

# Rechtliche Rahmenbedingungen

## Entwicklungen im Europäischen Recht

### Tendenzen bei der Kabotage

Die Neuregelung der Kabotage in den Artikeln 8 und 9 der EU-Marktzugangsverordnung Nr. 1072/2009 sind zum 14.05.2010 in Kraft getreten. Die übrigen Bestimmungen des EU-Road Package, nämlich die Berufszugangsverordnung (EG) 1071/2009, die Marktzugangsverordnung Güterverkehr (EG) 1072/2009 und die Marktzugangsverordnung Personenverkehr (EG) 1073/2009 werden dagegen erst zum 04.12.2011 wirksam. Der Rat und das Parlament als gesetzgebende Gremien der Europäischen Gemeinschaft waren der Auffassung, die Kabotageregelungen sollten möglichst frühzeitig wirksam werden. Der Grund dafür lag unter anderem darin, dass zahlreiche Mitgliedsstaaten es für erforderlich gehalten hatten, das einzige Regulativ der früheren EU-Kabotageverordnung (EG) Nr. 3118/93 – die Zeitweiligkeit – durch inhaltlich sehr unterschiedliche nationale Verordnungen zu konkretisieren.

Es war noch nicht einmal ein Jahr vergangen, als Dienststellen der Kommission und bestimmte Kräfte im Europäischen Parlament die Sinnhaftigkeit der neuen Kabotageregelungen in Zweifel zogen und negative Auswirkungen auf die Effizienz des Güterkraftverkehrs befürchteten. Als Begründung wurde im Wesentlichen angeführt, die jetzige Kabotageregelung leiste keinen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung der Leerfahrten. Daher sei ein Zusammenhang zwischen einer Öffnung der Kabotagemärkte und der Senkung von CO<sub>2</sub>-Emissionen gegeben.

Diese Tendenz hat ihren Niederschlag auch im neuen Weißbuch der EU-Kommission zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem gefunden. Als eine Maßnahme zur Erreichung des von der Kommission angestrebten Emissionsminderungsziels von 60 Prozent wird unter der Randnummer 19 des Weißbuchs die Abschaffung von Kabotagebeschränkungen als ein

Mittel zur effizienteren Nutzung des Verkehrs beschrieben.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass nach Artikel 17 Abs. 3 der EU-Marktzugangsverordnung verbindlich vorgesehen ist, dass die EU-Kommission bis Ende 2013 einen Bericht über den Stand des Kraftverkehrsmarktes der Gemeinschaft erstellt. In diesem Bericht hat die Kommission eine Bewertung über den Stand der Harmonisierung der Rechtsvorschriften darzustellen und zu bewerten, ob die Harmonisierung so weit fortgeschritten ist, dass eine weitere Öffnung der Kabotage in Betracht gezogen werden könnte. Dieser Bewertung darf nach Auffassung des BGL nicht vorgegriffen werden. Im Übrigen hat der BGL gegenüber der Kommission deutlich gemacht, dass der Leerfahrtenanteil deutscher Lkw bis zum Jahr 2005 kontinuierlich um jährlich 1 Prozent gesunken ist. Seit dieser Zeit verharrt der Leerfahrtenanteil auf dem relativ niedrigen Niveau von etwa 10,5 Prozent. Die gleiche Entwicklung ist im Regionalverkehr zu verzeichnen, nur dass dort der Leerfahrtenanteil naturgemäß höher ist und bei etwa 20 Prozent liegt. Die Kabotageregelung hat an dieser Entwicklung nichts geändert. Bei einem Anteil der Kabotage am gesamten Verkehrsaufkommen von nur etwa einem Prozent können signifikante Wirkungen auf die Leerfahrtenquote in der Praxis gar nicht nachgewiesen werden oder eintreten. Es ist daher nach Auffassung des BGL illusorisch, durch eine Öffnung der Kabotagemärkte den Leerfahrtenanteil spürbar zu mindern und damit auch zu einer spürbaren Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes beizutragen. Der BGL fürchtet vielmehr, dass bei einer Öffnung der Kabotagemärkte Unternehmer veranlasst werden, ihre Fahrzeuge in Länder mit hohem Transportaufkommen zu schicken, um dort nach Kabotageaufträgen zu suchen. Im Ergebnis würde also die Öffnung der Kabotagemärkte in der Tendenz eher zu einem erhöhten Leerfahrtenanteil führen und im Übrigen die Märkte im Aufnahmestaat empfindlich beeinträchtigen.

Eine weitere Liberalisierung der Kabotage stellt außerdem nach Auffassung des BGL die Abgrenzung zur Niederlassungsfreiheit in Frage. Bei einer

unbeschränkten Kabotagefreiheit bliebe es nämlich unklar, wann eine Niederlassung gegründet werden muss. Nach Auffassung des BGL besteht dann die Erwartung, dass, wie schon in der Vergangenheit, einseitige nationale Maßnahmen zur Kabotagebeschränkung unternommen werden.

## Kabotage in Österreich

Die neue EU-Kabotageverordnung der Artikel 8 und 9 der EU- Marktzugangsverordnung 1072/2009 mit der „3 in 7“ Regelung sind in den EU-Mitgliedsstaaten offensichtlich ohne Anlaufschwierigkeiten in Kraft gesetzt worden. Lediglich Österreich hat die Einführung der neuen Kabotagebestimmungen zum Anlass genommen, in geradezu schikanöser Weise die Bestimmungen der Entsenderichtlinie zur Anwendung zu bringen. Zwar ist richtig, dass gemäß Erwägungsgrund Nr. 17 der EU-Marktzugangsverordnung die Entsenderichtlinie für Kabotagebeförderungen Anwendung findet. Die Republik Österreich schreibt nun vor, dass eine Woche vor Beginn der Kabotagetätigkeit in Österreich der Transportunternehmer die Entsendemeldung mit einem bestimmten Formular an die zentrale Koordinationsstelle für die Kontrolle illegaler Arbeitnehmerschaft beim Bundesministerium der Finanzen einzusenden hat. Bei kurzfristigen Aufträgen gilt diese Wochenfrist nicht, es genügt, wenn die Meldung unverzüglich vor Arbeitsaufnahme erfolgt. Die Entsendemeldung kann auch vom inländischen Auftraggeber des Kabotagetransports abgegeben werden. Weiterhin soll gemeinsam mit der Entsendemeldung auch die EU-Entsendebestätigung, nämlich die A1-Bescheinigung, an die zentrale Koordinationsstelle geschickt werden. Neben dem erheblichen Verwaltungsaufwand kommt erschwerend hinzu, dass der Vorgang auch gebührenpflichtig ist.

Der BGL hält diese österreichische Regelung trotz des Verweises auf die Entsenderichtlinie in den Erwägungsgründen der Marktzugangsverordnung für rechtlich bedenklich. Eine Beschwerde über die österreichische Regelung und eine Bitte um Überprüfung wurde bei der EU-Kommission eingereicht.

## Arbeitnehmerfreizügigkeit

Die Arbeitnehmerfreizügigkeit ist eine der fünf Grundfreiheiten der Europäischen Union. Ihr Kern ist das Gebot, Arbeitnehmer aus anderen EU-Mitgliedstaaten nicht zu diskriminieren. Die Arbeitnehmerfreizügigkeit erlaubt es den EU-Bürgern, ungeachtet ihres Wohnortes in jedem Mitgliedsstaat unter den gleichen Bedingungen eine Beschäftigung aufzunehmen und auszuüben wie die Angehörigen dieser Staaten. Eine Arbeitsgenehmigung/EU nach § 248 Abs. 1 SGB III ist nicht mehr nötig. Auch die Anmeldung bei der regionalen Arbeitsagentur entfällt.

Nach dem Beitrittsvertrag mit den Staaten Estland, Lettland, Litauen, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechien und Ungarn konnten die „alten“ Mitgliedstaaten die Arbeitnehmerfreizügigkeit für Bürger dieser Beitrittsstaaten für sieben Jahre nach dem Muster „2+3+2“ ab dem 01.05.2004 aufschieben. Für die Angehörigen der Beitrittsstaaten Zypern und Malta galt die Arbeitnehmerfreizügigkeit bereits ab dem Moment des Beitritts. Nur Österreich und die Bundesrepublik Deutschland haben die Aufschubfristen im vollen Umfang ausgeschöpft. Ab dem 01.05.2011 lief die letzte Teilfrist für den Aufschub der Arbeitnehmerfreizügigkeit auch in Deutschland und Österreich aus. Damit gilt ab dem 01.05.2011 für alle Bürger der zum 01.05.2004 beigetretenen Mitgliedstaaten die volle Arbeitnehmerfreizügigkeit.

Wird ein Angehöriger einer der genannten Mitgliedsstaaten in einem deutschen Unternehmen als Fahrer eingesetzt, so wird die Fahrerlaubnis seines Heimatlandes anerkannt. Wäre eine solche Fahrerlaubnis ab dem Zeitpunkt der Verlegung des Wohnsitzes nach Deutschland wegen Ablaufs der 5-Jahresfrist oder Überschreitung des 50. Lebensjahres nicht mehr gültig, so besteht aber dennoch die Berechtigung, ein entsprechendes Fahrzeug gemäß § 28 Abs. 3 Satz 3 FeV für den Zeitraum von sechs Monaten seit Begründung des Wohnsitzes in Deutschland zu führen.

Für die Gefahrgutfahrschulung beträgt die Geltungsdauer der nach dem ADR-Übereinkommen erforderlichen Bescheinigung fünf Jahre. Während ihrer Geltungsdauer wird die Bescheinigung von allen ADR-Vertragsstaaten anerkannt. Nach Ablauf der Geltungsdauer muss der Fahrzeugführer eine

Auffrischungsschulung besuchen und eine Prüfung vor der für seinen Wohnsitz zuständigen IHK ablegen. Diese Prüfungen werden nur in deutscher Sprache abgenommen. BGL, DIHK und BMVBS haben vereinbart, dass dies bei nächster Gelegenheit in der einschlägigen Verordnung festgeschrieben wird.

### **Sonderfall Arbeitnehmerüberlassung**

Unternehmer, die Mitarbeiter für ihre Betriebe suchen, dürfen ab dem 01.05.2011 ungehindert in den genannten Staaten anwerben. Sie können auch Personal von dort ansässigen Leiharbeitsfirmen engagieren, sofern diese über eine Genehmigung der Bundesagentur für Arbeit verfügen.

Da die Arbeitnehmerüberlassung zum Bereich der Dienstleistungen gehört, könnte nach den Grundsätzen der Dienstleistungsfreiheit ein in dem betreffenden Mitgliedsstaat für die Leiharbeit einschlägiger Lohnarbeitsvertrag auch in Deutschland zur Anwendung kommen. Weil dadurch Verwerfungen am deutschen Arbeitsmarkt ab dem 01.05.2011 befürchtet wurden, haben sich Regierung und Opposition im Wege des so genannten Hartz IV-Kompromisses vom 21.02.2011 darauf verständigt, dass in das Arbeitnehmerüberlassungsgesetz eine Ermächtigung zum Erlass einer Rechtsverordnung aufgenommen wird, mit der eine absolute Lohnuntergrenze für die Zeitarbeit geregelt werden kann. Das entsprechende Gesetz ist am 30.04.2011 in Kraft getreten.

### **Probleme bei der Mehrwertsteuer-Erstattung**

Die Richtlinie 2008/9/EG zur Regelung der Erstattung der Mehrwertsteuer musste nach ihrem Artikel 29 zum 01.01.2010 von den Mitgliedstaaten umgesetzt werden. Zu diesem Zeitpunkt kam das neue elektronische Mehrwertsteuerrückerstattungsverfahren innerhalb der EU zur Anwendung. Im Inland ansässige Unternehmen reichen ihre Anträge danach nicht mehr direkt beim Vergütungsmitgliedstaat ein, sondern über das elektronische Portal ihres Niederlassungsstaates. In Deutschland ist dies das Portal beim Bundeszentralamt für Steuern. Gemäß Artikel 15 der Richtlinie ist der Erstat-

tungsantrag dem Mitgliedsstaat, in dem der Steuerpflichtige ansässig ist, spätestens am 30.09. des auf den Erstattungszeitraum folgenden Kalenderjahres, vorzulegen. Wegen massiver Probleme bei der Einführung des neuen Erstattungsverfahrens wurde diese Antragsfrist mit Richtlinie 2006/112/EG für Vorsteuervergütungsanträge aus dem Kalenderjahr 2009 bis zum 31.03.2011 verlängert.

Unabhängig von dieser Erleichterung gab es in zahlreichen Mitgliedsstaaten erhebliche Probleme. Insbesondere waren in mehreren Mitgliedsstaaten, u.a. in Luxemburg, die technischen Voraussetzungen zur Annahme und Bearbeitung der aus anderen Mitgliedsstaaten übermittelten Erstattungsanträge nicht gegeben.

Der BGL ist sowohl bei der Europäischen Kommission als auch beim Bundesministerium der Finanzen vorstellig geworden, um sicher zu stellen, dass die Probleme beim elektronischen Informationsaustausch zwischen den Steuerbehörden der Mitgliedsstaaten nicht zu Lasten der Transportunternehmer gehen.

Die Erstattungsrichtlinie sowie die Verordnung (EG) Nr. 143/2008, die u.a. den Informationsaustausch bei der Erstattung der Mehrwertsteuer regelt, geben einen detaillierten Ablaufplan des Verfahrens mit exakten Fristen vor. Das deutsche Finanzportal des Bundeszentralamts für Steuern erstellt unmittelbar nach Eingang des Antrages dem Unternehmer eine Bestätigung. Das Bundeszentralamt ist nach Artikel 34 der Verordnung (EG) Nr. 143/2008 verpflichtet, den Erstattungsantrag innerhalb von 15 Kalendertagen nach dem bestätigten Empfang an die ausländische Erstattungsbehörde weiterzuleiten. Sowohl die EU-Kommission als auch das Bundesministerium der Finanzen haben dem BGL bestätigt, dass nach Ablauf dieser 15-Tagefrist die weiteren Fristen des vorgeschriebenen Verfahrensablaufs in Gang gesetzt werden. Damit wird der Zeitpunkt definiert, an dem die Zahlung des Erstattungsbetrages fällig wäre. Bei nicht erfolgter Zahlung tritt ab diesem Zeitpunkt die in den Artikeln 26 und 27 der Erstattungsrichtlinie festgeschriebene Pflicht des Erstattungsstaates auf Verzinsung des Erstattungsbetrages ein.

Der BGL hat seinen Mitgliedsunternehmen eine Liste der zuständigen Erstattungsbehörden in den

einzelnen Mitgliedsstaaten zusammen mit einem Musterschreiben zur Verfügung gestellt. In diesem werden nach den Vorgaben der einschlägigen EU-Regelungen der Zeitpunkt der Fälligkeit und der Eintritt der Verzinsungspflicht dargestellt sowie die Erstattung des Mehrwertsteuerbetrages einschließlich der Verzinsung angemahnt.

## Sicherheit der Lieferkette

### **Kommissionsvorschlag zurückgezogen**

Der viel kritisierte Vorschlag der EU-Kommission für eine Verordnung zur Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette ist von der Kommission zurückgezogen und endgültig aus der Liste der zu bearbeitenden Kommissionsvorschläge gestrichen worden. Diese Maßnahme wurde vom BGL, der einer der Wortführer in der Kritik an diesem Kommissionsvorschlag war, ausdrücklich begrüßt. Der Versuch der Kommission, die Thematik über eine europäische Norm zu regeln, ist wegen mangelnder Akzeptanz bei den nationalen Normungsinstituten aufgegeben worden. Jedoch hat die Kommission ihr Vorhaben, eine europäische Regelung über die Sicherheit der Lieferkette im Landverkehr zu erlassen, nicht aufgegeben. Sie ist nach wie vor der Auffassung, dass neben den bestehenden Regelungen über den Seeverkehr, den Luftverkehr und die Zollsicherheit eine Regelung des EU-weiten Landverkehrs notwendig sei. So wird im neuen Weißbuch der EU-Kommission über ein wettbewerbsorientiertes und ressourcenschonendes Verkehrssystem in der Randnummer 38 zunächst festgestellt, dass die Gefahrenabwehr im Verkehr für die EU eine hohe Priorität habe. Neben der bisherigen Sicherheitsarchitektur in der Europäischen Union müsse auch ein europäisches Konzept für die Gefahrenabwehr im Landverkehr jedenfalls in denjenigen Bereichen gefunden werden, in denen EU-Maßnahmen einen Zusatznutzen haben. Als ersten Schritt für dieses neue Konzept hat die Kommission für den Herbst 2011 ein Grünbuch angekündigt, in dem die Absichten der Kommission für ein neues Sicherheitskonzept des Landverkehrs dargelegt werden sollen.

Der BGL hat gegenüber der Bundesregierung daran erinnert, die Hauptkritik an dem zurückge-

zogenen Kommissionsvorschlag liege darin, dass den Unternehmen eine ausufernde Bürokratie übergestülpt werden solle. Der vorgesehene „Reigen von Zertifizierungen“ hätte keinen erkennbaren Sicherheitsgewinn erbracht, sondern nur eine kostspielige und bürokratisch aufwändige Scheinsicherheit. Wenn die Kommission diesen Ansatz wieder aufleben lassen sollte, so werde der BGL wieder mit aller Entschiedenheit dagegen Stellung beziehen. Diese Aussage des BGL fand in dem branchenübergreifenden Arbeitskreis zur Sicherheit der Lieferkette, der nach dem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik der Bundesregierung beratend zur Seite steht, die Zustimmung aller Vertreter der Verbände der Verkehrswirtschaft wie auch der verladenden Wirtschaft. Auch die Vertreter der Bundesregierung zeigten zu dieser Haltung volles Verständnis. Eine neue Verpackung des alten bürokratischen Ansatzes werde von der Bundesregierung abgelehnt. Sie werde dies dem neuen Sicherheitsbeauftragten der Europäischen Kommission auch deutlich erklären. Erste Gespräche hätten bereits stattgefunden. Danach trage sich die EU-Kommission mit der Absicht, ein Sicherheitskonzept für die Lieferkette im Landverkehr auf der Grundlage von „best practices“ vorzulegen.

### **Container-Scanning**

Die USA hatten im Sommer 2007 ein Gesetz verabschiedet, das vorsieht, ab dem 01.07.2012 alle für die USA bestimmten Container vor der Verschiffung zu durchleuchten. Dieses so genannte 100-Prozent-Scanning, das eine erhebliche Beeinträchtigung der Güterströme in Richtung USA bedeuten würde, hat bei der Europäischen Union und anderen exportstarken Nationen weltweit scharfe Proteste hervorgerufen. Auch der BGL hat die Bundesregierung nachdrücklich aufgefordert, sowohl bei ihren bilateralen Kontakten mit den USA als auch im Rahmen der Europäischen Union, auf die unverhältnismäßig hohe Belastung, die mit einem lediglich geringen Sicherheitsgewinn einherginge, hinzuweisen. Unter dem wachsenden internationalen Druck hat die amerikanische Heimatschutzministerin, Frau Napolitano, zunächst angekündigt, dass das Inkrafttreten des Gesetzes um zwei Jahre hinausgeschoben werde. Gleichzeitig hat die Obama-Administration der Europäischen Kommission signalisiert, die unilaterale Sicherheits-

politik der Bush-Administration aufzugeben und andere Konzepte verfolgen zu wollen. Im Frühjahr 2011 wurde im US-Senat ein Gesetzentwurf mit dem Titel „SAFE Port Reauthorization Act of 2011“ eingebracht. Mit diesem Gesetzentwurf wird das 100-Prozent-Scanning der für die USA bestimmten Container aufgegeben. Stattdessen soll die Voridentifizierung der Containerladung und die Durchleuchtung von Containern mit so genannter High-Risk Ladung erfolgen. Dies ist die bereits heute gängige Methode, die zum Durchleuchten von etwa sechs Prozent aller Container führt. Die deutsche Verkehrswirtschaft hat diese Mitteilung mit erheblicher Erleichterung aufgenommen, denn das 100-Prozent-Scanning hätte zu einer erheblichen und auch kostenintensiven Belastung der Seehafenhinterlandverkehre geführt.

## **CEMT-Genehmigungssystem**

### **Russland blockiert Neustrukturierung**

Das Kontingent von multilateralen CEMT-Genehmigungen ist von der zuständigen Arbeitsgruppe „Straßentransport“ im November 2006 für fünf Jahre festgeschrieben worden. Im Jahr 2010 ist es damit erforderlich geworden, über die weitere Zukunft des CEMT-Kontingents zu beraten und die entsprechenden Beschlüsse zu fassen. Das BMVBS hat mit Unterstützung des BGL in den Verhandlungen die Position vertreten, dass das Basiskontingent von 6 090 Genehmigungen beibehalten werden sollte. Das gilt auch für die zehn Kriterien zur Verteilung des Kontingents auf die einzelnen Mitgliedsstaaten. Außerdem sollte das System übersichtlicher gestaltet werden, insbesondere durch Abschaffung der Bonusregelungen. Nutzungsbeschränkungen der CEMT-Genehmigungen sollten auf dringendes Ersuchen des BGL beibehalten werden. Sinnvoll erschien dem BGL auch eine Festschreibung der neu zu gestaltenden Rahmenbedingungen für einen Zeitraum von wiederum fünf Jahren.

Zunächst schien sich eine positive Entwicklung abzuzeichnen, da die Arbeiten an der Fortschreibung des CEMT-Kontingents zügig vorangingen. So wurde auf der Ebene der Arbeitsgruppe das Einverständnis über die Beibehaltung des Basis-

kontingents sowie der zehn Verteilungskriterien erzielt. Auch die Nutzungsbeschränkungen wurden, mit geringen Änderungen, beibehalten.

Dann allerdings änderten einige CEMT-Vertragsstaaten, voran die Russische Föderation, abrupt ihre Politik. Die russische Regierung war in ihrer internationalen Verkehrspolitik, sowohl auf bilateraler als auch auf multilateraler Ebene, auf einen strikten Kurs des Protektionismus eingeschwenkt. Erklärtes Ziel der russischen Regierung war es, den Anteil russischer Unternehmer an den Verkehren von und nach Russland massiv zu erhöhen. Im Rahmen der CEMT führte dies zunächst dazu, dass alle bisher getroffenen Beschlüsse auf Arbeitsebene für hinfällig erklärt wurden. Die dann vorgetragenen Vorstellungen der Russischen Föderation einer kompletten Neuausrichtung des CEMT-Kontingents, die allein ihren Interessen gedient hätte, waren in der Arbeitsgruppe für die weit überwiegende Zahl der CEMT-Vertragsstaaten nicht akzeptabel. Wenigstens konnte sich die Gruppe auf einen einzigen Schritt zur Vereinfachung des Systems einigen, nämlich die sogenannten Boni abzuschaffen. Damit wurde erreicht, dass das tatsächlich einsetzbare Genehmigungskontingent nur durch die sogenannten Koeffizienten bestimmt werden. Dies sind Faktoren zur Multiplikation des Basiskontingents und bestimmen sich nach dem Emissionsverhalten und der Verkehrssicherheit der eingesetzten Fahrzeuge. Weitergehende Beschlüsse waren nicht möglich.

Das über der Arbeitsgruppe „Straßenverkehr“ stehende ranghöhere Gremium des Transport Management Board (TMB) war in seiner Sitzung im September 2010 nur dazu fähig, das für das Jahr 2010 bestehende Kontingent für das Jahr 2011 fortzuschreiben. Um einen Weg aus der Blockadesituation zu finden, setzte das TMB auf der gleichen Sitzung eine sogenannte High Level Group ein, die die Kompromissmöglichkeiten für die Weiterentwicklung des CEMT-Kontingents ausloten sollte. In mehreren Sitzungen erarbeitete diese High Level Group einen Bericht, der aber in den Regierungen der CEMT-Vertragsstaaten keinen Zuspruch fand. Die Situation ist daher gegenüber der des Jahres 2010 unverändert. Aller Voraussicht nach wird das TMB in seiner Sitzung im September 2011 wieder nur eine neuerliche Fortschreibung des CEMT-Kontingents für ein weiteres Jahr beschließen.

## Vorbehalt der Russischen Föderation

Mit dem Ziel, ihre Verhandlungsposition sowohl in der Arbeitsgruppe „Straßenverkehr“ als auch im TMB zu untermauern, erließ die Russische Föderation einen Vorbehalt gegen die Vereinbarung über das CEMT-Kontingent. Mit diesem Vorbehalt wurde das russische CEMT-Kontingent auf 67 Basisgenehmigungen festgeschrieben; in der Folge werden in Russland auch nur 67 Basis-CEMT-Genehmigungen jedes anderen CEMT-Vertragsstaates anerkannt. Die Russische Föderation folgte damit dem Vorbild Österreichs, Italiens und Griechenlands, die seit vielen Jahren nur eine beschränkte Anzahl von CEMT-Genehmigungen auf ihrem Territorium dulden.

Für die deutsche Verkehrswirtschaft blieb der russische Vorbehalt ohne spürbare Wirkung. Die deutschen Transportlogistikunternehmen konnten ihre Transporte in die Russische Föderation oder im Transit durch die Russische Föderation ohne spürbare Beeinträchtigung durchführen, da neben dem reduzierten CEMT-Kontingent mit Russlandberechtigung genügend Genehmigungen aus dem bilateralen deutsch/russischen Kontingent zur Verfügung standen.

## Entwicklung im nationalen Verkehrsrecht

### Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes zur Umsetzung des EU Road Package

Das als Road Package bezeichnete Gesetzespaket der Europäischen Union kann als das Grundgesetz für das Transportlogistikgewerbe im Europäischen Binnenmarkt bezeichnet werden. Es besteht aus drei Teilen,

- der Verordnung über den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers (VO (EG) 1071/2009),
- der Verordnung über den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs (VO (EG) 1072/2009) und
- der hier nicht näher zu betrachtenden Verordnung über den Zugang zum Markt des Straßenpersonenverkehrs (VO (EG) 1073/2009).

Die Berufszugangsverordnung gilt sowohl für den nationalen als auch für den grenzüberschreitenden gewerblichen Straßenverkehr (Güter und Personen), während die Marktzugangsverordnung nur den grenzüberschreitenden innergemeinschaftlichen Straßengüterverkehr und den Kabotageverkehr betrifft. Die Verknüpfung besteht darin, dass derjenige, der sich im gewerblichen Straßengüterverkehr betätigen will, zunächst die Kriterien des Berufszugangs erfüllen muss und dann nach Maßgabe der Marktzugangsverordnung die Berechtigung zur Teilnahme am Straßengüterverkehrsmarkt in Form der Eurolizenz erhält.

Das EU-Road Package wird am 04.12.2011 wirksam. Es sind erhebliche gesetzgeberische Maßnahmen erforderlich, um das deutsche Güterkraftverkehrsgesetz und die darauf beruhenden Rechtsverordnungen an den neuen Stand anzupassen.

Zwar haben Rechtsverordnungen der Europäischen Union unmittelbare Wirksamkeit. Es muss aber sichergestellt werden, dass ab dem Zeitpunkt der Wirksamkeit, also ab dem 04.12.2011, alle Anforderungen, die die Verordnungen des Road Package an die nationale Verwaltung stellen, auch praktisch durchgeführt werden können. Das ist der eine Teil der Aufgabe. Der andere Teil besteht darin, die zahlreichen Spielräume, die die Verordnungen des Road Package für die Mitgliedsstaaten eröffnen, durch Maßnahmen der nationalen Gesetzgebung auszufüllen.

### Anpassung an die EU-Verordnungen zum Berufs- und Marktzugang

#### Werkverkehr

Der BGL kritisiert, dass im Werkverkehr in der EU-Marktzugangsverordnung 1072/2009, dort Art. 1 Abs. 5 Buchstabe d, iii) der Einsatz von Leiharbeitnehmern zugelassen wird. Deshalb wurde in der Anhörung der Bundesregierung angemerkt, dass dadurch eine Umgehungsmöglichkeit der Marktordnung geschaffen wird, die der Gesetzgeber von vornherein unterbinden sollte. Im Rahmen der Ressortabstimmung hat das Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung darauf hingewiesen, dass die Vorgaben des Arbeitnehmerüberlassungs-

gesetzes streng eingehalten werden müssen. Der BGL wird aber weiterhin fordern, dass bei gleichzeitiger Überlassung von Fahrzeug und Fahrer von gewerblichem Güterkraftverkehr auszugehen sei.

### Laufzeit der Lizenz/Erlaubnis

Die Laufzeit der EU-Lizenz beträgt nach Artikel 4 Abs. 2 der Verordnung (EG) 1072/2009 „bis zu 10 Jahre“. Nach diesem Vorbild soll auch die erstmalige Laufzeit der nationalen Erlaubnis bis zu zehn Jahre betragen, danach wird die Erlaubnis unbefristet erteilt. Der BGL hatte darauf hingewiesen, dass das Ermessen der Behörden bei der Festsetzung der Laufzeiten eingegrenzt werden sollte, um eine vergleichbare Praxis in den einzelnen Bundesländern sicherzustellen. Daraufhin wurde in die Gesetzesbegründung aufgenommen, dass die Laufzeit im Regelfall zehn Jahre betragen und nur bei Vorliegen besonderer Umstände verkürzt werden sollte.

### Elektronisches Register

Die Berufszugangsverordnung (EG) Nr. 1071/2009 verpflichtet die Mitgliedsstaaten zur Führung eines elektronischen Registers, das aus einem öffentlich zugänglichen und einem nur für die staatlichen Behörden offenstehenden Teil besteht. Registerbehörde wird in Deutschland das BAG sein.

Der Internet-gestützte, öffentlich zugängliche Teil enthält die wesentlichen Datensätze aller Unternehmer, die Inhaber einer Lizenz oder einer Erlaubnis sind. Für jedermann einsichtig sind dann Nummern der Erlaubnis bzw. Lizenz, die Anzahl der Ausfertigungen und die Anzahl der Fahrzeuge, aber auch der Name des Verkehrsleiters.

In dem geschlossenen Teil, der nur den Erlaubnisbehörden offen steht, sind nur gewerberechtliche Maßnahmen gegen das Unternehmen und/oder den Verkehrsleiter enthalten. Ein elektronisches Register über Verstöße wird es in Deutschland nicht geben. Es bleibt bei den drei Registern, nämlich dem Verkehrszentralregister, dem Gewerbezentralregister für Ordnungswidrigkeiten im branchenbezogenen Recht und dem Bundeszentralregister für strafrechtliche Verurteilungen.

Weiterhin müssen nationale Kontaktstellen eingerichtet werden, über die die Mitgliedsstaaten miteinander kommunizieren. Dies wird in Deutschland das BAG sein. Meldungen, die von ausländischen Behörden über im Ausland begangene Verstöße an das BAG als nationale Kontaktstelle eingereicht werden, werden vom BAG an die Erlaubnis- bzw. Lizenzbehörde weitergeleitet und verbleiben in der dortigen Unternehmensakte. Eine Weiterleitung der Daten an die drei genannten Register ist nicht vorgesehen.

Die Einzelheiten über die Führung des Registers sowie zur Handhabung des Meldesystems über die nationalen Kontaktstellen werden in einer gesonderten Rechtsverordnung geregelt, der Verkehrsunternehmensdatei-Durchführungsverordnung.

### Verkehrsleiter

Die EU-Berufszugangsverordnung Nr. 1071/2009 bestimmt in Art. 4, dass für jedes Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs ein Verkehrsleiter zu bestimmen ist. In Deutschland wird die bisherige „zur Führung der Güterkraftverkehrsgeschäfte bestellte Person“ der künftige Verkehrsleiter sein. Wenn das Unternehmen eine natürliche Person ist, wird der Unternehmer selbst der Verkehrsleiter sein, wie Artikel 4 Abs. 1 Buchstabe b) letzte Alternative der Verordnung bestimmt.

Mit einer gewissen Skepsis sieht der BGL die Möglichkeit, dass externe Verkehrsleiter für vier Unternehmen mit insgesamt bis zu 50 Fahrzeugen tätig werden können. Es muss sichergestellt sein, so der BGL, dass diese Voraussetzungen in jedem Einzelfall strikt eingehalten werden. Dieser Forderung des BGL soll dadurch nachgekommen werden, dass für externe Verkehrsleiter eine besondere Funktionalität im elektronischen Register eingerichtet wird. Will ein Unternehmer einen Verkehrsleiter bestellen, der bereits vier andere Unternehmen betreut, so soll das elektronische Register dies dem zuständigen Beamten in der Verkehrsbehörde aufzeigen. Das Unternehmen erhält dann entweder keine Lizenz oder Erlaubnis oder muss einen anderen Verkehrsleiter benennen. Vergleichbar soll das Verfahren sein, wenn einer der Unternehmer weitere Ausfertigungen für neue Fahrzeuge bean-

trägt, obwohl sein externer Verkehrsleiter bereits eine Flotte von 50 Fahrzeugen betreut. Auch hier soll das elektronische Register automatisch diesen Sachverhalt dem zuständigen Beamten darstellen. Der Unternehmer hat dann die Wahl, entweder auf die weiteren Ausfertigungen zu verzichten oder einen anderen Verkehrsleiter zu bestellen.

### *Persönliche Zuverlässigkeit*

In der EU-Berufszugangsverordnung ist eine gewisse Verschärfung des Kriteriums der persönlichen Zuverlässigkeit zu erkennen, die politisch gewollt ist. Die Zuverlässigkeit kann bereits in Frage gestellt sein, wenn ein bestandskräftiger Bußgeldbescheid oder ein rechtskräftiges Urteil wegen eines schweren Verstoßes gegen einschlägige Rechtsvorschriften vorliegt. Das wird in der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 selbst aber wieder relativiert, denn im dortigen Art. 6 Abs. 2 wird ausgeführt: „Für die Zwecke dieser Regelung muss die Behörde bei Vorliegen eines Verstoßes aus der Liste der sogenannten Sieben Todsünden (Anhang IV zur EU-Berufszugangsrichtlinie 1071/2009) ein Verfahren zur Aberkennung der Zuverlässigkeit einleiten“. Bei diesen Todsünden handelt sich um wirklich schwerwiegende Verstöße. Unternehmer, die solche Verstöße begehen, verschaffen sich mit diesem grob rechtswidrigen Marktverhalten unangemessene Wettbewerbsvorteile gegenüber den ordentlich geführten rechtstreuen Unternehmen.

Im Entwurf der nationalen Berufszugangsverordnung ist eine Differenzierung zwischen schweren Verstößen im Sinne von Anhang IV der Verordnung (EG) 1071/2009 und sonstigen Verstößen vorgenommen. Dies ist nach Auffassung des BGL richtig und notwendig.

Daneben gibt es noch eine zweite Liste von schweren Verstößen, bei deren Vorliegen den zuständigen Behörden aber ein weitgehender Ermessensspielraum eingeräumt ist. Der relevante Faktor für die Schwere der Verstöße ist nach Art. 6 Nr. 2 b) der Verordnung (EG) 1071/2009 die von ihnen ausgehende Gefahr tödlicher oder schwerer Verletzungen. Für den praktischen Umgang der persönlichen Zuverlässigkeit wird vieles davon abhängen, wie diese zweite Liste ausgestaltet wird. Sie

wird derzeit von der Kommission im sogenannten Komitologieverfahren festgestellt.

Eine Aberkennung der Zuverlässigkeit kann zu zwei unterschiedlichen Rechtsfolgen führen:

Zum einen wird dem Unternehmen die Lizenz entzogen, zum anderen kann der Verkehrsleiter für ungeeignet erklärt werden, was ein EU-weites Berufsverbot für mindestens ein Jahr zur Folge hat. Bei Einzelunternehmen ist Verkehrsleiter der Unternehmer selbst. Beide Maßnahmen, also die Entziehung der Lizenz und das Berufsverbot des Verkehrsleiters werden in das elektronische Register, und zwar in den nicht-öffentlichen Teil, eingestellt.

In Bezug auf die persönliche Unzuverlässigkeit des Unternehmers oder des Verkehrsleiters gemäß § 2 Abs. 3 des Verordnungsentwurfs hat der BGL darauf hingewiesen, dass eine Entscheidung über die Entziehung der Lizenz oder der Erlaubnis immer vor dem Hintergrund der verfassungsrechtlich geschützten Gewerbefreiheit zu sehen ist. Gleiches gilt für das Berufsverbot des Verkehrsleiters.

### *Fachliche Eignung*

Die Beibehaltung der mündlichen Prüfung im Entwurf der nationalen Berufszugangsverordnung hat der BGL begrüßt. Zur Gewichtung der einzelnen Prüfungsabschnitte war jedoch im ursprünglichen Entwurf eine ungewöhnliche Regelung enthalten. Es sollte eine Teilprüfung als bestanden gelten, wenn der erzielte Punkteanteil nicht unter 40 Prozent der jeweils möglichen Punktezahl liegt. Der BGL wies mit allem Nachdruck darauf hin, dass eine Prüfung nicht als bestanden gelten kann, wenn der Bewerber weniger als die Hälfte der erreichbaren Punktezahl erreicht. Dieses Prinzip gilt für alle Prüfungen und muss daher auch für Teilprüfungen zum Nachweis der Fachkunde im gewerblichen Güterkraftverkehr gelten. Diese Intervention hatte Erfolg. Nach der korrigierten Entwurfsfassung ist eine Teilprüfung nur dann bestanden, wenn der erzielte Punkteanteil nicht unter 50 Prozent der jeweils möglichen Punktezahl liegt.

Die bisher einer Fachkundeprüfung gleichwertigen Abschlussprüfungen von Ausbildungsberufen wird es nach einer Analyse der neuen Rechtslage durch

das BMVBS und den DIHK nicht mehr geben. Immerhin konnte erreicht werden, dass die in der derzeitigen Berufszugangsverordnung genannten Abschlussprüfungen anerkannt werden, wenn die Ausbildung vor dem 04.12.2011 begonnen worden ist. Davon betroffen ist vor allem die Ausbildung zum Kaufmann/zur Kauffrau für Spedition und Logistikdienstleistung.

## **Änderungen, die nicht im Zusammenhang mit dem Road Package stehen**

### **Anhörung der Verbände**

Die Verbandsanhörung ist aus Sicht des BGL ein unverzichtbares Mittel zur Gewährleistung der Berufszugangsvoraussetzungen. Dies gilt vor allem für die Zuverlässigkeit der Antragsteller. Polizeiliche Führungszeugnisse und Registerauszüge allein können hierzu kein umfassendes Bild abgeben. Die Geschäftsstellen der Verbände des Verkehrsgewerbes haben tiefere Einblicke in das Marktgeschehen, als es sich der zuständigen Behörde darstellt. Der BGL kann belegen, dass es in zahlreichen Fällen ohne die Verbandsanhörung zu einer den gesetzlichen Vorgaben nicht entsprechenden Vergabe der EU-Lizenz bzw. der Güterkraftverkehrserlaubnis gekommen wäre. Die Hinweise der Verbände im Rahmen der Verbandsanhörung beziehen sich z.B. darauf, dass die vom Antragsteller benannte fachkundige Person gar keine Beziehung zu dem Unternehmen hat oder dort nur eine untergeordnete Funktion einnimmt. In anderen Fällen konnte nachgewiesen werden, dass die Antragsteller bereits ohne eine Lizenz oder Erlaubnis Güterkraftverkehr ausgeübt haben und dabei mit unlauteren Geschäftspraktiken aufgetreten sind.

Mit diesen Argumenten konnte der BGL das BMVBS veranlassen, das im ersten Arbeitsentwurf gestrichene Anhörungsrecht der Verbände in den Regierungsentwurf wieder aufzunehmen.

Leider hat der Bundesrat im ersten Durchgang die Herausnahme der Verbandsanhörung gefordert. Dabei war vorher schon deutlich geworden, dass die in der Vergangenheit behauptete bürokratische Belastung der Behörden durch die Verbandsanhörung als sehr gering einzustufen ist. Die

Abschaffung der Verbandsanhörung würde zu keinen nennenswerten Einsparungen in den Haushalten der Bundesländer führen. Auch die übrigen vom Bundesrat aufgeführten Aspekte können nach Auffassung des BGL nicht überzeugen.

Der BGL forderte die Bundesregierung auf, in ihrer Gegenäußerung das Anhörungsrecht der Verbände als wichtiges Instrument zur Stärkung der Marktorganisation des gewerblichen Güterkraftverkehrs herauszustellen. Mit Bürokratieabbau könne die Abschaffung der Verbandsanhörung nicht begründet werden. Demgegenüber würde die Abschaffung dem angestrebten Ziel einer effizienteren Anwendung der Berufszugangskriterien zuwiderlaufen. In Ihrer Gegenäußerung zum Bundesratsbeschluss ist die Bundesregierung der Auffassung des BGL gefolgt und hat sich für die Beibehaltung der Verbandsanhörung ausgesprochen.

### **Versicherungspflicht**

Der BGL begrüßt, dass im Gesetzentwurf die Pflicht zum Abschluss und zur Aufrechterhaltung einer Güterschadenhaftpflichtversicherung nach § 7a GüKG beibehalten wird. Allerdings kritisiert der BGL, dass die Pflicht des Versicherers, den Abschluss oder die Beendigung eines entsprechenden Versicherungsvertrages an das BAG zu melden, entfallen soll. In der Gesetzesbegründung wird dies als eine Maßnahme des Bürokratieabbaus bezeichnet, die keinerlei Kontrollprobleme mit sich bringe, da die Pflicht zur Mitführung der Versicherungsbescheinigung im Fahrzeug weiterhin bestehe. Dem ist der BGL entgegengetreten. Der BAG-Kontrollleur mag zwar an den im Fahrzeug mitzuführenden Versicherungsnachweis erkennen, dass einmal eine solche Versicherung abgeschlossen worden ist. Er kann aber nicht erkennen, ob diese Versicherung tatsächlich noch besteht. Dieses Kontrollproblem könnte dadurch gelöst werden, wenn entsprechend einem Vorschlag des BGL die Gültigkeit der Versicherungsbescheinigungen auf ein Jahr beschränkt wird.

## Maut für schwere Lastkraftwagen

### Änderung der Mauthöheverordnung zum 01.01.2011

Der Koalitionsvertrag der CDU/CSU-FDP Bundesregierung enthält ein Belastungsmoratorium, das eine Erhöhung der Lkw-Maut in dieser Legislaturperiode ausschließt. Bald wurden Zweifel geäußert, ob damit auch die in der Mauthöheverordnung vom November 2008 festgeschriebene Erhöhung der Mautsätze für Euro-III-Fahrzeuge zum 01.01.2011 erfasst sei. Die beharrlichen Appelle des BGL an die Koalitionsfraktionen und die Bundesregierung führten schließlich zu einer öffentlichen Zusage der Spitze des BMBVS, die bereits verordnete Anhebung der Mautsätze für Euro-III-Fahrzeuge zum 01.01.2011 rückgängig zu machen. Diese Zusage ist mit der Zweiten Verordnung zur Änderung der Mauthöheverordnung umgesetzt worden.

Gemäß § 3 Abs. 2 ABMG bedurfte die Rechtsverordnung zur Änderung der Mauthöheverordnung der Zustimmung des Bundestages, die im November 2010 erfolgt ist. Die Verordnung ist am 08.12.2010 im Bundesgesetzblatt verkündet worden und konnte damit zum 01.01.2011 in Kraft treten.

In der geänderten Mauthöheverordnung wurden nur die Mautsätze, die ab dem 01.01.2011 gelten sollten, herausgenommen. Die übrigen Bestimmungen der Mauthöheverordnung bleiben unverändert. Damit bleiben die bisherigen Mautsätze über den 01.01.2011 hinaus bestehen, die schon festgeschriebene markante Erhöhung der Mautsätze für Euro-III-Fahrzeuge konnte abgewendet werden.

### Ausweitung der Maut auf vierstreifige Bundesstraßen

Im Rahmen ihrer Sparbeschlüsse vom Juni 2010 hatte die Bundesregierung auch die Ausweitung der Autobahnmaut auf vierstreifige Bundesstraßen angekündigt. Im November 2010 wurde dann der Entwurf eines Gesetzes zur Änderung mautrechtlicher Vorschriften vorgelegt. Der BGL steht der Ausweitung der Lkw-Maut auf vierstreifige Bundesstraßen skeptisch gegenüber. Die Folgen der Maut-

erhöhung 2009 und der Wirtschaftskrise seien noch nicht überwunden. Die neue Belastungswelle werde die ohnehin schwierige Lage vieler Unternehmer noch weiter verschärfen.

### Mautpflichtige Strecken

Kernpunkt des Gesetzentwurfs, mit dem das Autobahnmautgesetz in „Bundesfernstraßenmautgesetz“ umbenannt wird, ist die Ausweitung der streckenbezogenen Maut auf bestimmte vierspurig ausgebaute Bundesstraßen. Im Regierungsentwurf wurde noch unterschieden zwischen mautpflichtigen Bundesstraßen, die unmittelbar an eine Bundesautobahn angebunden sind und solchen, die im Anhang 1 des Gesetzentwurfs aufgelistet waren. Dabei handelte es sich um 79 genau definierte Streckenabschnitte, die keinen unmittelbaren Anschluss an Bundesautobahnen hatten. Die Gesamtstrecke der zu bemautenden Bundesstraßen wurde auf etwas mehr als 2000 km geschätzt.

Im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens stellte sich dieser Ansatz als nicht praktikabel heraus. Zunächst hatte der Bundesrat die Auflistung der mautpflichtigen Streckenabschnitte in der Anlage zum Gesetz als viel zu unflexibel kritisiert. Dann stellte sich heraus, dass die gängigen, von Toll Collect ausgegebenen On Board Units technisch nicht in der Lage waren, die zur Erfassung der gelisteten Streckenabschnitte erforderlichen Datenmengen aufzunehmen.

Die Bundesregierung, die sie tragenden Fraktionen des Deutschen Bundestages und der Bundesrat haben sich schließlich darauf verständigt, dass nur solche Bundesstraßenabschnitte der Mautpflicht unterliegen,

- a) für die der Bund Träger der Baulast ist
- b) die keine Ortsdurchfahrten sind
- c) die mit zwei oder mehr Fahrstreifen je Fahrtrichtung ausgebaut sind
- d) die durch Mittelstreifen oder sonstige bauliche Einrichtung durchgehend getrennte Fahrbahnen für den Richtungsverkehr haben
- e) eine Mindestlänge von vier Kilometern aufweisen und
- f) jeweils unmittelbar an eine Bundesautobahn angebunden ist.

Mit dieser Entscheidung ist die ursprünglich geplante Gesamtstrecke mautpflichtiger Bundesstraßen um die Hälfte auf etwa 1 000 km reduziert worden. Die mautpflichtigen Bundesstraßenabschnitte sind im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht worden.

## Mauthöhe

In dem neuen Bundesfernstraßenmautgesetz wird die Mauthöheverordnung aufgehoben. Die zu zahlenden Mautsätze werden in der Anlage geregelt. Der BGL hatte im Vorfeld nachdrücklich darauf hingewiesen, dass das durch das Mautmoratorium bewirkte Verbot von Mauterhöhungen auch für die Maut auf Bundesstraßen gelten muss. Diese Forderung war deshalb von besonderer Bedeutung, weil aus dem Wegekostengutachten höhere Mautsätze für Bundesstraßen abgeleitet werden können. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung sah aber vor, dass die in der Anlage des Gesetzes geregelten Mautsätze der Mauthöheverordnung vom 01.01.2011 entsprechen.

Der Umweltausschuss des Bundesrates forderte jedoch eine Erhöhung der Mautsätze für Euro-III-Fahrzeuge auf die Sätze, die nach der alten Mauthöheverordnung von 2008 ab dem 01.01.2011 gelten sollten. Das Plenum des Bundesrates ist dem Votum des Umweltausschusses aber nicht gefolgt, so dass die Mautsätze in der Anlage des Bundesfernstraßenmautgesetzes der geltenden Mauthöheverordnung entsprechen.

## Verwendung des Mautaufkommens

Der BGL hat gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung von Anfang an darauf hingewiesen, dass zugleich mit der Einführung der Bundesstraßenmaut die Verwendung des Lkw-Mautaufkommens für Fernstraßen im Rahmen des geplanten Finanzierungskreislaufs Straße sichergestellt sein muss. Diese Forderung des BGL ist in dem neuen Bundesfernstraßenmautgesetz berücksichtigt worden. Im dortigen § 11 ist nunmehr geregelt, dass das nach den verschiedenen Abzügen (Betrieb und Kontrolle, Harmonisierungsprogramm) verbleibende Mautaufkommen in vollem Umfang zweckgebunden „für die Ver-

besserung der Verkehrsinfrastruktur für die Bundesfernstraßen“ verwendet wird. Im bisherigen Autobahnmautgesetz wurde das Mautaufkommen zwar auch für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, aber nur „überwiegend“ für den Bundesfernstraßenbau, verwendet. Dies hatte zur Folge, dass durchschnittlich 49 Prozent des Mautaufkommens in Wasserstraßen- und Schieneninfrastruktur geflossen sind. Mit der neuen Formulierung wird auch klargestellt, dass nicht nur der Straßenneubau, sondern auch Straßenerhaltungsmaßnahmen aus dem Mautaufkommen finanziert werden können.

## Aufwand und Ertrag

Der BGL ist höchst skeptisch, ob bei der künftigen Bemaunung von vierstreifigen Bundesstraßenabschnitten der Aufwand in einem angemessenen Verhältnis zum erwarteten Ertrag steht. Nach wie vor ist unklar, wie hoch der Aufwand tatsächlich anzusetzen ist. In der Begründung des Gesetzentwurfs sind zwar die Kosten beim Bundesamt für Güterverkehr mit einmaligen Investitionskosten von 2,3 Millionen Euro und jährlichen laufenden Kosten von voraussichtlich 8,5 Millionen Euro beziffert. Offen gelassen ist dagegen die Frage, wie hoch die Kosten des Betreibers, also von Toll Collect, anzusetzen sind. Im Ergebnis bedeutet dies, dass die Gesamtkosten des Aufwandes für Betrieb und Kontrolle der Bundesstraßenbemaunung nicht abzuschätzen sind.

Große Unsicherheiten bestehen auch bei dem zu erwarteten Ertrag. Die Bundesregierung hat in dem ursprünglichen Gesetzentwurf, der noch von einer Gesamtlänge der mautpflichtigen Bundesstraßenabschnitte von knapp über 2 000 km ausging, mit einem zu erwarteten Mautaufkommen von 100 Millionen Euro pro Jahr gerechnet. Für den BGL mutet es seltsam an, dass das BMVBS trotz der oben dargestellten Halbierung der mautpflichtigen Bundesstraßenabschnitte gegenüber den Vorstellungen des ersten Gesetzentwurfs weiterhin von diesen Ertragssummen ausgeht.

## *Kennzeichnung der mautpflichtigen Strecken / Mautterminals*

Der BGL hatte gegenüber dem BMVBS die Forderung erhoben, dass die neuen mautpflichtigen Abschnitte der Bundesfernstraßen durch Anbringen des Verkehrszeichens 390 „Maut“ gekennzeichnet werden müssen. Außerdem müsse, so der BGL, vor jedem mautpflichtigen Bundesstraßenabschnitt ein Mautterminal zur manuellen Einbuchung bereitstehen. Zur Begründung führte der BGL an, dass die mautpflichtigen Bundesstraßenabschnitte auch von Lastkraftwagen des regionalen Wirtschaftsverkehrs genutzt werden, die vielfach nicht an dem automatischen Mautabrechnungssystem über die On-Board-Units teilnehmen. Auch viele ausländische Lastkraftwagen sind bekanntermaßen nicht mit On-Board-Units ausgestattet. Aus Gründen der Abgabengleichheit sei es notwendig, dass diese Fahrzeuge ihrer Mautpflicht durch die manuelle Einbuchung am Beginn jeder mautpflichtigen Strecke nachkommen könnten.

Leider ist der Gesetzgeber der Anregung des BGL zur Kenntlichmachung der mautpflichtigen Streckenabschnitte nur halbherzig gefolgt. Zwar wird in § 1 Abs. 5 des Bundesfernstraßenmautgesetzes zu - nächst geregelt, dass in geeigneter Weise auf die Mautpflicht des jeweiligen mautpflichtigen Abschnitts hinzuweisen ist. Diese Pflicht wird dann aber wieder dadurch relativiert, dass der Hinweispflicht genügt sein soll, wenn die Aufstellung mautpflichtiger Abschnitte im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht ist. Die Aufstellung von Mautterminals obliegt nach Darstellung des BMVBS allein dem Systembetreiber.

## *Beginn der Mauterhebung*

Gemäß § 13 des Bundesfernstraßenmautgesetzes soll der Zeitpunkt des Beginns der Bundesstraßenmaut durch Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ohne Zustimmung des Bundesrates festgelegt werden. Der Zeitpunkt der tatsächlichen Erhebung der Maut auf den im Bundesanzeiger aufgeführten vierstreckigen Bundesstraßen braucht mit dem Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bundesfernstraßenmautgesetzes nicht identisch zu sein; die Mauterhebung kann auch erst zu einem späteren Zeitpunkt beginnen.

Im Haushaltsentwurf für das Jahr 2011 sind Einnahmen von 50 Mio. Euro aus der Bundesstraßenmaut veranschlagt worden. Der BGL hält es gleichwohl für höchst unwahrscheinlich, dass die Bundesstraßenmaut im Jahr 2011 „symbolisch“ noch zum Tragen kommt.

Das Bundesfernstraßenmautgesetz wurde am 18. Juli 2011 im Bundesgesetzblatt verkündet und ist am Tag darauf, also am 19. Juli 2011, in Kraft getreten.

## *Klageverfahren gegen die Mauterhöhung 2009*

Zum 01.01.2009 wurden die bis dahin gültigen Lkw-Mautsätze um durchschnittlich 50 Prozent angehoben. Diese auf Grundlage des Wegekostengutachtens der ProgTrans AG Basel sowie des Instituts für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung (IWW) kalkulierten Mautsätze wurden vom BGL von vornherein als sachlich nicht gerechtfertigt eingeschätzt. In einem Rechtsgutachten, das der BGL von einem renommierten Rechtswissenschaftler erstellen ließ, wurden diese Zweifel eindrucksvoll bestätigt. Ende 2009 wurde die vom BGL unterstützte Klage von drei Mitgliedsbetrieben beim Verwaltungsgericht Köln eingereicht. Nach dem Austausch zahlreicher und sehr umfangreicher Schriftsätze wurde vom Verwaltungsgericht Köln ein Termin zur mündlichen Behandlung für den 21.10.2011 anberaumt.

In den Schriftsätzen der vom BGL unterstützten Klägerseite wird herausgearbeitet, dass die Bundesregierung bei der Festsetzung der Mautsätze in der Mauthöheverordnung 2009 den von der einschlägigen EU-Wegekostenrichtlinie vorgegebenen Gestaltungsspielraum, auf den sie sich in ihren Schriftsätzen beruft, überschritten hat. Dieser Spielraum ist durch die Wegekostenrichtlinie dahingehend gebunden, dass sich aus deren Vorgaben eine höchstzulässige Obergrenze für die Maut herleiten lässt. Dafür sind zwei Aspekte besonders hervorzuheben.

- Zum einen muss sich die Verzinsung auf das im Anlagevermögen gebundene Kapital beziehen und nicht auf einen fiktiven, tatsächlich nicht vorhandenen Kapitalstock.

- Zum anderen wurde der Wert des Anlagevermögens durch eine Neubewertung im Jahr 2005, also vor Ablauf des Nutzungszeitrahmens, durch die Fiktion eines Autobahnnetzes auf dem technisch neuesten Stand drastisch erhöht. Dies hat zur Folge, dass die Summe der Abschreibungen auf einen Wert steigt, der über den Anschaffungskosten liegt und damit die Summenformel verletzt. Eine unter Verletzung dieser Summenformel betriebene „Abschreibung unter Null“ ist aber unzulässig.

Eine Kalkulation der Wegekosten unter Einbeziehung solcher Bewertungs- und Berechnungsmethoden kann nach Überzeugung des BGL mit der Wegekostenrichtlinie nicht in Einklang stehen. Daher hat der BGL ein großes Interesse an einer gerichtlichen Klärung, die sicherlich im ersten Rechtszug nicht an ihrem Ende angelangt ist.

## Standgeld: wegweisendes Urteil des Bundesgerichtshofs

Mit dem Ablauf der Ladefrist, für die keine gesonderte Vergütung verlangt werden darf, werden Standgelder gemäß § 412 Abs. 3 HGB fällig. Dabei handelt es sich um einen gesetzlichen Anspruch, der auch dann gegeben ist, wenn er nicht im Frachtvertrag oder in einem Beschäftigungsvertrag vereinbart ist. Voraussetzung für den gesetzlichen Standgeldanspruch ist immer, dass das Warten nicht dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnen ist.

In Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) sowie in vorformulierten Klauseln von Auftragsformularen hat sich in der letzten Zeit mit zunehmender Häufigkeit eine Klausel gefunden, die auf Seiten der Frachtführer erheblichen Ärger ausgelöst hat. Da war zu lesen: „Standgelder werden nicht bezahlt“.

Der BGL war immer schon der Meinung, dass eine solche Klausel eine unangemessene Benachteiligung darstellt und deshalb nach § 307 BGB unwirksam und nichtig ist. Nach der Rechtsprechung von Oberlandesgerichten sollte eine solche Klausel dagegen Bestand haben, weil es sich um eine Preisregelung handele, die der richterlichen Inhaltskontrolle nicht zugänglich sei. Dies hat der Bun-

desgerichtshof (BGH) mit einem wegweisenden Urteil vom 12.05.2010 (Aktenzeichen I ZR 37/09) ganz im Sinne des BGL richtig gestellt. Der BGH hat zum einen erkannt, dass eine solche Klausel der richterlichen Inhaltskontrolle ohne Wenn und Aber unterliegt; es handele sich nicht um eine Preisregelung. Zum anderen stellte der BGH klar, dass eine solche Klausel eine unangemessene Benachteiligung darstelle, weil sie konträr zur gesetzlichen Wertung stehe. Klarer und deutlicher geht es nicht. Auch zur Höhe des Standgeldes gibt das BGH-Urteil wertvolle Anhaltspunkte.

Das Standgeld ist ein Leistungsentgelt, kein Schadenersatz, was durch den Begriff „Vergütung“ in § 412 Abs. 3 HGB zum Ausdruck kommt und vom BGH auch so bestätigt wurde.

Grundsätzlich ist daher eine vertragliche Vereinbarung über die Höhe des zu zahlenden Standgeldes empfehlenswert. In den VBGL sind zwar Bestimmungen über die Dauer der Ladezeit enthalten, Standgeldbeträge aber nicht, denn dies wäre eine aus kartellrechtlichen Gründen unzulässige Preisempfehlung.

Wird im Frachtvertrag nichts zur Höhe des Standgeldes vereinbart, so steht dem Frachtführer das Standgeld in „angemessener Höhe“ zu. Die Gerichte gehen dabei in der Regel von einer kostendeckenden Vergütung aus. Dies bedeutet, feste Kosten ohne bewegliche Kosten, also die Fixkosten des Fahrzeugs, die Lohnkosten des Fahrers und die anteiligen Overheadkosten. Das ist für jeden Einzelfall natürlich unterschiedlich. Der BGH hat in seinem Grundsatzurteil ein Standgeld von 60 Euro pro Stunde über eine Zeit von 19 Stunden ungerügt durchgehen lassen.

## Verwirrung um die A1-Bescheinigung

Am 01.05.2010 trat die EU-Verordnung (EG) Nr. 883/2004 über die Koordinierung der sozialen Sicherungssysteme in Kraft. Ein Aspekt dieser Verordnung sind die Bestimmungen über das anwendbare Recht der Sozialversicherung. Hinter dieser scheinbar abstrakten Formulierung verbirgt sich die Regelung der Frage, in welchem Land ein Arbeitnehmer, der in verschiedenen Mitgliedsstaaten

arbeitet, sozialversicherungspflichtig ist. Über das Bestehen der Sozialversicherungspflicht gibt dann eine für zuständig erklärte Stelle eine Bescheinigung aus, die sogenannte A1-Bescheinigung. Unter der Vorgängerregelung trug diese Bescheinigung noch die Bezeichnung E101.

Nach Auffassung des Bundesministeriums für Arbeit und Sozialordnung sowie der von der EU-Kommission eingesetzten Koordinierungsgruppe ist die A1-Bescheinigung grundsätzlich auch für Kraftfahrer erforderlich, die im grenzüberschreitenden EU-Verkehr tätig sind. Sie sind zwar bei einem deutschen Arbeitgeber beschäftigt, arbeiten aber real in einem anderen Mitgliedsstaat. In Deutschland wurden die Zuständigkeiten neu geregelt. Bisher waren für die Erteilung der früheren E101-Bescheinigung die Krankenkassen, bei denen der betreffende Arbeitnehmer versichert ist, zuständig. Jetzt hat der Spitzenverband der gesetzlichen Krankenkassen GKV die Zuständigkeit für solche Arbeitnehmer, die ständig in mehreren Mitgliedsstaaten tätig sind, an sich gezogen. Die Zuständigkeit der Krankenkassen verbleibt bei der Erstellung der A1-Bescheinigung für solche Arbeitnehmer, die nur gelegentlich im Rahmen einer sogenannten Entsendung in einem anderen Mitgliedsstaat tätig werden.

Nachdem die genannte Verordnung einige Monate in Kraft war, wurde dem BGL zur Kenntnis gebracht, dass deutsche Kraftfahrer in anderen EU-Staaten im Rahmen von Straßenkontrollen die A1-Bescheinigungen vorlegen sollten. Daraufhin hat der BGL seinen Mitgliedsunternehmen empfohlen, diese A1-Bescheinigungen zu beantragen. Das Antragsverfahren gestaltete sich jedoch sehr schwierig, weil die Antragsformulare auf die Gegebenheiten des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs in keiner Weise angepasst sind.

Nach Auffassung des BGL lässt sich aus der genannten Verordnung und den darauf gestützten Ausführungsbestimmungen keine Mitführungspflicht für Kraftfahrer im grenzüberschreitenden Verkehr ableiten. Diese Auffassung wird von der Bundesregierung geteilt; auch in anderen Mitgliedsstaaten, aber wohl nicht in allen, werden die Dinge ähnlich gesehen.

In Deutschland ist die Finanzkontrolle Schwarzarbeit (FKS) für die A1-Bescheinigungen ausländi-

scher Arbeitnehmer zuständig. Auf Nachfrage bestätigten Mitarbeiter der FKS, dass bei ausländischen Kraftfahrern, die keine A1-Bescheinigung vorlegen können, zunächst keine Sanktionen erfolgen. Vielmehr wird dem Fahrer aufgegeben, die A1-Bescheinigung nachzureichen. Der BGL hat das Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung gebeten, in der EU-Koordinierungsgruppe darauf hinzuwirken, dass eine einheitliche Handhabung der A1-Bescheinigung in diesem Sinne herbeigeführt wird.

## Entwicklungen im Straßenverkehrsrecht

### Mautausweichverkehr

#### Verlängerung des Durchfahrverbotes auf der B 25

Weiter in Kraft bleibt das auf der B 25 angeordnete Durchfahrverbot. Die von 14 Unternehmen der Region gegen diese verkehrsrechtliche Anordnung erhobene Klage blieb vor dem Verwaltungsgericht Ansbach ohne Erfolg. Das Gericht beschied die Rechtmäßigkeit der Maßnahme, da eine erhebliche Lärmzunahme vorliege. Gegen die Entscheidung wurde Rechtsmittel beim Bundesverwaltungsgericht eingelegt. Eine Entscheidung liegt noch nicht vor. Unabhängig von dem noch anhängigen Rechtsstreit hat die Regierung von Mittelfranken auch das zunächst bis 31.03.2011 angeordnete Fahrverbot bis zum 31.12.2016 verlängert.

#### Korridorsperrung im Ostalbkreis südlich der A 7

Am 17.01.2011 haben das Regierungspräsidium Stuttgart, der Ostalbkreis und die Kreisstadt Ellwangen die bereits seit langem erwartete „Korridorsperrung“ zwischen der Autobahn A 7 und der Bayerischen Landesgrenze in Kraft gesetzt. Damit sind Fahrten von der für den Lkw-Durchgangsverkehr Dinkelsbühl gesperrten Bundesstraße B 25 direkt zur A 7 im Raum Nördlingen sowie nördlich davon nicht mehr möglich. Das flächenhafte Durchfahrverbot sei eine Reaktion auf das vom Bayerischen Verwaltungsgericht seit 2009 eingeführte und 2010 bzw. 2011 verlängerte Durchfahr-

verbot für Lkw über 12 Tonnen auf der B 25 im Bereich Feuchtwagen und Dinkelsbühl heißt es hierzu in der Erklärung des Landratsamtes Ostalbkreis und des Regierungspräsidiums Stuttgart.

### *Revision gegen Aufhebung des Fahrverbotes auf der B 8 zugelassen*

Der Rechtsstreit um die Anordnung des Fahrverbotes auf der B 8 zwischen Rosenhof und Schönach wird in der Revisionsinstanz vor dem Bundesverwaltungsgericht verhandelt werden. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hatte mit Urteil vom 18.01.2010 das Fahrverbot auf der B 8 zwischen Rosenhof und Schönach zunächst aufgehoben und dies im Wesentlichen damit begründet, dass es sich bei nur einem Drittel aller vom Durchfahrverbot betroffenen Lkw über 12 Tonnen um angeblich tatsächlichen Mautausweichverkehr gehandelt habe, und dass angesichts der nur sehr geringen Verbesserung der Lärmsituation das Durchfahrverbot für alle mit seinen erheblichen wirtschaftlichen Folgen unverhältnismäßig sei und damit dem Rechtsstaatsgebot nicht entspreche. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof hatte die Revision nicht zugelassen. Die hiergegen gerichtete Beschwerde des Freistaats Bayern hatte Erfolg. Das Bundesverwaltungsgericht hat der Nichtzulassungsbeschwerde der Landesadvokatur stattgegeben. Nach Auffassung des Gerichts kommt der Rechtssache grundsätzliche Bedeutung zu. Das Bundesverwaltungsgericht werde im Revisionsverfahren Gelegenheit haben, zu klären, welche rechtliche Bedeutung dem Umstand zukomme, dass ein auf § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO gestütztes Fahrverbot wegen Mautausweichverkehr auch den bereits zuvor auf der Strecke vorhandenen Schwerlastverkehr unterbindet.

### *Verkehrsministerkonferenz spricht sich für Anhebung des Sanktionsniveaus bei Verstößen gegen Lkw-Durchfahrverbote aus*

Auf Initiative des Landes Hessen hat sich die Verkehrsministerkonferenz (VMK) in ihrer Sitzung vom 06./07.04.2011 in Potsdam einstimmig für die Anhebung des Sanktionsniveaus bei Verstößen gegen ein Lkw-Durchfahrverbot ausgesprochen. Die VMK bittet das BMVBS durch eine entspre-

chende Änderung der Bußgeldkatalogverordnung entsprechende Verstöße künftig mit 75,00 Euro und einem Punkt im Verkehrszentralregister zu ahnden. Die Missachtung von Lkw-Fahrverboten (z.B. Fahrverboten gegen Mautausweichverkehr, Lärm und Feinstaub) wird derzeit mit einem Verwarnungsgeld in Höhe von 20,00 Euro sanktioniert, welches in der Regel im Verwarnungsgeldverfahren erhoben wird. Mit der angestrebten Bußgeldanhebung auf 75,00 Euro orientiert sich die VMK an den inhaltlich sachnahen, ebenfalls den Lkw Verkehr betreffenden Bußgeldsatz für einen Verstoß gegen das Sonn- und Feiertagsfahrverbot. Die vom Land Hessen ursprünglich geforderte Erhöhung auf 300,00 Euro und einen Monat Fahrverbot ist nach Ansicht des Bund/Länderfachausschuss (BLFA-StVO) unter dem Gesichtspunkt der Angemessenheit verfassungsrechtlich bedenklich. Eine Verschärfung der Sanktion bei Verstößen im Wiederholungsfall erscheint nach Ansicht der VMK ebenfalls nicht sachgerecht. Die Sanktionsverschärfung soll lediglich Fahrer betreffen. Eine Sanktionsverschärfung für Halterverstöße ist nicht beabsichtigt und rechtlich auch nicht möglich, da die Missachtung von Verkehrszeichen sich lediglich an das Fahrpersonal richtet. Ein Entwurf zur Änderung der Bußgeldkatalogverordnung lag zum Berichtszeitraum noch nicht vor.

### **Überarbeitung Fahrerlaubnisrecht**

#### *Einführung befristeter Führerscheine / Heraufsetzung des Mindestalters beim Führerscheinerwerb*

Zur Umsetzung der Dritten Führerscheinrichtlinie 2006/126/EG wurden Änderungen der Fahrerlaubnisverordnung erforderlich.

Wichtigste Neuerung ist die ab dem 19.01.2013 vorgesehene Befristung der Führerscheindokumente auf 15 Jahre. Allerdings gelten lange Übergangsfristen. Führerscheine, die vor dem 19.01.2013 ausgestellt wurden, sind erst bis zum 19.01.2033 umzutauschen. Auf die Fahrberechtigung hat die Befristung der Führerscheindokumente keinen Einfluss. Ebenfalls keinen Einfluss hat diese Neuerung auf die Lkw- und Omnibusklassen. Die Fahrberechtigung für die Klasse C, CE wird wie bisher für jeweils fünf Jahre erteilt, Fahrerlaubnisse der Klas-

sen C1, C1E gelten bis zur Vollendung des 50. Lebensjahres und werden danach jeweils für fünf Jahre erteilt. Eine Verlängerung auf Antrag erfolgt, wenn der Inhaber seine gesundheitliche Eignung nachweist.

Eine weitere wichtige Neuerung betrifft die Heraufsetzung des Mindestalters der Fahrerlaubnis beim Erwerb der Klassen C, CE von derzeit 18 Jahren auf 21 Jahre; allerdings nur für Personen, die nicht unter die Vorschriften über die Berufskraftfahrerqualifikation fallen.

Nach § 10 der Fahrerlaubnisverordnung beträgt das Mindestalter zum Erwerb der Klassen C, CE nach wie vor 18 Jahre nach

- a) erfolgter Grundqualifikation nach § 4 Abs. 1 Nr. 1 des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes
- b) für Personen während oder nach Abschluss einer Berufsausbildung zu
  - dem staatlich anerkannten Ausbildungsberuf „Berufskraftfahrer/Berufskraftfahrerin“
  - dem staatlich anerkannten Ausbildungsberuf „Fachkraft im Fahrbetrieb“
  - einem staatlich anerkannten Ausbildungsberuf, in dem vergleichbare Fertigkeiten und Kenntnisse zum Führen von Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Straßen vermittelt werden.

Während der Ausbildung ist die Fahrerlaubnis mit der Auflage zu versehen, dass nur Fahrten im Inland und im Rahmen des Ausbildungsverhältnisses gestattet sind. Die Auflage entfällt, wenn der Fahrerlaubnisinhaber die Ausbildung abgeschlossen hat oder das 21. Lebensjahr erreicht hat. (Siehe auch Kapitel „Berufsbildung“)

Bei der Führerscheinklasse B, BE beträgt das Mindestalter 18 Jahre bzw. 17 Jahre bei

- a) der Teilnahme am begleiteten Fahren
- b) bei Erteilung der Fahrerlaubnis während oder nach Abschluss einer Berufsausbildung in den o.a. Fällen. Bis zum Erreichen des Mindestalters von 18 Jahren ist auch in diesen Fällen die

Fahrerlaubnis mit der Auflage zu versehen, dass von ihr nur bei Fahrten im Inland im Rahmen des Ausbildungsverhältnisses Gebrauch gemacht werden darf. Die Auflage entfällt, wenn das erforderliche Mindestalter von 18 Jahren erreicht wird.

**In Folge der Absenkung des Mindestalters auf 17 Jahre unter den o.g. Voraussetzungen ist bei der Klasse B künftig eine MPU nicht mehr erforderlich (§ 10 Abs. 2 FeV).**

Ebenfalls neu ist die Einführung einer neuen Klasse B mit Schlüsselzahl 96. Die EU-Führerscheinrichtlinie ermöglicht Fahrzeugführern der Klasse B künftig Pkw-Anhängerkombinationen bis 4,25 t zu führen, sofern die Gesamtmasse der Kombination eingehalten wird und ein praktisches Fahrertraining absolviert wurde. In Umsetzung dieser Regelung darf nach der Fahrerlaubnisverordnung die Fahrerlaubnis der Klasse B mit der Schlüsselzahl 96 erteilt werden für Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem Kraftfahrzeug der Klasse B (bis 3,5 t) und einem Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg. Die zulässige Gesamtmasse der Kombination darf 4.250 kg nicht übersteigen. Die Schlüsselzahl 96 darf nur erteilt werden, wenn der Erwerber bereits Inhaber der Klasse B ist und eine Fahrerschulung gemäß der neuen Anlage 7 a der Sechsten Verordnung der Änderung der Fahrerlaubnisverordnung absolviert hat. Diese Erweiterung der Klasse B ist vor allem für Wohnwagengespanne von Relevanz.

## **Änderung der StVO**

### **Einführung der Winterreifenpflicht**

Das OLG Oldenburg hat mit Beschluss vom 09.07.2010 festgestellt, dass die 2006 in Kraft getretene Verpflichtung, die Ausrüstung der Kraftfahrzeuge an die Wetterverhältnisse anzupassen (§ 2 Abs. 3a StVO), gegen das Bestimmtheitsgebot verstößt und verfassungswidrig ist. Der Gesetzgeber musste deshalb seine Regelung nachbessern. Um der Rechtsprechung Rechnung zu tragen, sieht die am 04.12.2010 in Kraft gesetzte Änderung der StVO jetzt die ausdrückliche Verpflichtung vor, Kraftfahrzeuge bei winterlichen Straßenverhältnissen mit Winterreifen auszurüsten.

Grundsätzlich müssen alle Achsen des Kraftfahrzeugs mit Winterreifen ausgerüstet sein. Für Kraftfahrzeuge der Klassen M2, M3 N2 und N3 gemäß der Anlage XXIX der Straßenverkehrszulassungsordnung sind dagegen Winterreifen an den Antriebsachsen ausreichend. Derzeit werden diesen Anforderungen alle Reifen gerecht, die mit einem M+S oder Schneeflockensymbol gekennzeichnet sind bzw. als Allwetter- oder Ganzjahresreifen bezeichnet werden.

Die Winterreifenpflicht besteht bei winterlichen Wetterverhältnissen, wie Schneeglätte, Schneematsch, Glatteis und Reifglätte. Verstöße werden mit 40,00 Euro und einem Punkt, bei Behinderung mit 80,00 Euro und ebenfalls einem Punkt, sanktioniert.

### **Geldsanktionsgesetz**

Am 28.10.2010 ist das Gesetz zur Umsetzung des Rahmenbeschlusses 2005-214-JI des Rates vom 24.02.2005 über die gegenseitige Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen in Kraft getreten. Mit dem neuen EU-Geldsanktionsgesetz wird die grenzüberschreitende Vollstreckung von Geldstrafen und Geldbußen in der europäischen Union vereinfacht. Rechtskräftige gerichtliche und behördliche Entscheidungen anderer Mitgliedsstaaten können ab einer Bußgeldhöhe von 70,00 Euro seit dem 28.10.2011 auch in Deutschland vollstreckt werden. Vollstreckbar sind alle Delikte, die in Art. 5 Abs. 1 des Rahmenbeschlusses des Rates vom 24.02.2005 (2005/214/JI) definitiv aufgeführt sind oder bei denen auch nach deutschem Recht eine Geldstrafe oder Geldbuße hätte verhängt werden können. Hierzu gehören u.a. Verstöße gegen Straßenverkehrs- und Gefahrgutrecht sowie Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten.

Was Unternehmen tun können, wenn sie einen Bußgeldbescheid aus dem Ausland bekommen, hat der BGL in seiner Broschüre „Gegenseitige Vollstreckung von Bußgeldern in Europa“ erläutert. Die Broschüre kann über die BGL-Landesverbände bezogen werden.

## **Transport von Agrarerzeugnissen, Lebens- und Futtermitteln sowie lebenden Tieren**

### **Krisen erschüttern Aktionsplan zur Lebens- und Futtermittelsicherheit**

#### **Dioxin im Futtermittel**

Erneut erschütterten Krisen die deutsche Lebens- und Futtermittelwirtschaft. Nachdem Anfang des Jahres im Rahmen von betrieblichen Eigenkontrollen erhöhte Dioxinwerte in Legehennen und Eiern festgestellt wurden, kam es zur vorläufigen Schließung von über 1 000 landwirtschaftlichen Betrieben, vorwiegend aus dem Raum Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen. Ursache der Verunreinigung war die Verarbeitung technischer Futterfette aus der Biodieselproduktion durch einen Futtermittelhersteller.

Auch wenn nach Feststellungen des Bundesinstitutes für Risikobewertung (BfR) die Messwerte bei Eiern und Schweinefleisch nur in wenigen Fällen über den gesetzlichen Grenzwerten lagen und eine Gesundheitsgefährdung zu keinem Zeitpunkt gegeben war: Der Fall hat gezeigt, wie sensibel der Markt auf Verunsicherungen des Verbrauchers reagiert, und vor allem, wie schnell Lebens- und Futtermittellogistiker im Bereich der Kontraktlogistik bei der Übernahme logistischer Mehrwertleistungen in die Gefahr der unbegrenzten Haftung kommen oder bußgeldrechtlich zur Verantwortung gezogen werden können. Mit im Fokus stand hier zunächst auch ein Tanklogistikunternehmen, das Tanks an die Herstellerfirma vermietet hatte. Der gegen das Unternehmen bestehende Anfangsverdacht bestätigte sich jedoch nicht.

Als Konsequenz aus diesem Vorkommnis haben Bund und Länder sehr zügig einen Aktionsplan zur Verbesserung der Lebens- und Futtermittelsicherheit verabschiedet. Dieser sieht die Einführung strengerer Zulassungspflichten für Unternehmen, die klare Trennung der Produktionslinien von Futtermitteln und Industrieprodukten sowie die Ausweitung der Meldepflicht für problematische Untersuchungsergebnisse auch für private Laboratorien vor. In Umsetzung dieses Aktionsplans hat das

BMELV bereits im Frühjahr einen Entwurf zur Änderung des Lebens- und Futtermittelgesetzbuchs sowie einen Entwurf zur Änderung der Futtermittelverordnung vorgelegt.

## **Enterohämorrhagische Escherichia coli (EHEC)-Krise**

Wie sensibel der Markt auf Fehlentwicklungen in der Lebens- und Futtermittelkette reagiert, zeigt auch die EHEC-Epidemie. Durch Infektionen mit EHEC-Keimen ist es zu schwerwiegenden Erkrankungen und Todesfällen vorwiegend im norddeutschen Raum gekommen. Mehr als 2 000 Personen sind bislang erkrankt, darunter über 600 mit dem so genannten hämolytisch-urämischem Syndrom (HUS), einer besonders schweren Form dieser Infektionskrankheit. Trotz intensiver Bemühungen konnte die Erregerquelle bislang nicht eindeutig identifiziert werden. Studien des Robert-Koch-Instituts zufolge, muss aus epidemiologischer Sicht, der Verzehr von Sprossen, Blattsalaten, Tomaten und Gurken derzeit als höchstes Risiko für die Erkrankungen in Betracht gezogen werden. Die Verzehrsempfehlungen der Bundesbehörden und die dadurch bedingte Kaufzurückhaltung auf Seiten der Verbraucher verursachen Umsatzausfälle in Millionenhöhe. Hauptbetroffene sind landwirtschaftliche Betriebe und Erzeugerorganisationen, aber auch Transportunternehmen, die im Bereich der Frischelogsistik tätig sind.

Mutmaßungen und Behauptungen, die den Lkw als Infektionsquelle ausmachen wollen, tritt der BGL entgegen. Nach derzeitigem Stand gibt es hierauf keinen Hinweis. Der Qualitätssicherung kommt im Bereich der Lebensmittellogistik eine sehr hohe Bedeutung zu. Der wechselnde Transport von Stoffen, die Lebensmittel nachteilig beeinflussen können, ist ebenso unzulässig wie mangelhafte Behälterreinigung und -desinfektion.

## **Leitlinie für eine „Gute Lebensmittelhygienepaxis“ beim Lebensmitteltransport“**

Seit Inkrafttreten der Lebens- und Futtermittelbasisverordnung (EG) 178/2002 sowie der europäischen Hygienevorschriften (EG) 852/2004 und

(EG) 183/2003 gelten Transportlogistiker in diesem Marktsegment qua Definition als Lebens- und Futtermittelunternehmen mit der Verpflichtung zur behördlichen Registrierung. Nach den gesetzlichen Hygienevorschriften müssen die Beteiligten der Supply-Chain im Rahmen des HACCP-Systems und der Rückverfolgbarkeit alle Prozessschritte nachweisbar machen. Diese reichen über die Herstellung und Veredelung, über Lagerung und Kommissionierung bis hin zum Transport und Vertrieb. Die amtliche Futter- und Lebensmittelüberwachung überprüft nur noch die Einhaltung dieses Systems und dessen ordnungsgemäße Dokumentation.

Ziel der von BGL und Transfrigoroute (TD) e.V. komplett überarbeiteten Leitlinie für eine „Gute Lebensmittelhygienepaxis beim Transport“ ist es, die Verantwortung für die Lebensmittelsicherheit beim Transport, aber auch an den vielleicht noch wichtigeren Schnittstellen bei der Be- und Entladung, der Rampe, klar zu definieren. Noch vorhandene Informationsdefizite an den Schnittstellen der Supply Chain gilt es zu schließen.

Leitlinien für eine „Gute Hygienepaxis“ dienen gemäß der Lebensmittelhygieneverordnung (EG) 852/2004 als branchenbezogene „Best-Practice“-Regelungen der Orientierung der Rechtsanwender. Ihnen kommt ein der technischen Normung vergleichbarer Rechtscharakter zu. Sie bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Abstimmung der zuständigen Behörden aller 16 Bundesländer. Das unter Federführung des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern durchgeführte Abstimmungsverfahren ist zwischenzeitlich abgeschlossen. Der von BGL und TD entwickelte Leitlinienentwurf wurde von den Behörden der Bundesländer – von einigen Änderungsvorschlägen abgesehen – einhellig begrüßt. Der Entwurf wird nach Übernahme der von den Länderbehörden vorgeschlagenen Änderungen beim Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz ohne erneute inhaltliche Prüfung der Europäischen Kommission zur Notifizierung vorgelegt. Etwaige Differenzen auf Länderebene sollen in Abstimmungsgesprächen mit dem federführenden Bundesland ausgeräumt werden.

Der BGL hofft, das Verfahren im Herbst abschließen zu können. Mit der Leitlinie für eine „Gute Hygienepaxis beim Transport“ kann den in die-

sem Marktsegment tätigen Transportlogistikern erstmals ein Regelwerk an die Hand gegeben werden, das eine Zusammenfassung und Erläuterung der internationalen, europäischen und nationalen beförderungsrelevanten Rechtsvorschriften enthält. Die Neufassung berücksichtigt auch die Besonderheiten im temperaturgeführten Transport mit Kofferverkehrsmitteln sowie beim Transport von Schütt- und Flüssiggut in Lebensmittel- und Silofahrzeugen. Unternehmen erhalten weiter Hilfestellung für den Aufbau eines nach dem Hygienerecht vorgeschriebenen HACCP-Konzepts. Arbeitshilfen und Checklisten enthalten Vorschläge für eine praxisgerechte Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen.

## Überarbeitung der DIN 10502 ff / Hygiene beim Einsatz von Transportbehältern

Im Rahmen der turnusmäßig durchgeführten Überprüfung der Normenreihe *DIN 10502* „Lebensmittelhygiene“ hat das DIN auf Anregung des BGL anlässlich seiner Sitzung am 15.04.2010 den Beschluss gefasst, die Normen zu überarbeiten. Die Rechtsgrundlagen der Normenreihe sind nicht mehr aktuell.

Die DIN 10502 Teil 1 – 5 „Transportbehälter für flüssige, granulatförmige und pulverförmige Lebensmittel“ befasst sich mit Werkstoffen und konstruktiven Merkmalen, Eignung, Kennzeichnung, Identifikation sowie dem Nachweis des Einsatzes der für flüssige und pulver- und granulatförmige Lebensmittel eingesetzten Tank- und Silobehälter. Nach der Aufhebung der nationalen Lebensmitteltransportbehälterverordnung und der Überführung dieses Regelungsbereichs in europäisches Recht, erscheint eine grundlegende Überarbeitung und gegebenenfalls eine Erweiterung des Anwendungsbereichs der technischen Normen auf europäischer Ebene erforderlich. Das DIN hat daher die interessierten Kreise gebeten, kompetente Experten zu benennen, die im Arbeitskreis „Lebensmittelhygiene“ aktiv mitwirken wollen. Die Transfrigroute Deutschland e.V. ist in diesem Gremium vertreten.

## Tiertransporte

### Handbuch Tiertransporte/ Faktisches Verbot doppelstöckiger Verladung

Anfang Mai 2011 haben sich die Tierschutzreferenten der Bundesländer auf eine Änderung des Handbuchs „Tiertransporte“ verständigt. Das Handbuch „Tiertransporte“ ist eine Verwaltungsanweisung, die den Behörden eine Hilfestellung bei der Auslegung der europäischen Tierschutztransportverordnung 1/2005 geben soll. Nach der geänderten Fassung des Handbuchs ist künftig eine zwei- oder mehrstöckige Verladung von Tieren nicht mehr zulässig, wenn die fachlich gebotene freie Höhe über den Tieren während der Fahrt aufgrund der nach Verkehrsrecht maximal zulässigen Fahrzeughöhe von vier Metern nicht gewährleistet ist. Der Beschluss bestätigt zwar nur die geltende Rechtslage, gleichwohl wird er in der Praxis zu Problemen führen. Da das Handbuch „Tiertransport“ zugleich eine Widerristhöhe von 20 cm empfiehlt, sind doppelstöckige Verladungen von Rindern künftig nicht mehr darstellbar. Europäisch eindeutig festgeschrieben ist die Kopfhöhe in der Tierschutztransportverordnung 1/2005 nicht. Im EU-Ausland abgehende Transporte von Zucht- und Schlachtrindern in Drittstaaten werden daher heute in der Regel in Doppelstockfahrzeugen transportiert. Der BGL spricht sich nicht gegen die Festlegung einer fachlich gebotenen Ladehöhe aus. Allerdings wurde das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BVMBS) und das Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Verbraucherschutz (BMELV) darauf hingewiesen, dass das Transportlogistikgewerbe als mobiles und auch grenzüberschreitend tätiges Gewerbe im Wesentlichen vom praktischen Vollzug einheitlicher Wettbewerbsbedingungen abhängig ist. Nach Ansicht des BGL müssen auf deutschem Territorium geltende Regelungen flächendeckend auch im grenzüberschreitenden und Transitverkehr durchgesetzt werden, um Wettbewerbsverzerrungen und Diskriminierungen zu vermeiden.

## Europäisches Projekt zur Verbesserung der Kontrollstationen

Die Europäische Union beabsichtigt die Qualitätsstandards der Kontrollstationen für Tiere zu verbessern und hat hierzu ein Projekt ins Leben gerufen, das vom italienischen Zentrum für Tierproduktion (Centro Ricerche Produzioni Animali) koordiniert werden soll. Das Konsortium besteht aus 24 Partnern und zwölf Forschungsinstituten sowie zwölf Kontrollstellen in Polen, Deutschland, Frankreich, Spanien und Italien. Ziel des Projektes ist

- die Planung und Sanierung der zwölf Kontrollstellen, um einen höheren Qualitätsstandard zu entwickeln.
- die Untersuchung von Verbesserungen im Tierschutz vor und nach der Sanierung
- die Verbesserung sozialer Bedingungen für das Fahrpersonal
- die Erarbeitung eines Zertifizierungssystems für Kontrollstellen
- die Einrichtung eines online booking systems für Transportunternehmen
- die Entwicklung von „e-learning tools“ zur Verbesserung der Information zwischen Transportunternehmen, Kontrollstationen und Veterinären, um den Tierschutz bei einer langen Beförderungsdauer zu verbessern
- die Veröffentlichung der Ergebnisse in Handbüchern, Karten, einer speziellen Website und einer internationalen Konferenz.

Die Europäische Kommission hat hierzu eine Arbeitsgruppe eingerichtet, an der auch ein Vertreter der IRU, teilnimmt.

## Revision der Tierschutztransportverordnung

Die Arbeiten der Europäischen Kommission zur Revision der Tierschutztransportverordnung verzögern sich. Im Rahmen einer dienststellenübergreifenden Konsultation haben die Dienststellen der

Kommission vereinbart, zuvor eine Reihe von Bedenken hinsichtlich des Schutzes persönlicher Daten auszuräumen. Erst dann soll ein System zur Übertragung von Daten über die Verbringung von Tieren an TRACES unter Verwendung des Satellitennavigationssystems eingeführt werden.

Die Kommission konzentriert sich derzeit auf die Durchsetzung der VO (EG) 1/2005. Im Rahmen einer von der Kommission durchgeführten Studie sollen insbesondere die sozioökonomischen und regionalen Auswirkungen auf den Handel, die Handelsströme sowie die Aufzeichnung der tier-schutzrelevanten Daten in Navigationssystemen untersucht werden. Der bereits für Januar 2011 avisierte Bericht liegt noch nicht vor.