

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt am Main • Telefon: (069) 7919-0 • Telefax: (069) 7919-227  
bgl@bgl-ev.de • www.bgl-ev.de

## Stellungnahme

Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.



**zum Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes, des Fahrpersonalgesetzes, des Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeit von selbstständigen Kraftfahrern und des Straßenverkehrsgesetzes**

Frankfurt am Main, den 26. August 2016



Der BGL nimmt gerne die Gelegenheit wahr, zu dem vorliegenden Gesetzentwurf zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes, des Fahrpersonalgesetzes, des Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeit von selbstständigen Kraftfahrern und des Straßenverkehrsgesetzes Stellung zu nehmen.

Der BGL begrüßt ausdrücklich, dass, anders als im ursprünglichen Arbeitsentwurf vorgesehen, eine **ersatzlose Streichung des § 7a GüKG im Gesetzentwurf nicht mehr enthalten ist**. Die gesetzliche Pflicht zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung, die Güter- und Verspätungsschäden abdeckt, bleibt aus Sicht des BGL unter wettbewerbspolitischen Gesichtspunkten zwingend notwendig. Der BGL hat zu keiner Zeit den zeitweise durch das BMVI geäußerten Standpunkt geteilt, dass es besser sei, eine überarbeitungsbedürftige Vorschrift ganz abzuschaffen anstatt sie einer Überarbeitung zu unterziehen. Notwendigen Überarbeitungen dieser Vorschrift steht der BGL aufgeschlossen gegenüber und wird sich hieran beteiligen. Zu den möglichen Überarbeitungen gehört z.B. die gesetzliche Regelung des Mindestbehalts. Das Fehlen einer Regelung über den Mindestbehalt erscheint auch aus Sicht des BGL ein Manko im Rahmen einer gesetzlich vorgeschriebenen Haftpflichtversicherung.

Des Weiteren ist **in den vorgesehenen Änderungen des Fahrpersonalgesetzes eine Bestimmung zum Vorgehen gegen die Verbringung der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit in der Fahrerkabine nicht mehr enthalten**. Es ist dem BMVI bekannt, dass aus Sicht des BGL die bisherigen Arbeitsentwürfe nicht geeignet waren, eine Regelung herbeizuführen, die einerseits wettbewerbsneutral ist und andererseits das Verbringen der regelmäßigen wöchentlichen Ruhezeit außerhalb der Fahrerkabine sicherstellt. Der BGL plädiert für eine europäische Lösung. Eine europäische Lösung kann nicht durch nationale Alleingänge wie z.B. in Frankreich und Belgien ersetzt werden. Aus Sicht des BGL ist aus diesen Erfahrungen heraus nicht nachvollziehbar, dass durch den deutschen Gesetzgeber an dieser Stelle ein weiterer Präzedenzfall geschaffen werden müsste, um europäische Regelungen voranzubringen. Eine nationale Regelung könnte sich somit insbesondere dann als weiterer Wettbewerbsnachteil deutscher Unternehmen herausstellen, wenn – wie der zurückgezogene Entwurf es vorsah – keine eindeutige Verbotsregelung erfolgt und die zuständigen Kontrollorgane klarstellen, dass eine Kontrolle nicht möglich sei. An den Ursachen des Sozialdumpings hätte die im ersten Entwurf vorgesehene Regelung ohnehin nichts ändern können. Der BGL

hat die Gründe dafür mehrfach gegenüber dem BMVI und Vertretern des Deutschen Bundestages dargelegt.

Erforderlich bleibt aus Sicht des BGL eine wirksame Regelung, die den faktischen Dauer-aufenthalt ausländischer Fahrer in Deutschland gegen die Intentionen der Dienstleistungsfreiheit im Europäischen Recht beendet. Das insoweit faktisch existierende „Nomadentum“ ausländischer Fahrer auf deutschen Parkplätzen ist nur auf neuen gesetzlichen Grundlagen in der EU lösbar. Die im europäischen Primärrecht verankerte Dienstleistungsfreiheit ist keineswegs gleichzusetzen mit einer dauerhaften Niederlassung im anderen EU-Staat. Das vom EU-Recht ebenfalls geschützte Recht zur dauerhaften Niederlassung muss an die mit der Niederlassung verbundenen rechtlichen Konsequenzen in steuer- und sozialrechtlicher Hinsicht verknüpft bleiben. Die Pflicht, die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit am Heimatort zu verbringen, muss in einer zu erarbeitenden europäischen Regelung mit den Erfordernissen bei der Organisation von Rundläufen im Verkehr ausgewogen erfolgen. Der BGL hat hierzu Vorschläge vorgelegt.

### **Zu den einzelnen Regelungen des Gesetzentwurfs:**

Es bestehen keine Bedenken hinsichtlich der Aufhebung von **§ 3 Abs. 2 S. 2 GüKG** und der damit vorgesehenen Anpassung der Gültigkeitsdauer der nationalen Erlaubnis an das europäische Recht im Falle der Wiedererteilung. Die Relevanz dieser Änderung für die Praxis ist ohnehin gering, da die weitaus meisten Unternehmen über eine EU-Lizenz verfügen. Durch den vorgesehenen Bestandsschutz wird gesichert, dass keine Einschnitte in die Rechtsposition von Inhabern unbefristeter Erlaubnisse erfolgen kann.

Der **neu einzufügende § 16 Abs. 2a GüKG sieht die Aufnahme der „schwerwiegenden“ (bisher nur der „schwersten“) Verstöße entsprechend der europäischen Verordnung über die Verstoßkategorisierung (EU) 2016/403 in das nationale elektronische Register vor.** Diese Gesetzesänderung entspricht der Vorgabe aus Erwägungsgrund Nr. 8 der Verstoßkategorisierung und stößt auf keinerlei Einwände. Wir schlagen vor, zur Klarstellung nicht nur in der Begründung, sondern auch im Gesetzestext selbst zu erwähnen, dass die Eintragungen in das GewZR gänzlich unabhängig von der neu vorgesehenen Eintragung

erfolgen und von unterschiedlichen Voraussetzungen abhängen. Es können auch Verstöße, die mit einem Bußgeld unter 200 Euro geahndet werden, in Zukunft im nationalen elektronischen Register gespeichert werden.

Die vorgesehenen Änderungen des **Fahrpersonalgesetzes und des Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeit von selbstständigen Kraftfahrern** stellen redaktionelle Anpassungen an die in Kraft getretene Verordnung über den Fahrtenschreiber (VO (EU) Nr. 165/2014 dar. Die vorgesehene Änderung in § 4 Abs. 3 S. 8, die eine Aufbewahrung der Aufzeichnungen über Lenk- und Ruhezeiten für Zwecke der Mindestlohnkontrolle im Betrieb ermöglicht, stößt auf Zustimmung seitens des BGL. In Nr. 2 b)dd) aaa) des Gesetzentwurfs scheint ein Redaktionsfehler enthalten zu sein, da die VO (EU) Nr. 165/2014 einen Art. 35 Abs. 2 „b 3“ nicht enthält.

**Bei der vorgesehenen Neufassung von § 6 Abs. 1 Nr. 20 StVG regt der BGL eine Ergänzung des Wortlauts an.** Der BGL schlägt vor, den Kreis der zur Durchführung der technischen Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen befugten Prüfer um den Prüfindenieur und um die für die Durchführung der Sicherheitsprüfung anerkannte Kfz-Werkstätten zu erweitern. Hintergrund ist, dass Art. 8 Abs. 4 der RL 2014/47/EU die Mindestanforderungen an die Qualifikation und Ausbildung der Prüfer gemäß Art. 13 und Anhang IV der RL 2014/45/EU vorschreibt. Die RL 2014/45/EU wiederum regelt die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern. Diese regelmäßige Überwachung findet statt durch „amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer“ (aaSoP), sowie durch Prüfindenieur (PI). In Deutschland zählt zur regelmäßigen technischen Überwachung auch die Sicherheitsprüfung (SP), die auch von einer dafür anerkannten Kraftfahrzeugwerkstatt durchgeführt werden darf.

Der BGL schlägt daher für die Neufassung von § 6 Abs. 1 Nr. 20 StVG folgende Formulierung vor:

*„20. Maßnahmen über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die am Straßenverkehr teilnehmen, und daran die Mitwirkung amtlich anerkannter Sachverständiger*

*und Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr (aaSoP) einer Technischen Prüfstelle, von amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen betraute Prüfsachverständige (PI) sowie die für die Durchführung von Sicherheitsprüfungen anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten.“*