

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

**Deutscher Bundestag**  
Ausschuss für Verkehr  
und digitale Infrastruktur  
**Ausschussdrucksache**  
**18(15)476-B**  
Stellungnahme zur  
Öffentl. Anhörung am 06.03.2017

## Stellungnahme

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



**zum Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes, des Fahrpersonalgesetzes, des Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeit von selbständigen Kraftfahrern, des Straßenverkehrsgesetzes und des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes (BT DrS 18/10882)**

Frankfurt am Main, den 24.02.2017



## I. Geplante Änderungen im Fahrpersonalrecht

### 1. Verbot des Verbringens der regelmäßigen Ruhezeit im Fahrzeug

Gemeinsam mit dem Bundesrat in seiner Stellungnahme zum Gesetzentwurf hält der BGL ein grundsätzliches Verbot des **Verbringens der regelmäßigen Wochenruhezeit im Fahrzeug** für einen (nicht hinreichenden) Ansatz zur Bekämpfung des weitverbreitenden Nomadentums auf Park- und Rastplätzen im Bundesgebiet und damit zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen des (insbesondere osteuropäischen) Fahrpersonals. Nach Auffassung des BGL dürfte das Verbot vom Schutzzweck der geltenden europäischen Verordnungsnorm (Stichwort: Umkehrschluss in Artikel 8 Absatz 8 VO (EG) Nr. 561/2006) auch gedeckt sein. Außerdem dürfte zur gemeinsamen Auslegung der Norm in Kürze eine richtungsweisende Entscheidung des EuGHs zu erwarten sein.

### 2. Rückkehrverpflichtung

Praxisfremd erscheint jedoch eine vom Bundesrat eingebrachte Bedingung, wonach der Unternehmer die Arbeit so zu organisieren hat, dass das Fahrpersonal die regelmäßige Wochenruhezeit an seinen Wohnort oder Betriebsort und dort in einer festen Unterkunft mit geeigneten Sanitäreinrichtungen und ausreichenden Versorgungsmöglichkeiten verbringen kann. Ist dies z.B. auf Grund umlaufbedingter Gegebenheiten nicht möglich, so stellt sich die Frage, ob der Arbeitgeber bspw. Bahn- oder Flugtickets zur Verfügung stellen muss, damit sein gerade im Süden Spaniens eingesetzter Fahrer eine Wochenruhezeit am Heimatort verbringen kann. Im Übrigen dürfte klar sein, dass die pure Möglichkeit des Verbringens der Wochenruhezeit unzureichend ist, etwas gegen das moderne Nomadentum der Fahrer zu unternehmen. Schließlich könnten gebietsfremde Fahrer jeweils erklären, dass sie die angebotene Möglichkeit nicht nutzen wollen. Somit wäre die „Kann-Bestimmung“ aus Kontrollsicht leicht zu umgehen.

Schließlich ist hervorzuheben, dass die EU-Sozialvorschriften keine Vorgaben zum Verbringen regelmäßiger Wochenruhezeiten an bestimmten Orten wie festen Unterkünften, Wohnort oder Betriebssitz enthalten. Deshalb wird eine rein nationale Verpflichtung bei gebietsfremden Wettbewerbern in Deutschland nicht greifen. Hier droht somit eine gravierende, „hausgemachte“ Wettbewerbsverzerrung zu Lasten des deutschen Transportgewerbes. Es ist daher mit an Sicherheit grenzender

Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass die in § 3a Absatz 3 – neu – vorgeschlagene Ausnahme zur Regel wird. Damit entstünde neue Bürokratie ohne Mehrwert bei Unternehmen und Kontrollbehörden, sollte die vom Bundesrat vorgeschlagene Ausnahme Gesetzeskraft erlangen.

Da die Wochenruhezeit dem Fahrpersonal zur freien Verfügung steht (Artikel 4 Buchstabe h) VO (EG) Nr. 561/2006), muss es ihm freigestellt bleiben, **wo und wie** es seine **Freizeit** verbringt. Es geht eben nicht ausschließlich darum, wo der Fahrer schläft. Das heißt aber auch, dass ein Fahrer seine Fahrerkabine auch während einer regelmäßigen Wochenruhezeit aufsuchen können muss, um bspw. persönliche Sachen zu holen, zu lesen oder Satellitenfernsehen aus der Heimat zu sehen. Alles andere käme einem Betretungsverbot gleich, das kaum vom Schutzzweck der Norm gedeckt sein dürfte. Ganz abgesehen davon, dass sich ein Fahrer möglicherweise im eigenen, komfortabel ausgestatteten Fahrerhaus sehr viel wohler fühlt, was der Erholung erheblich zuträglicher wäre, als ein (mindestens) 45-stündiger, erzwungener Aufenthalt in einem Motel oder einer Lokalität, die nur ein „stationäres“ Bett bietet.

### 3. Fazit

Nach Meinung des BGL lässt sich lediglich die **Nichtanerkennung** einer in der Kabine verbrachten regelmäßigen Wochenruhezeit rechtssicher begründen. Dabei darf aber nicht jeder Aufenthalt in der Kabine verboten sein bzw. dazu führen, dass die Anerkennung der verbrachten Ruhezeit entfällt. Zur Gewährleistung einer einheitlichen Anwendung der Bestimmung ist auch angesichts nationaler Regelungen eine EU-einheitliche/europäische Regelung unabdingbar. Um bisher mögliche Umläufe im internationalen Güterkraftverkehr auch künftig sicherstellen zu können, wäre ferner die Gestattung mehrerer aufeinanderfolgender, verkürzter Wochenruhezeiten in Verbindung mit einer längeren Wochenruhezeit / einem- längeren Ausgleichaufenthalt vorzuziehen. Dahingehende Überlegungen innerhalb der EU-Kommission sind dem BGL bekannt und werden vom BGL unterstützt. Zur wirksamen und nachhaltigen Eindämmung des Sozialdumpings sind hingegen andere, europaweit einheitliche Maßnahmen erforderlich, die an einer schärferen Abgrenzung der Dienstleistungsfreiheit von der Niederlassungspflicht ansetzen und die Formulierung klarer und kontrollierbarer Bedingungen für die Anwendung des jeweiligen

nationalen Sozial- und Arbeitsrechts auf gebietsfremdes Fahrpersonal beinhalten sollten.

## **II. Sonstige Gesetzesänderungen**

### **1. Änderungen im GüKG**

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 zum Zeitpunkt der Erstellung des Arbeitsentwurfes 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, sollten diese bei künftigen Gesetzesänderungen anstehen.

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.

Es bestehen keine Bedenken hinsichtlich der vorgesehenen Aufhebung von § 3 Abs. 2 S. 2 GüKG und der damit verbundenen 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 nach 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 Gewerbezentralregister gänzlich unabhängig von der neu vorgesehenen Eintragung erfolgen und die Vorschriften betreffend die Einrichtung des Gewerbezentralregisters von der neuen Regelung unberührt bleiben. Es können auch Verstöße, die mit einem Bußgeld unter 200 Euro geahndet werden, in Zukunft im nationalen elektronischen Register gespeichert werden.

## **2. Neufassung von § 6 Abs. 1 Nr. 20 StVG**

In der aktuellen Fassung des Gesetzentwurfs ist gegenüber dem Referentenentwurf vom Juli 2016 der Kreis der zur Durchführung der technischen Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen befugten Prüfer um von amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen betraute Prüfsachverständige sowie um die für die Durchführung von Sicherheitsprüfungen anerkannten Kraftfahrzeugwerkstätten erweitert worden. Diese Ergänzung der Vorschrift wird vom BGL ausdrücklich begrüßt.