

29.10.96**Empfehlungen
der Ausschüsse**VP - AS - In - Rzu Punkt der 704. Sitzung des Bundesrates am 08. November 1996

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung fahrpersonalrechtlicher
Vorschriften**

**Der federführende Ausschuß für Verkehr und Post (VP),
der Ausschuß für Arbeit und Sozialpolitik (AS),
der Ausschuß für Innere Angelegenheiten (In) und
der Rechtsausschuß (R)**

empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des
Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

AS

1. Zu Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb (§ 4 Abs. 3 FPersG)

In Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe c Doppelbuchstabe bb ist in § 4 Abs. 3 folgender
Satz anzufügen:

"Der Unternehmer hat den Mitgliedern des Fahrpersonals hierüber eine
Quittung auszustellen."

Begründung:

Mit diesem Zusatz entsteht eine effektive Kontrollmöglichkeit und eine
Exkulpationsmöglichkeit für das Fahrpersonal, denn die meisten "Verluste"
von Schaublättern erfolgen bei der Abgabe der Schaublätter vom Fahrer an den
Unternehmer.

AS
In**2. Zu Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe d (§ 4 Abs. 5 Satz 1 FPersG)**

In Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe d ist in § 4 Abs. 5 Satz 1 das Wort "üblichen" zu
streichen.

Ausgeliefert am 29. OKT. 1996

(noch Ziffer 2)

Begründung:

Nach der Formulierung des Entwurfs wäre kein Betretungsrecht gegeben, wenn der Betrieb z. B. ausnahmsweise an Sonn- und Feiertagen arbeitet. Gerade in diesem Fall setzt eine wirksame Kontrolle jedoch die Besichtigung der Arbeitsstätte voraus. Außerdem dürfte es im Einzelfall schwierig sein, die "übliche" Arbeitszeit rechtlich zu definieren. Eine entsprechende Regelung ist auf Empfehlung des Bundesrates in § 17 Abs. 5 Arbeitszeitgesetz auch erfolgt.

AS
In

3. Zu Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe d (§ 4 Abs. 5 nach Satz 2 FPersG)

In Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe d ist in § 4 Abs. 5 nach Satz 2 folgender Satz einzufügen:

"Soweit sich Mitglieder des Fahrpersonals mit ihren Fahrzeugen auf Grundstücken Dritter aufhalten, haben Eigentümer und Besitzer das Betreten ihrer Grundstücke zu dulden."

Begründung:

Die heutige Verkehrsdichte gestattet insbesondere innerhalb von großen Städten vielfach keine Kontrollen auf offener Straße. Um die Einhaltung der Sozialvorschriften gleichwohl auch außerhalb der Betriebe kontrollieren zu können, nutzen die Beauftragten der Aufsichtsbehörden die Aufenthalte von Fahrern und Fahrzeugen auf Umschlagplätzen (z. B. Großmärkten), die sich in der Regel im Eigentum oder Besitz Dritter befinden. Letztere machen gelegentlich gegenüber den Beauftragten der Aufsichtsbehörden ihr Hausrecht geltend. Den Aufsichtskräften muß deshalb nicht nur auf Grundstücken der zu überwachenden Unternehmen, sondern auch auf Grundstücken Dritter ein Zutrittsrecht eingeräumt werden.

R

4. Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 7 FPersG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, wie die neue Vorschrift des Artikels 1 Nr. 7 (§ 7 Fahrpersonalgesetz) in Übereinstimmung mit der Systematik des allgemeinen Bußgeldverfahrens und des Strafprozeßrechts gebracht werden kann.

Begründung:

Die durch § 7 Fahrpersonalgesetz neu eröffnete Möglichkeit, die Weiterfahrt zu untersagen, stellt sich als Maßnahme zur Durchsetzung einer angeordneten Sicherheitsleistung dar. Nach ihrer systematischen Stellung betrifft sie das Ordnungswidrigkeitenverfahren und dient - anders als die Bestimmung des § 5 Fahrpersonalgesetz- repressiven Zwecken.

Sicherheitsleistungen in Straf- und Bußgeldverfahren können nach § 132 Abs. 1 StPO bzw. § 46 Abs. 1 OWiG i.V.m. § 132 Abs. 1 StPO angeordnet werden.

(noch Ziffer 4)

Wird eine solche Sicherheitsleistung nicht erbracht, dann kann - auch im Falle einer Straftat - nach § 132 Abs. 3 StPO nur die Beschlagnahme eines Gegenstandes angeordnet werden, sofern dieser dem Beschuldigten oder Betroffenen gehört.

Eine punktuelle Erweiterung des Katalogs der zur Verfügung stehenden Maßnahmen allein im Bereich der Ordnungswidrigkeiten nach dem Fahrpersonalgesetz oder auch der Verkehrsordnungswidrigkeiten steht mit der Systematik, vor allem aber mit dem Stufenverhältnis zwischen Straftaten und Ordnungswidrigkeiten nicht in Einklang.

VP
In

5. Zu Artikel 1 Nr. 7 (§ 7 FPersG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob eine dem Artikel 1 Nr. 7 des vorliegenden Gesetzentwurfs entsprechende Vorschrift auch für andere straf- oder bußgeldbewehrte Verstöße im Straßenverkehr geschaffen werden sollte, um im Interesse der Verkehrssicherheit auch eine wirksamere Ahndung solcher Verstöße gegenüber ausländischen Tätern und Betroffenen zu ermöglichen.

Begründung:

Nach den Erfahrungen der Polizei ist es bei Verkehrskontrollen, bei denen Verstöße auswärtiger Betroffener festgestellt werden, immer häufiger nicht möglich, eine angeordnete Sicherheitsleistung zu realisieren, da ausländische Kraftfahrer zunehmend, nicht zuletzt aus Sicherheitsgründen, kein Bargeld oder nur geringe Mengen mit sich führen. Ihre notwendigen Ausgaben wickeln sie per Kreditkarte ab.

Die mögliche Durchsuchung zum Auffinden beschlagnahmegeeigneter Gegenstände verläuft meist erfolglos. Fahrzeug oder Ladung scheiden als Beschlagnahmegegenstand wegen der Eigentumsverhältnisse und wegen Unverhältnismäßigkeit in aller Regel aus. Eine zwangsweise Inbesitznahme der Kreditkarte kommt ebenfalls nicht in Betracht. Selbst wenn sie dem Betroffenen gehört, wäre der Polizei damit weder die Möglichkeit gegeben, sich mit Hilfe der Karte selbst Bargeld zu verschaffen, noch gibt es eine rechtliche Handhabe, das jeweilige Fahrpersonalmitglied dazu zu zwingen, sich mit Hilfe der Kreditkarte Bargeld für eine Sicherheitsleistung zu verschaffen. Allein die Möglichkeit für den Betroffenen, eine Sicherheitsleistung auch per Kreditkarte zu erbringen, hilft im Falle der Weigerung nicht. Diese Gegebenheiten führen mittlerweile häufig dazu, daß wegen der fehlenden Aussicht, ein Bußgeldverfahren sinnvoll durchzuführen, auf eine Anzeige von vornherein verzichtet werden muß.

Im Hinblick darauf, daß nicht absehbar ist, ob und wann es in Umsetzung des Schengener Abkommens zu einer Vereinbarung der Unterzeichnerstaaten über eine gegenseitige Vollstreckungshilfe kommt, und mehr noch im Hinblick auf

...

(noch Ziffer 5)

die übrigen, insbesondere osteuropäischen Staaten, bei denen auf absehbare Zeit zweifellos nicht mit der Schaffung einer grenzüberschreitenden Vollstreckungsmöglichkeit gerechnet werden kann, ist die Einführung einer entsprechenden Vorschrift, wie sie im Gesetzentwurf der Bundesregierung enthalten ist, mindestens mit der gleichen Dringlichkeit wie im Bereich des Fahrpersonalrechts auch für den Bereich der Straßenverkehrsverstöße nach dem Strafgesetzbuch und dem Straßenverkehrsgesetz geboten. Zudem würde die auf fahrpersonalrechtliche Verstöße beschränkte Einführung der Befugnis, die Weiterfahrt zu untersagen, um die Erbringung einer angeordneten Sicherheitsleistung zu erzwingen, zu nicht hinnehmbaren praktischen Unzuträglichkeiten führen. Werden neben einem solchen Verstoß andere, möglicherweise sogar schwerwiegendere straßenverkehrsrechtliche Verstöße festgestellt, die bei der Höhe der Sicherheitsleistung mit zu berücksichtigen sind, und leistet der Betroffene in einem solchen Fall die Sicherheitsleistung nur in Höhe des auf den fahrpersonalrechtlichen Verstoß entfallenden Teils, könnte er im übrigen an der Weiterfahrt nicht gehindert werden. Eine solche Inkonsequenz ginge nachhaltig zu Lasten der Glaubwürdigkeit und Wirksamkeit der Verkehrsüberwachung.

AS 6. Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 8 Abs. 1 Nr. 1 FPersG)

In Artikel 1 Nr. 9 sind in § 8 Abs. 1 Nr. 1 nach dem Bezug "§ 2" die Wörter "Nr. 1 Buchstabe b," einzufügen.

Begründung:

Eine Ordnungswidrigkeit liegt auch vor, wenn gegen eine aufgrund der EWG-Verordnung Nr. 3820/85 sowie 3821/85 erlassene Rechtsverordnung über die Gestaltung und Behandlung der Tätigkeitsnachweise und Kontrollgeräte verstoßen wird.

R 7. Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 8 Abs. 1 Nr. 3 FPersG)

In Artikel 1 Nr. 9 ist § 8 Abs. 1 Nr. 3 wie folgt zu fassen:

"3. als Unternehmer entgegen § 3 Satz 1 ein Mitglied des Fahrpersonals nach der zurückgelegten Fahrstrecke oder der Menge der beförderten Güter entlohnt,"

Begründung:

Redaktionelle Klarstellung und Präzisierung der Vorschrift.

AS
bei
Annahme
entfällt
Ziffer 9

8. Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 8 Abs. 2 FPersG)

In Artikel 1 Nr. 9 ist § 8 Abs. 2 wie folgt zu fassen:

"(2) Vom Unternehmer oder Fahrzeughalter begangene Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 können mit einer Geldbuße bis zu einhunderttausend Deutsche Mark, von einem Mitglied des Fahrpersonals begangene Ordnungswidrigkeiten können mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Deutsche Mark geahndet werden."

Begründung:

Die im Gesetzentwurf vorgesehene Vereinheitlichung der Bußgelddrohung auf zehntausend Deutsche Mark bedeutet lediglich, daß nunmehr Verstöße gegen weniger bedeutende Vorschriften und gegen Formvorschriften mit Geldbußen bis zu zehntausend Deutsche Mark geahndet werden können. Die ursprünglich angestrebte Gleichbehandlung von Unternehmen bzw. Fahrzeughaltern mit dem Fahrpersonal wird nicht realisiert. Für beide Personengruppen bleibt es bei Verstößen gegen die wichtigsten materiellen Regelungen der Sozialvorschriften, nämlich die Lenk- und Ruhezeitvorschriften, bei der seit nahezu zwei Jahrzehnten geltenden Bußgelddrohung von zehntausend Deutsche Mark.

Der Grundsatz der Gleichbehandlung verlangt jedoch eine Differenzierung der Bußgeldrahmen von Unternehmen bzw. Fahrzeughaltern und dem Fahrpersonal. Vielfach beruhen die Verstöße des Fahrpersonals auf den Dispositionen der Unternehmen. Diese und nicht das Fahrpersonal erzielen dabei die wirtschaftlichen Vorteile aus den begangenen Verstößen. Die im Gesetzentwurf vorgesehene, einheitliche Bußgelddrohung berücksichtigt nicht diese unterschiedlichen wirtschaftlichen Interessen der Unternehmer bzw. Fahrzeughalter und des Fahrpersonals.

Auch der unbefriedigenden Akzeptanz der bußgeldbewehrten Vorschriften bei den Betroffenen wird die im Gesetzentwurf vorgesehene Höchstgrenze nicht gerecht. Schon Artikel 1 § 22 des Arbeitszeitrechtsgesetzes sieht für Verstöße der Arbeitgeber gegen arbeitszeitrechtliche Vorschriften eine Bußgelddrohung von dreißigtausend Deutsche Mark vor. Da das Fahrpersonalgesetz, anders als das Arbeitszeitrechtsgesetz, nicht nur dem Arbeitnehmerschutz, sondern auch dem Schutz der Allgemeinheit vor Gefahren im Straßenverkehr dient, muß die Bußgelddrohung des Fahrpersonalgesetzes deutlich über der des Arbeitszeitrechtsgesetzes liegen.

In
entfällt bei
Annahme
von
Ziffer 8

9. Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 8 Abs. 2 FPersG)

In Artikel 1 Nr. 9 sind in § 8 Abs. 2
nach den Worten "zehntausend Deutsche Mark"
die Worte "für das Fahrpersonal und fünfzigtausend Deutsche Mark für
Unternehmer"
einzufügen.

...

(noch Ziffer 9)

Begründung:

Es wird übersehen, daß Fahrverstöße in der Regel eine betriebliche Ursache haben. Die eigentlichen Täter sind die Unternehmer. Die Verschärfungen von Sanktionen sind geeignet und notwendig, um den betroffenen Täterkreis künftig von entsprechenden Zuwiderhandlungen zurückzuhalten. Mit dem Bußgeldrahmen soll die abschreckende Wirkung verstärkt und die Gefährdung Dritter reduziert werden.

AS 10. Zu Artikel 1 Nr. 9 (§ 8 Abs. 3 - neu - FPersG)

In Artikel 1 Nr. 9 ist in § 8 nach Absatz 2 folgender Absatz 3 anzufügen:

"(3) Das Bundesministerium für Verkehr erläßt durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates Vorschriften über Regelsätze für Geldbußen (Bußgeldkatalog) wegen einer Ordnungswidrigkeit nach Absatz 1. Die Vorschriften bestimmen unter Berücksichtigung der Bedeutung der Ordnungswidrigkeit, in welchen Fällen, unter welchen Voraussetzungen und in welcher Höhe die Geldbuße festgesetzt werden soll."

Begründung:

Der durch Verordnung festgelegte und damit auch für die Gerichte bindende Bußgeldkatalog tritt an die Stelle des bisherigen Bußgeldkatalogs, der durch jeweiligen Ländererlaß nur für die Verwaltung bindend ist, ansonsten lediglich empfehlenden Charakter hat. Die Neuregelung ist auf Grund der Massenhaftigkeit der Ordnungswidrigkeitenverfahren sowie der weitgehenden Gleichartigkeit der Fälle notwendig. Es erscheint daher eine der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 4. Juli 1989 (BGBl. I S. 1305, 1447) entsprechende Regelung zweckmäßig. Die gerade in diesem Zusammenhang zu fordernde bundeseinheitliche Praxis für die Bemessung der Geldbußen bzw. die Gleichbehandlung der Betroffenen durch die Gerichte kann einzig durch eine bundeseinheitlich geltende normative Regelung erreicht werden.

AS
bei An-
nahme
entfällt
Ziffer 12

11. Zu Artikel 1 Nr. 13 (§ 10 Abs. 1 FPersG)

In Artikel 1 Nr. 13 ist § 10 Abs. 1 wie folgt zu fassen:

"(1) Die nach § 9 für die Durchführung von Bußgeldverfahren zuständigen Behörden dürfen folgende personenbezogene Daten über laufende und abgeschlossene Bußgeldverfahren wegen der in § 8 Abs. 1 genannten Ordnungswidrigkeiten speichern, verändern und nutzen, soweit dies für die Erfüllung ihrer Aufgaben oder für Zwecke der Beurteilung der Zuverlässigkeit des Unternehmens, bei dem der Betroffene angestellt ist, erforderlich ist:

(noch Ziffer 11)

1. Name, Anschrift, Geburtsdatum und Geburtsort des Betroffenen, Name und Anschrift des Unternehmens,
2. Zeit und Ort der Begehung der Ordnungswidrigkeit,
3. die gesetzlichen Merkmale der Ordnungswidrigkeit,
4. Bußgeldbescheide mit dem Datum ihres Erlasses und dem Datum des Eintritts ihrer Rechtskraft sowie
5. die Höhe der Geldbuße und
6. das Datum der Verfahrenseinstellung, der Verwarnung oder des Erlasses des Verwarnungsgeldes."

Begründung:

- a) Im Sinne der Arbeitsökonomie und der Effizienz des Verwaltungshandelns ist es sinnvoll, die verfahrensrelevanten Daten schon bei der Aktenanlage und der Anzeigenauswertung zu speichern, um die Daten sowohl im Anhörungsverfahren nach § 55 OWiG als auch bei der Erstellung der Bußgeldbescheide im teilautomatisierten Verfahren zu nutzen. Es erscheint nicht sachgerecht, die erforderlichen Daten erst nach dem Abschluß des Bußgeldverfahrens zu erfassen. Ein unnötig erhöhter Verwaltungsaufwand wäre die Folge.
- b) In § 66 Abs. 1 Nr. 1 OWiG werden hinsichtlich der Anforderungen an den Inhalt des Bußgeldbescheides "die Angaben zur Person des Betroffenen" genannt. Zu diesen Angaben zählt neben dem Geburtsdatum auch der Geburtsort. Dementsprechend sollte der Geburtsort des Betroffenen ebenso gespeichert werden wie das Geburtsdatum.
- c) Die Speicherung des Datums der Verfahrenseinstellung bzw. des Erlasses der Verwarnung oder des Verwarnungsgeldes ist für eine behördeninterne Kontrolle der Verfahrensentscheidungen erforderlich. Darüber hinaus sieht das nationale Berichtsmuster nach Art. 16 Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 u.a. die Angabe der Anzahl der Verwarnungsgelder vor.

R
entfällt bei
Annahme
von
Ziffer 11

12. Zu Artikel 1 Nr. 13 (§ 10 Abs. 1 FPersG)

In Artikel 1 Nr. 13 sind in § 10 Abs. 1 die Wörter "sowie für Zwecke" durch die Wörter "oder für Zwecke" zu ersetzen.

Begründung:

Notwendige Berichtigung.

AS

13. Zu Artikel 1 Nr. 13 (§ 10 Abs. 6 Satz 2 und 3 - neu - FPersG)

In Artikel 1 Nr. 13 sind in § 10 Abs. 6 folgende Sätze 2 und 3 anzufügen:

"Wurde das Bußgeld zwei Jahre nach Rechtskraft des Bußgeldbescheides noch nicht oder nicht vollständig gezahlt, so sind die nach den Absätzen 1 und 2 gespeicherten Daten erst bei Eintritt der Vollstreckungsverjährung zu löschen. Wurde der Betroffene schriftlich verwarnet oder das Verfahren eingestellt, so sind die Daten zwei Jahre nach dem Erlass der Verwarnung zu löschen."

Begründung:

Die Ergänzungen durch die Sätze 2 und 3 stellen sicher, daß eine Löschung der Datensätze erst dann erfolgt, wenn das Bußgeldverfahren auch verwaltungstechnisch abgeschlossen ist. Dieses ist erst mit der Zahlung der Geldbuße oder mit dem Eintritt der Vollstreckungsverjährung der Fall. Satz 3 dient der Klarstellung, daß auch die Datensätze spätestens nach 2 Jahren zu löschen sind, in denen ein Bußgeldbescheid nicht erlassen wurde.

AS

14. Zu Artikel 1 (FPersG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren Handhabungen zu schaffen, mit denen Eingriffe an Kraftfahrzeugen oder Kontrollgeräten strafrechtlich verfolgt werden können, die Aufzeichnungen beeinflussen oder unterdrücken oder störende Einwirkungen auf den Aufzeichnungsvorgang des Kontrollgerätes in Gang setzen können, wenn sie zur Täuschung der für die Überwachung oder die Aufsicht über die Ausführung des Fahrpersonalgesetzes zuständigen Behörden dienen.

Eingriffe an Kraftfahrzeugen, die dazu dienen, Aufzeichnungen zu beeinflussen oder zu unterdrücken, sind insbesondere im Hinblick auf die dadurch ermöglichte Täuschung zu Lasten der Verkehrssicherheit verwerflich.

Nach §§ 267/268 StGB ist die Fälschung der Schaublätter strafbewehrt, insbesondere beispielsweise auch, wenn durch störende Einwirkungen auf den Aufzeichnungsvorgang das Ergebnis der Aufzeichnung beeinflußt wird (z. B. durch Betätigen eines Zwischenschalters, der das Kontrollgerät vorübergehend außer Betrieb setzt und damit Lenkzeiten unterdrückt). Demgegenüber sind Vorbereitungshandlungen, wie z. B. der Einbau eines Zwischenschalters, der die Fälschung erst ermöglicht, nicht strafbewehrt. Tatsächlich ist der Unrechtsgehalt des wohlüberlegten, vorsätzlichen Einbaus einer Zusatzvorrichtung zur Fälschung technischer Aufzeichnungen mindestens genauso groß wie die Benutzung. Der Einbau derartiger Einrichtungen ist schon deshalb mit allen Mitteln zu unterbinden, da die spätere Nutzung in der Praxis nur schwer nachweisbar ist.

15. Zu Artikel 2 Nr. 4 Buchstabe 0a - neu - (§ 6 Abs. 1 FPersV)

Nr. 5 Buchstabe b Doppelbuchstabe cc (§ 8 Nr. 1 FPersV)

Nr. 5 Buchstabe c Doppelbuchstabe cc (§ 8 Nr. 2 FPersV)

In Artikel 2 Nr. 4 ist vor Buchstabe a folgender Buchstabe 0a einzufügen:

'0a) In Absatz 1 wird der Bezug "Artikel 6 und 7 Abs. 1, 2, 4 und 5" durch den Bezug "Artikel 6, 7 Abs. 1, 2, 4 und 5 sowie Artikel 8" ersetzt.'

Folgeänderungen:

- a) In Artikel 2 Nr. 5 Buchstabe b Doppelbuchstabe cc ist der Punkt am Ende durch einen Strichpunkt zu ersetzen und folgender Halbsatz anzufügen:

"außerdem werden nach dem Bezug "Artikel 7 Abs. 1, 2 oder 4 Satz 1" die Worte "oder Artikel 8" eingefügt.

- b) In Artikel 2 Nr. 5 Buchstabe c Doppelbuchstabe cc ist der Punkt am Ende durch einen Strichpunkt zu ersetzen und folgender Halbsatz anzufügen:

"außerdem werden nach dem Bezug "Artikel 7 Abs. 1, 2 oder 4 Satz 1" die Worte "oder Artikel 8" eingefügt.

Begründung:

Bei der Aufzählung der anzuwendenden Vorschriften über Tageslenkzeiten, Ruhezeitunterbrechungen sowie wöchentliche Ruhezeit sind die Vorschriften über die Einhaltung der täglichen Ruhezeitbestimmungen nach Artikel 8 EWG-Verordnung Nr. 3820/85 nicht aufgeführt. Es sind jedoch nicht nur die wöchentlichen, sondern auch die täglichen Ruhezeiten einzuhalten.

Damit sind auch auf diese Fahrzeuge die flexibleren Bestimmungen der EWG-Verordnung anzuwenden.

Im übrigen Folgeänderungen beim Bußgeldtatbestand von Fahrer- bzw. Unternehmensverstößen gegen die Ruhezeitbestimmungen des Artikels 8 der EWG-Verordnung Nr. 3820/85.

AS 16. Zu Artikel 2 Nr. 4 Buchstabe c und d (§ 6 Abs. 6 und 7 FPersV)

Nr. 5 Buchstabe b Doppelbuchstabe dd (§ 8 Nr. 1 FPersV)

Nr. 5 Buchstabe c Doppelbuchstabe dd (§ 8 Nr. 2 FPersV)

In Artikel 2 Nr. 4 ist Buchstabe c wie folgt zu fassen:

...

(noch Ziffer 16)

- 'c) Die bisherigen Absätze 6 und 7 werden Absätze 7 und 8 mit folgender Fassung:

"(7) Fahrer der in Absatz 1 Nr. 1 genannten Kraftfahrzeuge müssen, sofern diese Fahrzeuge nicht nach Absatz 2 ausgenommen sind, in übersichtlicher Form Aufzeichnungen über die Lenkzeiten, die Lenkzeitunterbrechungen und die Ruhezeiten führen. Die Aufzeichnungen müssen für jeden Tag getrennt erfolgen. Die Fahrer müssen jedes Blatt der Aufzeichnungen mit Vor- und Zuname, dem Datum und dem amtlichen Kennzeichen des gefahrenen Fahrzeuges versehen. Alle Eintragungen sind unverzüglich vorzunehmen. Die Fahrer haben die Aufzeichnungen des laufenden Tages und der beiden vorhergehenden Kalendertage mitzuführen sowie zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung vorzulegen. Nach Ablauf dieser Tage sind die Aufzeichnungen dem Unternehmer auszuhändigen und von diesem ein Jahr lang aufzubewahren und auf Verlangen vorzulegen. Der Unternehmer ist ferner verpflichtet, die Aufzeichnungen wöchentlich oder, im Fall der Verhinderung, sobald wie möglich zu prüfen und die Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig sind, um die Beachtung der Sätze 1 bis 6 zu gewährleisten.

(8) Aufzeichnungen nach Absatz 7 sind entbehrlich, wenn

1. ein im Fahrzeug befindliches Kontrollgerät (Fahrtsschreiber gemäß § 57 a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung oder EG-Kontrollgerät gemäß Verordnung (EWG) Nr. 3821/85) während der gesamten Dauer der Schicht in Betrieb ist und die Dauer der Lenkzeit aufzeichnet und
2. im Falle der Verwendung eines Fahrtsschreibers gemäß § 57 a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung die Schicht und die Pausen jeweils bei Beginn und am Ende für jeden Fahrer auf dem Schaublatt besonders vermerkt werden.

Der Unternehmer hat in den Fällen des Satzes 1 dem Fahrer vor Beginn der Fahrt Schaublätter in ausreichender Anzahl auszuhändigen. Die Bauart des Kontrollgeräts muß nach § 22 a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung oder nach den Vorschriften der Europäischen Gemeinschaften genehmigt sein. Für den Bau und den Betrieb des Kontrollgeräts gilt § 57 a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung entsprechend. Absatz 7 Sätze 5 bis 7 gelten entsprechend."

(noch Ziffer 16)

Folgeänderungen:

- a) In Artikel 2 Nr. 4 ist Buchstabe d wie folgt zu fassen:
"d) Die bisherigen Absätze 8 und 9 werden Absätze 9 und 10."
- b) In Artikel 2 Nr. 5 Buchstabe b ist Doppelbuchstabe dd wie folgt zu fassen:
"dd) Die bisherigen Buchstaben c und d werden Buchstaben d und e mit folgender Fassung:
 - 'd) entgegen § 6 Abs. 7 Sätze 1 bis 4 Aufzeichnungen nicht oder nicht vollständig führt, entgegen § 6 Abs. 7 Satz 5 die Aufzeichnungen nicht mit sich führt oder nicht vorlegt, entgegen § 6 Abs. 7 Satz 6 die Aufzeichnungen dem Unternehmer nicht aushändigt,
 - e) entgegen § 6 Abs. 7 Sätze 5 bis 7 in Verbindung mit § 6 Abs. 8 Satz 5 Arbeitszeitzachweise nicht mitführt oder nicht vorlegt."
- c) In Artikel 2 Nr. 5 Buchstabe c ist Doppelbuchstabe dd wie folgt zu fassen:
"dd) Die bisherigen Buchstaben c, d und e werden Buchstaben d, e und f mit folgender Fassung:
 - 'd) entgegen § 6 Abs. 7 Satz 6 die Aufzeichnungen nicht aufbewahrt oder nicht vorlegt,
 - e) entgegen § 6 Abs. 7 letzter Satz die Aufzeichnungen nicht prüft oder nicht für die ordnungsgemäße Führung der Nachweise sorgt,
 - f) entgegen § 6 Abs. 8 Satz 2 Schaublätter nicht aushändigt oder entgegen § 6 Abs. 7 Sätze 5 bis 7 in Verbindung mit § 6 Abs. 8 Arbeitszeitzachweise nicht aufbewahrt oder nicht vorlegt."

Begründung:

Für die Fahrer der in Absatz 1 Nr. 1 genannten Fahrzeuge enthält die Verordnung Lenk- und Ruhezeitvorschriften. Die Einhaltung dieser Vorschriften kann durch die Aufsichtsbehörden nur dann überwacht werden, wenn die Fahrer wie bisher einer Pflicht zur Aufzeichnung der Lenk- und Ruhezeiten unterliegen. Bisher geschah dieses unter Verwendung des persönlichen Kontrollbuches nach dem AETR. Nachdem das AETR jedoch ein Kontrollbuch nicht mehr kennt, bedarf es einer Ersatzregelung. Die bisherigen Möglichkeiten, anstelle von handschriftlichen Aufzeichnungen, die Aufzeichnungen von Fahrten-schreibern oder mechanischen Kontrollgeräten zu verwenden, soll beibehalten werden.

Die Folgeänderungen enthalten notwendige Bußgeldbewehrungen.

...

AS 17. Zu Artikel 2 Nr. 6 (§ 9 Nr. 3 Buchstabe b FPersV)

Nr. 7 (§ 11 Nr. 2 Buchstabe b FPersV)

- a) In Artikel 2 Nr. 6 ist in § 9 Nr. 3 Buchstabe b das Wort "jeweils" durch das Wort "auch" zu ersetzen.
- b) In Artikel 2 Nr. 7 ist in § 11 Nr. 2 Buchstabe b das Wort "jeweils" durch das Wort "auch" zu ersetzen.

Begründung zu a und b:

Die Formulierung des Regierungsentwurfes läßt eine Ahndung lediglich in den Fällen zu, in denen dem Unternehmer anhand der Schaublätter, Frachtbriefe, Dispositionspläne etc. nachgewiesen werden kann, daß der Fahrer die Touren unter Einhaltung der Sozialvorschriften nicht schaffen konnte.

Der Unternehmer wird aber vollständig aus seiner Verantwortung entlassen, dafür Sorge zu tragen, daß die bei ihm angestellten Fahrer die Lenk- und Ruhezeiten beachten.

Die Anwendung des § 130 OWiG (Verletzung der Aufsichtspflicht in Betrieben und Unternehmen) setzt voraus, daß der Unternehmer gegen betriebsbezogene Pflichten verstößt, deren Verletzung mit Strafe oder Geldbuße bedroht ist.

Soll der Unternehmer nicht völlig aus der Verantwortung entlassen werden, durch eine - wenigstens stichprobenartige - Überwachung seiner Fahrer seinen Beitrag für die Einhaltung der Sozialvorschriften in seinem Betrieb zu leisten, so ist eine weitere Fassung als im Regierungsentwurf vorgesehen erforderlich. Hierbei stellt die Formulierung im bislang geltenden Fahrpersonalgesetz die Minimalforderung dar.