

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über das Fahrpersonal im Straßenverkehr

A. Zielsetzung

Der Gesetzentwurf strebt eine Zusammenfassung der in verschiedenen Gesetzen und Verordnungen verstreuten Rechtsvorschriften an, um für alle Beteiligten bessere Übersichtlichkeit und größere Klarheit zu schaffen. Außerdem wird der nach EWG-Recht bestehenden Verpflichtung entsprochen, im innerstaatlichen Recht die nach den neu getroffenen internationalen Regelungen notwendigen Durchführungs- und Ahndungsvorschriften einzuführen.

B. Lösung

Der Anwendungsbereich des Gesetzes wird auf das Fahrpersonal von Straßen- und U-Bahnen wegen des vergleichbaren Sachverhalts ausgedehnt. Daneben enthält der Gesetzentwurf eine Ermächtigungsgrundlage zum Erlass der notwendigen Rechtsverordnungen. Schließlich enthält er für Verstöße gegen das eingeführte EWG-Kontrollgerät Bußgeldtatbestände, um die Gesetzeslücke zu beseitigen, nach der zwar Verstöße gegen das persönliche Kontrollbuch geahndet werden können, nicht dagegen Verstöße gegen das Kontrollgerät nach der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

Bund, Länder und Gemeinden werden nicht mit Kosten belastet. Das Gesetz hat keine Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
I/4 (III/4) — 920 01 — Fa 11/75

Bonn, den 25. November 1975

An den Präsidenten
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über das Fahrpersonal im Straßenverkehr mit Begründung (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 424. Sitzung am 17. Oktober 1975 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Schmidt

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über das Fahrpersonal im Straßenverkehr

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Gesetz über das Fahrpersonal im Straßenverkehr vom 30. März 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 277), geändert durch Artikel 287 Nr. 80 des Einführungsgesetzes zum Strafgesetzbuch vom 2. März 1974 (Bundesgesetzbl. I S. 469), wird wie folgt geändert:

1. Die Bezeichnung des Gesetzes erhält folgende Fassung: „Gesetz über das Fahrpersonal von Kraftfahrzeugen und Straßenbahnen (Fahrpersonalgesetz — FPersG —)“.
2. Folgender neuer § 1 wird eingefügt:

„§ 1

Anwendungsbereich

(1) Dieses Gesetz gilt für die Beschäftigung und für die Tätigkeit des Fahrpersonals von Kraftfahrzeugen und Straßenbahnen. Mitglieder des Fahrpersonals sind Fahrer, Beifahrer und Schaffner.

(2) Dieses Gesetz gilt nicht für die Mitglieder des Fahrpersonals

1. von Dienstfahrzeugen der Bundeswehr, der Feuerwehr und der anderen Einheiten und Einrichtungen des Katastrophenschutzes, der Polizei und des Zolldienstes,
2. von Personenkraftwagen und von Kraftfahrzeugen mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis zu 2,8 t, soweit sie außerhalb eines Arbeitsverhältnisses tätig sind.“

3. Der bisherige § 1 wird § 1 a und erhält folgende Fassung:

„§ 1 a

Rechtsverordnungen

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Arbeit und Sozialordnung mit Zustimmung des Bundesrates

1. zur Durchführung
der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 vom 25. März 1969 (ABl. EG Nr. L 77 S. 49), zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG)

Nr. 515/72 vom 28. Februar 1972 (ABl. EG Nr. L 67 S. 11),

sowie

der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 vom 20. Juli 1970 (ABl. EG Nr. L 164 S. 1), geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1787/73 vom 25. Juni 1973 (ABl. EG Nr. L 181 S. 1),

Rechtsverordnungen über

- a) die Organisation, das Verfahren und die Mittel der Überwachung der Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 543/69 und Nr. 1463/70,
- b) die Gestaltung und Behandlung der Tätigkeitsnachweise und Kontrollgeräte,
- c) Ausnahmen von den Mindestaltersgrenzen für das Fahrpersonal sowie Ausnahmen von den Vorschriften über die ununterbrochene Lenkzeit, Lenkzeitunterbrechungen und Ruhezeiten,
- d) die Benutzung von Fahrzeugen

zu erlassen, soweit der Bundesrepublik Deutschland eine Regelung in den Artikeln 5, 14, 14 a und 18 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 und in deren Anhang sowie in den Artikeln 17, 18, 20 und 21 der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 und in deren Anhang I anheimgestellt oder auferlegt wird,

2. zur Durchführung des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) vom 1. Juli 1970 (Bundesgesetzbl. II 1974 S. 1473),

Rechtsverordnungen über

- a) die Organisation, das Verfahren und die Mittel der Überwachung der Durchführung des AETR,
- b) die Gestaltung und Behandlung des persönlichen Kontrollbuchs,
- c) Ausnahmen von den Mindestaltersgrenzen für Fahrer,
- d) Ausnahmen von den Vorschriften des AETR

zu erlassen, soweit der Bundesrepublik Deutschland eine abweichende Regelung in Artikel 2 Abs. 2, Artikel 3 Abs. 2, Artikel 5 Abs. 1, Artikel 12 und 14 des AETR und in dessen Anhang anheimgestellt oder auferlegt wird,

3. zur Gewährleistung der Sicherheit im Straßenverkehr oder zum Schutze von Leben und Gesundheit der Mitglieder des Fahrpersonals

Rechtsverordnungen über

- a) Arbeitszeiten, Lenkzeiten und Schichtzeiten,
- b) Ruhezeiten und Ruhepausen,
- c) Tätigkeitsnachweise,
- d) die Organisation, das Verfahren und die Mittel der Überwachung der Durchführung dieser Rechtsverordnungen,
- e) die Zulässigkeit tarifvertraglicher Regelungen über Arbeits-, Lenk-, Schicht- und Ruhezeiten innerhalb festzulegender Grenzen, soweit dies nicht die Sicherheit im Straßenverkehr beeinträchtigt,

zu erlassen. Die Verordnungen bedürfen auch des Einvernehmens mit dem Bundesminister des Innern, soweit in Vorschriften, die auch für Beamte gelten, von Vorschriften des Beamtenrechts abgewichen werden soll."

4. § 3 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Aufsicht über die Ausführung der Verordnungen (EWG) Nr. 543/69 und Nr. 1463/70, des AETR sowie dieses Gesetzes und der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen obliegt den von den Landesregierungen bestimmten Behörden (Aufsichtsbehörden), soweit in diesem Gesetz nichts anderes bestimmt ist.“

b) In Absatz 2 wird das Zitat „§ 5 Abs. 3 dieses Gesetzes und § 54 Abs. 2 Nr. 3 des Güterkraftverkehrsgesetzes“ ersetzt durch das Zitat „§ 6 Abs. 2 dieses Gesetzes und § 54 Abs. 2 Nr. 3 Buchstabe a, § 87 a Abs. 2 Nr. 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes“.

c) In Absatz 3 Nr. 2 werden die Worte „zur Einsicht vorzulegen“ ersetzt durch die Worte „zur Prüfung auszuhändigen oder einzusenden“.

d) Folgender neuer Absatz 7 wird angefügt:

„(7) Zuständige Behörde im Sinne von Artikel 14 Abs. 2 und 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 ist das Kraftfahrt-Bundesamt.“

5. Nach § 3 wird folgender neuer § 3 a eingefügt:

„§ 3 a

Maßnahmen beim Fehlen
der Tätigkeitsnachweise

Legt ein Mitglied des Fahrpersonals auf Verlangen der zuständigen Behörde keine oder nicht vorschriftsmäßig geführte Tätigkeitsnachweise vor, kann ihm die zuständige Behörde die Fortsetzung der Fahrt untersagen, bis der Mangel behoben ist.

Die für die polizeiliche Kontrolle zuständigen Dienststellen sowie andere für die Kontrolle an

der Grenze zuständigen Stellen sind in diesem Fall berechtigt, Kraftfahrzeuge zurückzuweisen oder ihnen die Weiterfahrt zu untersagen.“

6. § 4 wird wie folgt geändert:

- a) Der Satzteil „1. der in § 1 genannten oder auf § 1 beruhenden Vorschriften,“ wird ersetzt durch den Satzteil „der in § 1 a genannten oder auf § 1 a beruhenden Vorschriften“; die Nummer 2 wird gestrichen.
- b) Das Zitat „§ 5“ wird durch das Zitat „§§ 5 bis 5 c“ ersetzt.

7. Anstelle des § 5 werden folgende neue §§ 5 bis 5 c eingefügt:

„§ 5

Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

- 1. einer Vorschrift einer auf Grund des § 1 a erlassenen Rechtsverordnung oder einer auf Grund einer solchen Rechtsverordnung ergangenen vollziehbaren Anordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,
- 2. als Unternehmer entgegen § 2 ein Mitglied des Fahrpersonals auf Grund der zurückgelegten Fahrstrecken oder der beförderten Gütermengen entlohnt,
- 3. als Unternehmer oder als Mitglied des Fahrpersonals entgegen § 3 Abs. 3
 - a) Auskünfte nicht, nicht fristgerecht, nicht wahrheitsgemäß oder unvollständig erteilt oder
 - b) Unterlagen nicht oder nicht fristgerecht zur Prüfung aushändigt oder einsendet.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1, soweit sie Vorschriften über die Arbeitszeit, Lenkzeit, Lenkzeitunterbrechungen, Schichtzeit, Ruhezeiten und Ruhepausen betrifft, und in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 2 mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Deutsche Mark, in den sonstigen Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 und in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 3 mit einer Geldbuße bis zu tausend Deutsche Mark geahndet werden.

§ 5 a

Ordnungswidrigkeiten

— Zuwiderhandlungen gegen die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 —

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

- 1. als Unternehmer oder als Mitglied des Fahrpersonals gegen eine Vorschrift der Verordnung (EWG) Nr. 543/69
 - a) über das Mindestalter der Mitglieder des Fahrpersonals und über die Anforderun-

- gen an die im Personenverkehr eingesetzten Fahrer nach Artikel 5,
- b) über die Begleitung oder die Ablösung durch einen anderen Fahrer nach Artikel 6,
 - c) über die Lenkzeit oder Lenkzeitunterbrechungen nach den Artikeln 7 oder 8,
 - d) über die tägliche oder die zusätzliche wöchentliche Ruhezeit nach den Artikeln 11 oder 12 oder
 - e) über das Mitführen eines Auszugs aus dem Arbeitszeitplan oder eines Abdrucks des Linienfahrplans nach Artikel 15 Abs. 5 verstößt,
2. als Unternehmer gegen eine Vorschrift der Verordnung (EWG) Nr. 543/69
- a) über die Aushändigung des persönlichen Kontrollbuchs, die Ausfüllung des Deckblattes, die Anweisung an die Kontrollbuchinhaber über die Prüfung oder die Einziehung der Kontrollbücher nach den Nummern 2, 4, 5 oder 6 der Anweisungen für die Führung des persönlichen Kontrollbuchs im Anhang,
 - b) über das Verzeichnis der persönlichen Kontrollbücher nach Artikel 14 Abs. 7,
 - c) über die Aufbewahrung der persönlichen Kontrollbücher nach Artikel 14 Abs. 8 oder
 - d) über die Aufstellung des Linienfahrplans oder des Arbeitszeitplans, über die Angaben oder die Eintragungen oder die Unterschrift im Arbeitszeitplan nach Artikel 15 Abs. 1 bis 4 verstößt,
3. als Mitglied des Fahrpersonals gegen eine Vorschrift der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 über das persönliche Kontrollbuch nach Artikel 13 a, Artikel 14 Abs. 1, 2, 5 oder 6 oder nach den Nummern 7 bis 14 oder 16 bis 26 der Anweisungen für die Führung des persönlichen Kontrollbuchs im Anhang verstößt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 Buchstaben b, c und d mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Deutsche Mark, in den übrigen Fällen des Absatzes mit einer Geldbuße bis zu tausend Deutsche Mark geahndet werden.

§ 5 b

Ordnungswidrigkeiten

— Zuwiderhandlungen gegen das AETR —

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Unternehmer oder als Mitglied des Fahrpersonals gegen eine Vorschrift des AETR
 - a) über das Mindestalter der Fahrer nach Artikel 5,

- b) über die tägliche oder die zusätzliche wöchentliche Ruhezeit nach den Artikeln 6 oder 9 in Verbindung mit Artikel 13 Abs. 1,
 - c) über die Lenkzeit oder Lenkzeitunterbrechungen nach den Artikeln 7 oder 8 in Verbindung mit Artikel 13 Abs. 1 oder
 - d) über die Begleitung oder die Ablösung durch einen anderen Fahrer nach Artikel 10 in Verbindung mit Artikel 13 Abs. 1 verstößt,
2. als Unternehmer gegen eine Vorschrift des AETR
 - a) über das Verzeichnis der persönlichen Kontrollbücher nach Artikel 12 Abs. 4,
 - b) über die Aufbewahrung der persönlichen Kontrollbücher nach Artikel 12 Abs. 5 oder
 - c) über die Überwachung der Lenkzeiten, der weiteren Arbeiten und Ruhezeiten nach Artikel 13 Abs. 2 oder über das persönliche Kontrollbuch nach den Nummern 2, 4, 5 oder 6 der Anweisungen für die Führung des persönlichen Kontrollbuchs im Anhang verstößt,
3. als Mitglied des Fahrpersonals gegen eine Vorschrift des AETR über das persönliche Kontrollbuch nach Artikel 12 Abs. 1 oder 6 oder nach den Nummern 7 bis 14 oder 16 bis 27 der Anweisungen für die Führung des persönlichen Kontrollbuchs im Anhang verstößt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 Buchstaben b, c und d mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Deutsche Mark, in den übrigen Fällen des Absatzes 1 mit einer Geldbuße bis zu tausend Deutsche Mark geahndet werden.

§ 5 c

Ordnungswidrigkeiten

— Zuwiderhandlungen gegen die Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 —

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. gegen eine Vorschrift der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 über den Einbau oder die Benutzung des Kontrollgeräts nach den Artikeln 3 und 4 verstößt,
2. nicht nach den Artikeln 7 und 8 der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 genehmigte und nicht mit dem Prüfzeichen versehene Kontrollgeräte oder Schaublätter gewerbsmäßig feilbietet oder verwendet,

3. als Unternehmer gegen eine Vorschrift der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70
- a) über den Betrieb des Kontrollgeräts oder die Unversehrtheit der Plomben nach Artikel 15,
 - b) über die Aushändigung oder Aufbewahrung der Schaublätter nach Artikel 16 Abs. 1 oder 2 oder
 - c) über die Durchführung von Reparaturen nach Artikel 18 Abs. 1 Satz 1 verstößt,

4. als Mitglied des Fahrpersonals gegen eine Vorschrift der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70

- a) über den Betrieb des Kontrollgeräts oder die Unversehrtheit der Plomben nach den Artikeln 15 oder 17 Abs. 2,
- b) über die Behandlung, Beschriftung, Vorlage oder Mitführung der Schaublätter nach Artikel 17 Abs. 1, 2, 3 oder 5,
- c) über die Durchführung von Reparaturen nach Artikel 18 Abs. 1 Satz 2 oder
- d) über die Eintragung der Zeitgruppen auf dem Schaublatt oder einem besonderen Blatt bei Betriebsstörung oder mangelhaftem Funktionieren des Geräts nach Artikel 18 Abs. 2

verstößt,

5. als Inhaber einer Werkstatt oder als Installateur gegen die Vorschriften über den Einbau, die Reparatur, die Plombierung oder die Einbauplakette eines Kontrollgeräts nach Artikel 14 Abs. 1, 2 oder 4 der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 verstößt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 und 2 mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Deutsche Mark, in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu tausend Deutsche Mark geahndet werden.

(3) In den Fällen des Absatzes 1 Nr. 2 können Kontrollgeräte oder Schaublätter, auf die sich die Ordnungswidrigkeit bezieht, eingezogen werden."

8. Folgender neuer § 6 wird eingefügt:

„§ 6

Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten

(1) Neben den in den §§ 37 und 38 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten bestimmten Verwaltungsbehörden ist auch die Verwaltungsbehörde zuständig, in deren Bezirk die geschäftliche Niederlassung des Betriebes liegt, bei der der Betroffene tätig ist; § 39 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten gilt entsprechend.

(2) Wird ein Verstoß in einem Unternehmen begangen, das im Geltungsbereich des Gesetzes weder seinen Sitz noch eine geschäftliche Niederlassung hat, und hat auch der Betroffene im Geltungsbereich des Gesetzes keinen Wohnsitz, so ist Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr.

(3) Bei Ordnungswidrigkeiten nach § 5 c Abs. 1 Nr. 3 ist Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten das Kraftfahrt-Bundesamt.

(4) Wird ein Verstoß von Bediensteten der Deutschen Bundesbahn oder der Deutschen Bundespost begangen, so ist Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten die von der Landesregierung bestimmte Behörde."

Artikel 2

1. Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 837), zuletzt geändert durch Artikel 27 des Zuständigkeitslockerungsgesetzes vom 10. März 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 685), wird wie folgt geändert:

a) § 6 Abs. 1 Nr. 6 wird aufgehoben.

b) In § 24 Abs. 1 werden die Worte „Satz 1 Nr. 1 bis 6" gestrichen.

2. Das Gesetz über den Bundesgrenzschutz vom 18. August 1972 (Bundesgesetzbl. I S. 1834), zuletzt geändert durch das Achte Gesetz zur Änderung des Wehrsoldgesetzes vom 2. September 1974 (Bundesgesetzbl. I S. 2152), wird wie folgt geändert:

In § 1 Nr. 3 wird folgender neuer Buchstabe j angefügt:

„j) § 3 a des Fahrpersonalgesetzes vom 30. März 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 277), zuletzt geändert durch Gesetz vom (Bundesgesetzbl. I S.)."

3. Das Gesetz über die Arbeitszeit in Bäckereien und Konditoreien vom 29. Juni 1936 (Reichsgesetzbl. I S. 521), zuletzt geändert durch Artikel 22 des Zuständigkeitslockerungsgesetzes vom 10. März 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 685), wird wie folgt geändert:

In § 13 wird folgender Absatz 4 angefügt:

(4) Für Fahrer und Beifahrer in den in § 1 genannten Betrieben gilt neben diesem Gesetz, soweit es keine Regelung enthält, das Fahrpersonalgesetz vom 30. März 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 277), zuletzt geändert durch Gesetz vom (Bundesgesetzbl. I S.)."

Artikel 3

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, den Wortlaut des Fahrpersonalgesetzes in der neuen Fassung bekanntzumachen und dabei Unstimmigkeiten der Paragraphenfolge und des Wortlauts zu beseitigen.

Artikel 4

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes

erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

Artikel 5

1. Dieses Gesetz tritt am ersten Tage des der Verkündung folgenden vierten Monats, Artikel 1 Nr. 3 jedoch am Tage nach der Verkündung in Kraft.
2. Die Vorschriften in Artikel 1 Nr. 4 Buchstabe a und Nummer 7 treten jedoch, soweit sie das AETR betreffen, erst an dem Tage in Kraft, an dem das AETR nach seinem Artikel 16 für den Geltungsbereich dieses Gesetzes gilt.

Begründung**I. Ziel der Gesetzesänderung**

Die Beschäftigungszeiten des Fahrpersonals im Straßenverkehr sind teils in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO), teils in der Arbeitszeitordnung geregelt. Die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 hat diese Vorschriften teilweise außer Kraft gesetzt. Hierdurch ist die Rechtslage unübersichtlich geworden. Die Länder haben daher vorgeschlagen, anlässlich der Änderung des Gesetzes über das Fahrpersonal im Straßenverkehr vom 30. März 1971 (Bundesgesetzbl. I S. 277) die Beschäftigungszeiten des Fahrpersonals umfassend und einheitlich zu regeln. Dieser Gesetzentwurf dient daher dem Zweck, für den Rechtsunterworfenen und -anwendenden eine bessere Übersichtlichkeit zu bieten, indem eine Zusammenfassung der bestehenden Rechtsvorschriften angestrebt wird. Es handelt sich um ein Spezialgesetz, das anderen Regelungen vorgeht. Insbesondere gilt die Arbeitszeitordnung (ArbZO) subsidiär.

Daneben muß das innerstaatliche Recht an neu getroffene internationale Regelungen angepaßt werden. Der Rat der Europäischen Gemeinschaften hat die Verordnung (EWG) Nr. 543/69 durch die Verordnungen (EWG) Nr. 514/72 und Nr. 515/72 vom 28. Februar 1972 geändert, um Erleichterungen für den Nahverkehr und die Ratifikation des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) vom 1. Juli 1970 zu ermöglichen. Außerdem hat er auf Grund des Artikels 16 der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 die Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 über die Einführung eines Kontrollgeräts im Straßenverkehr erlassen; danach sollen ab 1. Januar 1975 alle Neufahrzeuge und alle Fahrzeuge zur Beförderung gefährlicher Güter, ab 1. Januar 1978 (in bestimmten Fällen ab 1. Januar 1980) auch die Altfahrzeuge mit neuartigen Kontrollgeräten ausgerüstet sein. Hierdurch sind Änderungen des Gesetzes über das Fahrpersonal im Straßenverkehr erforderlich.

II. Notwendige Änderungen und Ergänzungen**Zu Artikel 1***zu Nummer 1*

Wegen des umfassenden Geltungs- und Anwendungsbereichs des Gesetzes hat sich die Notwendigkeit ergeben, die Überschrift zu ändern.

zu Nummer 2

Die Festlegung des Anwendungsbereichs dient der Klarstellung. Die Einbeziehung des Fahrpersonals von Straßenbahnen erfolgt wegen des vergleichbaren Sachverhalts. Das Fahrpersonal von Straßenbahnen unterliegt ähnlichen Belastungen wie das der

Kraftfahrzeuge. Straßenbahnen sind Schienenbahnen im Sinne des § 4 Abs. 2 des Personenbeförderungsgesetzes.

zu Nummer 3

§ 1 a enthält in Nummern 1 und 2 Ergänzungen, die die Rechtslage an die Verordnungen (EWG) Nr. 514/72 und Nr. 515/72 und Nr. 1463/70 und das AETR vom 1. Juli 1970 anpassen sollen. Ziffer 3 enthält die erweiterte Rechtsgrundlage, die die Zusammenfassung der Rechtsgebiete in einem Gesetz und in einer Durchführungsverordnung ermöglichen soll. Es werden Voraussetzungen zusammengefaßt, die in den heute geltenden Ermächtigungsvorschriften der § 6 Abs. 1 Nr. 6 StVG und §§ 9 und 29 ArbZO enthalten sind. Da die in der ArbZO und der AV ArbZO festgesetzte Höchst- und Mindestdauer der Lenk- und Ruhezeiten unter dem Gesichtspunkt des Arbeitsschutzes strenger sind als die in der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 bestimmten Zeitwerte, soll schließlich den Tarifpartnern die bisher schon in Nummer 53 AV ArbZO eingeräumte Möglichkeit gegeben werden, für das Fahrpersonal in Arbeitnehmerstellung, die in der Verordnung (EWG) Nr. 543/69 enthaltenen Zeiteinheiten auszuschöpfen.

Die auf Grund des § 1 a in Vorbereitung befindliche Durchführungsverordnung bedarf noch der umfassenden und gründlichen Erörterung mit allen Beteiligten. Wegen ihres Inkrafttretens vergleiche die Bemerkungen zu Artikel 5.

zu Nummer 4

§ 3 enthält Änderungen, die sich aus den Verordnungen (EWG) Nr. 514/72, Nr. 515/72, Nr. 1463/70 und dem AETR ergeben. Die Vorlage der Unterlagen in den Betrieben hat zu Schwierigkeiten geführt. Die Behörde soll die Einsendung der Unterlagen verlangen können. Als Ansprechstelle für die Anbringung von Plombierungszeichen an einem EWG-Kontrollgerät nach der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 wird das Kraftfahrt-Bundesamt bestimmt.

zu Nummer 5

Der neue § 3 a entspricht dem § 4 der Durchführungsverordnung zur Verordnung (EWG) Nr. 543/69. Eine wirksame Kontrolle der Tätigkeitsnachweise muß bereits bei der Einfahrt der Fahrzeuge an der Grenze sichergestellt werden.

zu Nummer 6

Die Änderung des § 4 ist durch die Einfügung des neuen § 1 a erforderlich.

zu Nummer 7

Die Vorschriften über die Ordnungswidrigkeiten wurden neu gefaßt. Die Neufassung dient der Übersichtlichkeit. Durch die Anpassung an die neue in-

ternationale Rechtslage wird die Pflicht erfüllt, das Recht der Europäischen Gemeinschaften, das in den Verordnungen (EWG) Nr. 543/69 und Nr. 1463/70 zum Ausdruck kommt, durchzuführen. Ohne die jetzt erarbeiteten Bestimmungen würde sich die Bundesregierung einer Klage der EWG-Kommission wegen Verletzung ihrer Pflichten aus den EWG-Verordnungen aussetzen.

Mit den Bußgeldtatbeständen für Verstöße gegen das eingeführte EWG-Kontrollgerät soll die Gesetzeslücke geschlossen werden, nach der zwar Verstöße gegen das persönliche Kontrollbuch geahndet werden können, nicht dagegen Verstöße gegen das Kontrollgerät nach der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70.

zu Nummer 8

Die in den geltenden §§ 3 und 5 enthaltenen Regelungen über die örtliche und sachliche Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten wurden in einer selbständigen Bestimmung zusammengefaßt. Eine zusätzliche örtliche Zuständigkeit wurde für die sachlich zuständige Verwaltungsbehörde neu geschaffen. Sie bezieht sich auf den Ort der geschäftlichen Niederlassung des Betriebs, dem die Mitglieder des Fahrpersonals angehören, denen eine Ordnungswidrigkeit vorgeworfen wird. Diese Regelung ist geboten, da immer Ermittlungen im Betrieb selbst in Betracht kommen. Für die Verfolgung und Ahndung von Verstößen, die von Bediensteten der Deutschen Bundesbahn und Deutschen Bundespost begangen worden sind, ist eine für notwendig erachtete Klarstellung

der örtlichen und sachlichen Zuständigkeit der Verwaltungsbehörde angesprochen worden.

Zu Artikel 2

Dieser Artikel enthält notwendige Änderungen anderer Gesetze.

Zu Artikel 3

Die Ermächtigung, die Paragraphenfolge zu ändern, hat rein redaktionelle Bedeutung. Durch eine andere mögliche Numerierung soll lediglich eine bessere Übersichtlichkeit geschaffen werden.

Zu Artikel 4

Dieser Artikel enthält die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 5

Der Zeitpunkt des Inkrafttretens ist darauf abgestellt, daß bis zum vorgesehenen Termin die notwendige Durchführungsverordnung erlassen wird. Bis zu diesem Zeitpunkt sollen die bisherigen Vorschriften weiter gelten. § 1 a als Ermächtigungsnorm muß dagegen bereits am Tage nach der Verkündung in Kraft treten.

III. Finanzielle Auswirkungen

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung des Gesetzes nicht mit zusätzlichen Kosten belastet.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

1. Artikel 1 Nr. 2 (§ 1)

- a) In Absatz 1 Satz 1 sind nach den Worten „von Kraftfahrzeugen“ die Worte

„im Sinne des § 1 Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 837)“

und nach dem Wort „Straßenbahnen“ die Worte

„im Sinne des § 4 Abs. 1 und 2 des Personenbeförderungsgesetzes vom 21. März 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 241)“

einzuügen.

Begründung

Der Anwendungsbereich des Gesetzes soll eindeutig klargestellt werden. Zwar bieten sich zur Begriffsklärung auch ohne ausdrückliche Bezugnahme das Straßenverkehrsgesetz und das Personenbeförderungsgesetz an. Der Begriff des Kraftfahrzeugs ist aber in beiden Gesetzen verschieden definiert, so daß Obusse im Fahrpersonalgesetz zumindest klarstellend aufgeführt werden müßten.

Außerdem gelten nach § 4 Abs. 2 des Personenbeförderungsgesetzes bestimmte Bahnen lediglich als Straßenbahnen, weswegen nicht ohne weiteres zwingend ist, daß sie vom Fahrpersonalgesetz gemeinte Straßenbahnen sind.

- b) Folgender neuer Absatz 3 ist anzufügen:

„(3) Sind Mitglieder des Fahrpersonals in einem Arbeitsverhältnis tätig, so gelten für sie neben den Vorschriften dieses Gesetzes und den aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Vorschriften

1. von den Vorschriften der Arbeitszeitordnung vom 30. April 1938 (Reichsgesetzbl. I S. 447), zuletzt geändert durch das Zuständigkeitslockerungsgesetz vom 10. März 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 685), nur die §§ 16 bis 21 über den erhöhten Schutz für Frauen und die aufgrund des § 16 Abs. 3 erlassenen Vorschriften sowie die §§ 25 und 25 a insoweit, als sie sich auf die vorgenannten Bestimmungen beziehen,

2. von den Vorschriften des Gesetzes über die Arbeitszeit in Bäckereien und Konditoreien vom 29. Juni 1936 (Reichsgesetzblatt I S. 521), zuletzt geändert durch das Zuständigkeitslockerungsgesetz vom

10. März 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 685), nur die §§ 5 und 6, § 7 Abs. 1, Abs. 3 Satz 2 und Abs. 4, §§ 8 bis 10, 13 und 14 und die aufgrund des § 16 erlassenen Vorschriften sowie § 15 insoweit, als er sich auf die vorgenannten Bestimmungen bezieht.“

Begründung

Eines der Hauptanliegen des Änderungsgesetzes ist es, die Voraussetzungen für die Zusammenfassung der zersplitterten Rechtsvorschriften in einer Rechtsverordnung zu schaffen. Der Entwurf einer derartigen Verordnung liegt den Ländern bereits zur Stellungnahme vor (vgl. auch Begründung zum Änderungsgesetz II. zu Nummer 3 Abs. 2). Er enthält u. a. die Regelungen, die sich zur Zeit noch in der Arbeitszeitordnung und im Bäckereiarbeitszeitgesetz finden. Wenn diese Regelungen aber tatsächlich — wie von den Ländern gewünscht — in die Verordnung aufgenommen werden sollen, reicht die vorgesehene Ermächtigung im vorliegenden Änderungsgesetz nicht aus, da durch Verordnungen gesetzliche Regelungen nicht außer Kraft gesetzt werden können. Es ist deshalb erforderlich, die Geltungsbereiche des Fahrpersonalgesetzes gegenüber der Arbeitszeitordnung und dem Bäckereiarbeitszeitgesetz im Änderungsgesetz eindeutig abzugrenzen.

2. Artikel 1 Nr. 3 (§ 1 a)

- a) Die Bundesregierung wird gebeten, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen, ob nicht durch Artikel 1 Nr. 3 — § 1 a Nr. 2 — des Entwurfs die Ermächtigungsnorm in Artikel 2 Abs. 2 des Gesetzes zu dem Europäischen Übereinkommen vom 1. Juli 1970 über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) vom 16. Dezember 1974 (Bundesgesetzbl. II S. 1473) ganz oder zum Teil gegenstandslos wird und deshalb der neuen Rechtslage angepaßt oder ganz gestrichen werden muß.

- b) In § 1 a Nr. 2 Buchstabe d ist das Wort „abweichende“ zu streichen.

Begründung

Es müssen noch Durchführungsverordnungen erlassen werden, soweit keine abweichenden Re-

gelungen in den genannten Artikeln des AETR bestehen.

3. Artikel 1 Nr. 7 (§§ 5 bis 5 d)

- a) In § 5 Abs. 1 Nr. 2 sind die Worte „beförderten Gütermengen“ durch die Worte „Menge der beförderten Güter“ zu ersetzen.

Begründung

Angleichung an den Wortlaut der bewehrten Norm (§ 2).

- b) In § 5 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe a ist das Wort „unvollständig“ durch die Worte „nicht vollständig“ zu ersetzen.

Begründung

Anpassung an die übliche Terminologie bei Bußgeldvorschriften.

- c) In § 5 a Abs. 1 Nr. 3 sind nach den Worten „Artikel 13 a“ die Worte „Satz 2“ einzufügen.

Begründung

Nur Artikel 13 a Satz 2 befaßt sich mit dem persönlichen Kontrollbuch.

- d) In § 5 b Abs. 1 Nr. 1 Buchstaben b, c und d sind jeweils die Worte „in Verbindung mit Artikel 13 Abs. 1“

zu streichen

und ist nach dem Wort „verstößt,“

folgender Halbsatz anzufügen:

„als Unternehmer jeweils in Verbindung mit Artikel 13 Abs. 1,“.

Begründung

Soweit das Fahrpersonal angesprochen ist, gelten Artikel 6 bis 10 des AETR ohne die Verweisung auf dessen Artikel 13 Abs. 1.

- e) In § 5 c Abs. 1 Nr. 4 Buchstabe b sind nach den Worten „Artikel 17 Abs. 1“ die Worte „Satz 1 oder 3, Abs.“ einzufügen.

Begründung

Es erscheint nicht erforderlich, Zuwiderhandlungen gegen Artikel 17 Abs. 1 Satz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 mit Bußgeld zu beweisen. Darüber hinaus begegnet die Formulierung in Artikel 17 Abs. 1 Satz 2 wegen nicht hinreichender Konkretisierung („in angemessener Weise“) Bedenken.

- f) aa) Im Eingangssatz von Artikel 1 Nr. 7 sind die Worte „§§ 5 bis 5 c“ durch die Worte „§§ 5 bis 5 d“ zu ersetzen.

- bb) Nach § 5 c ist folgender § 5 d anzufügen:

„§ 5 d

Straftaten

(1) Wer als Unternehmer vorsätzlich gegen eine die Arbeitszeit, Lenkzeit, Lenkzeitunterbrechungen, Schichtzeit, Ruhezeiten oder Ruhepausen betreffende Vorschrift im Sinne des § 5 Abs. 1 Nr. 1 verstößt oder eine der in § 5 a Abs. 1 Nr. 1 Buchstaben b, c und d sowie § 5 b Abs. 1 Nr. 1 Buchstaben b, c und d bezeichneten Handlungen begeht und dadurch ein Mitglied des Fahrpersonals in seiner Arbeitskraft oder Gesundheit gefährdet, wird mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bestraft.

(2) Wer in den Fällen des Absatzes 1 die Gefahr fahrlässig verursacht, wird mit Freiheitsstrafe bis zu sechs Monaten oder mit Geldstrafe bis zu einhundertachtzig Tagessätzen bestraft.“

Begründung zu aa) und bb)

Bei den zitierten Ordnungswidrigkeiten der §§ 5, 5 a und 5 b handelt es sich um den Schutz im wesentlichen gleicher Objekte, je nachdem, ob nationales Recht, EG-Recht oder internationales Recht anwendbar ist. Diesen Objekten galt (in anderer Form) bereits der Strafschutz des durch Artikel 287 Nr. 80 EGStGB außer Kraft gesetzten § 6 FahrPersG.

Wie bei anderen Arbeitsschutzvorschriften (z. B. AZO, BAZG, JArbSchG, MuSchG) ist aber nach Schutzzweck und Bedeutung des Fahrpersonalgesetzes, das zudem noch der Verkehrssicherheit dient, die Aufnahme eines Gefährdungsdelikts notwendig. Die §§ 223 und 230 StGB sind hierfür schon vom Tatbestand her kein Ersatz. Das Problem wird besonders deutlich, wenn man bedenkt, daß bisher unter die AZO, jetzt unter das Fahrpersonalgesetz fallende Arbeitnehmer den Strafschutz des § 25 Abs. 4 bis 5 AZO verlieren würden, ohne daß dafür eine Berechtigung ersichtlich wäre. Dieser Strafschutz ist vielmehr nach wie vor geboten, und zwar für sämtliches Fahrpersonal.

4. Artikel 1 Nr. 8 (§ 6)

In § 6 ist Absatz 3 zu streichen.

Begründung

Für die Zuständigkeit des Kraftfahrt-Bundesamtes besteht keine sachliche Notwendigkeit; eine derartige Zuständigkeit würde auch der orts- und sachgemäßen Verfolgung der Ordnungswidrigkeiten widersprechen. Wenn ein Unternehmer aus dem Raum Südbaden etwa ein EWG-Kontrollgerät nicht ordnungsgemäß betreibt oder aber die Schaublätter für dieses Gerät nicht lange genug aufbewahrt oder die Reparatur des Kon-

trollgeräts nicht sogleich durchführt, ist eine Zuständigkeit des Kraftfahrt-Bundesamtes in Flensburg der Verfolgung der Ordnungswidrigkeit eher hinderlich als dienlich. Es sollte ermöglicht werden, daß sämtliche Verstöße von einer einheitlichen, ortsnahen Behörde geahndet werden können.

5. Artikel 2 Nr. 1

In Nummer 1 sind die Worte „Artikel 27 des Zuständigkeitslockerungsgesetzes vom 10. März 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 685)“ durch die Worte „§ 13 Abs. 3 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter vom 6. August 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 2121)“ zu ersetzen.

B e g r ü n d u n g

Notwendige Berichtigung.

6. Artikel 2 Nr. 3

a) Nummer 3 ist wie folgt zu fassen:

„3. Das Gesetz über die Arbeitszeit in Bäckereien und Konditoreien vom 29. Juni 1936 (Reichsgesetzbl. I S. 521), zuletzt geändert durch Artikel 22 des Zuständigkeitslockerungsgesetzes vom 10. März 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 685), wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift des § 13 erhält folgende Fassung: „Verhältnis zur Arbeitszeitordnung, zur Gewerbeordnung, zum

Jugendarbeitsschutzgesetz und zum Fahrpersonalgesetz“.

b) In § 13 ist folgender Absatz 4 anzufügen:

„(4) Für Mitglieder des Fahrpersonals in den in § 1 genannten Betrieben gelten nur die Vorschriften der §§ 5 und 6, § 7 Abs. 1, Abs. 3 Satz 2 und Abs. 4, §§ 8 bis 10, 13 und 14 und die aufgrund des § 16 erlassenen Vorschriften sowie § 15 insoweit, als er sich auf die vorgenannten Bestimmungen bezieht.“

b) Nach Nummer 3 ist folgende neue Nummer 4 anzufügen:

„4. Die Arbeitszeitordnung vom 30. April 1938 (Reichsgesetzbl. I S. 447), zuletzt geändert durch das Zuständigkeitslockerungsgesetz vom 10. März 1975 (Bundesgesetzbl. I S. 685), wird wie folgt geändert:

In § 1 Abs. 3 wird folgender Satz angefügt:

„Für Mitglieder des Fahrpersonals gelten nur die §§ 16 bis 21 über den erhöhten Schutz für Frauen und die aufgrund des § 16 Abs. 3 erlassenen Vorschriften sowie die §§ 25 und 25 a insoweit, als sie sich auf die vorgenannten Bestimmungen beziehen.“

B e g r ü n d u n g zu a) und b)

Wie zu Artikel 1 Nr. 2 — § 1 Abs. 3 —.

Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates

Zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 1)

- a) Die Bundesregierung hält die vorgeschlagenen Ergänzungen nicht für sachdienlich. Es bedarf keiner ausdrücklichen Bezugnahme auf das Straßenverkehrsgesetz und das Personenbeförderungsgesetz, da sich diese Gesetze von selbst zur Begriffserklärung anbieten. Eine ausdrückliche Bezugnahme in § 1 des Fahrpersonalgesetzes würde die Lesbarkeit dieser Vorschrift beeinträchtigen.

- b) Die Bundesregierung kann dem Vorschlag nicht zustimmen.

Mit ihm wird die Aufhebung der Arbeitszeitordnung und des Bäckereiarbeitszeitgesetzes für männliche Fahrer und Beifahrer erstrebt. Damit würde die Regelung des Arbeitszeitrechts für diesen Personenkreis der Verantwortung des Gesetzgebers entzogen.

Der vom Bundesrat vorgeschlagene Ausschluß von den Vorschriften der Arbeitszeitordnung ist auch nicht deshalb notwendig, weil Vorschriften der Arbeitszeitordnung teilweise in der auf das speziellere Gesetz gestützten, noch zu erlassenden Fahrpersonalverordnung wiederholt werden sollen. Das gleiche geschieht auch mit den Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 543/69, ohne daß die Geltung dieser Verordnung insoweit ausgeschlossen werden soll. Die Geltung der Arbeitszeitordnung in dem Bereich, den die auf dem Fahrpersonalgesetz beruhende Verordnung nicht regelt, ergibt sich aus dem Vorrang des Gesetzes vor der Verordnung. Ein klarstellender Hinweis erscheint insofern nicht erforderlich.

Das vom Bundesrat erstrebte Ziel, alle für Fahrer und Beifahrer geltenden Vorschriften in einer Rechtsverordnung zusammenzufassen, kann auch in der Weise erreicht werden, daß die noch zu erlassende Rechtsverordnung außer auf § 1 a dieses Gesetzentwurfs auf §§ 9 und 29 der Arbeitszeitordnung sowie auf § 16 des Bäckereiarbeitszeitgesetzes gestützt wird.

Der Klarstellung des Verhältnisses zwischen dem Bäckereiarbeitszeitgesetz und dem Fahrpersonalgesetz trägt Artikel 2 Nr. 3 des Entwurfs Rechnung.

Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 1 a)

- a) Die Bundesregierung wird im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens der Anregung des Bundesrates folgen.
- b) Gegen diese redaktionelle Klarstellung hat die Bundesregierung keine Bedenken.

Zu Artikel 1 Nr. 7 (§§ 5 bis 5 d)

- a) Die Bundesregierung erhebt keine Bedenken. Es erfolgt eine Angleichung an den Wortlaut des § 2 Fahrpersonalgesetz.
- b) Die Bundesregierung erhebt keine Bedenken. Die übliche Terminologie bei Bußgeldvorschriften wird übernommen.
- c) Die Bundesregierung erhebt keine Bedenken. Die Einfügung ist im Interesse der Klarheit geboten.
- d) Gegen diese redaktionelle Klarstellung hat die Bundesregierung keine Bedenken.
- e) Die Bundesregierung erhebt keine Bedenken. Es ist erforderlich, lediglich die Zuwiderhandlungen gegen Artikel 17 Abs. 1 Sätze 1 und 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1463/70 mit Bußgeld zu bewehren.
- f) Die Bundesregierung widerspricht dem Vorschlag, in § 5 d einen Straftatbestand anzufügen, wonach die Gefährdung der Arbeitskraft oder Gesundheit der Mitglieder des Fahrpersonals durch den Unternehmer unter Strafe gestellt werden soll. Eine derartige Bestimmung wäre nicht praktikabel. Ein Ursachenzusammenhang zwischen Verstößen gegen die Beachtung der Lenk- und Ruhezeiten und einer Gefährdung der Gesundheit und Arbeitskraft unterliegt kaum lösbarer Beweisschwierigkeiten.

Die Bundesregierung weist in diesem Zusammenhang auf die Beschlüsse des Ausschusses für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen vom 10. Dezember 1970 (BT-Drucksache VI/1624), des Ausschusses für Verkehr und Post vom 19. September 1973 zu Artikel 246 EG StGB und auf den Bericht des Sonderausschusses für die Strafrechtsreform vom 27. November 1973 (BT-Drucksache 7/1261 zur BT-Drucksache 7/1232) hin.

Zu Artikel 1 Nr. 8 (§ 6)

Die Bundesregierung schlägt vor, die Bestimmung des § 6 Abs. 3, in der es richtig heißen muß „§ 5 c Abs. 1 Nr. 2“ beizubehalten. Die Zuständigkeit des Kraftfahrt-Bundesamtes ist erforderlich, weil die Verfolgung der Verstöße gegen den Bauartgenehmigungszwang und die Prüfzeichenpflicht eine enge Zusammenarbeit mit den zuständigen Behörden der anderen EG-Mitgliedstaaten voraussetzt und weil die Erfahrungen und Einrichtungen genutzt werden müssen, über die das Kraftfahrt-Bundesamt in den Fällen der §§ 23 und 26 Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetzes verfügt und ebenso wie in diesen Fällen die Verwendung und das Feilbieten nichtgenehmigter Geräte und Schaublätter als Bußgeldbehörde ahnden soll.

Zu Artikel 2 Nr. 1

Gegen diese redaktionelle Klarstellung hat die Bundesregierung keine Bedenken.

Zu Artikel 2 Nr. 3

Die Bundesregierung kann dem Vorschlag, der sich als Folge zu dem vom Bundesrat zu § 1 angeregten dritten Absatz ergibt, aus den in der Stellungnahme zu Artikel 1 Nr. 2 (§ 1) zu b) genannten Gründen nicht folgen.