

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Patrick Döring, Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/13520 –

Bürokratieabbau im Fahrpersonalrecht

Vorbemerkung der Fragesteller

Im April 2007 ist die Verordnung (EG) 561/2006 in Kraft getreten, mit der auf europäischer Ebene das Fahrpersonalrecht reformiert worden ist. Mitte des Jahres 2007 sind in der Folge das Fahrpersonalgesetz und die Fahrpersonalverordnung an die europäische Rechtslage angepasst worden.

In den vergangenen zwei Jahren seit Inkrafttreten der neuen Vorschriften sind – abgesehen von dem immer noch bestehenden Stellplatzmangel für Lkw an Autobahnen – verschiedene Probleme der Umsetzungspraxis bekannt geworden.

So wird die Verpflichtung für Fahrer, Nachweise über arbeitsfreie Tage jeweils im Original mitzuführen, im internationalen Verkehr häufig als praxisfern beschrieben und führt – besonders im Ausland – zu teils hohen Bußgeldforderungen der örtlichen Behörden. Faxe und Mails werden nicht akzeptiert. Das Nachreichen der Bescheinigung ist im Ausland auch in aller Regel nicht möglich.

Spezialgeschäfte mit eigener Auslieferung und einem jährlichen Umsatz von wenigen 10 000 Euro klagen über die Bürokratielasten, die sie aufgrund der Fahrpersonalrechtlichen Vorschriften haben.

Für viele Handwerker – vor allem außerhalb von Ballungsräumen – reicht ein Radius von 50 km nicht mehr aus und führt faktisch zu einer Beschränkung des Angebots, wenn Handwerker wegen der hohen Bürokratiekosten keine Aufträge annehmen können, die außerhalb des Radius liegen. Ähnliche Probleme haben Unternehmer, die Waren auf örtlichen Märkten oder in Verkaufswagen anbieten.

Am 10. März 2009 hat die Bundesregierung auf eine schriftliche Frage des Abgeordneten Ernst Burgbacher (FDP) geantwortet, dass die Bundesregierung eine Erweiterung des Kilometerradius für Marktfahrer und Schausteller von 50 auf 150 km positiv bewerte (Bundestagsdrucksache 16/12247, Nr. 55).

1. Welche Probleme aus der Umsetzungspraxis des neuen Fahrpersonalrechts sind der Bundesregierung bekannt?

Die meisten Fragen der von den Regelungen Betroffenen beziehen sich auf den Anwendungsbereich der Vorschriften sowie den Geltungsbereich der Ausnahmen. Die für den Vollzug zuständigen Behörden der Länder (in der Regel: Gewerbeaufsichtsämter, Ämter für Arbeitsschutz) sowie das Bundesamt für Güterverkehr im Hinblick auf seine Kontrollpraxis erteilen die erforderlichen Auskünfte zu den Fragen.

Busfahrer und Unternehmen haben auf Schwierigkeiten aufmerksam gemacht, die dadurch entstanden sind, dass im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 die Möglichkeit für Busfahrer abgeschafft wurde, die wöchentliche Ruhezeit an das Ende eines 12-Tage-Zeitraums zu verschieben. Die Bundesregierung hat sich im Rahmen des Trilog-Verfahrens dafür eingesetzt, dass mit der Wiedereinführung einer modifizierten 12-Tage-Regelung die mit der Abschaffung verbundenen Probleme bei Wahrung der Sicherheitsbedürfnisse beseitigt werden. Das Europäische Parlament hat der Regelung in 2. Lesung bereits zugestimmt. Die formelle Zustimmung des Rates soll erfolgen, sobald die erforderlichen Sprachfassungen vorliegen.

2. Welche Fortschritte gibt es bei der Lösung des Problems der Mitführungspflicht von Originaldokumenten?

Bund und Länder verzichten bereits seit Herbst 2008 auf eine Bescheinigung des Unternehmers über die wöchentliche Ruhezeit, soweit der Fahrer den betreffenden Zeitraum vor Fahrtantritt manuell auf der Fahrerkarte als Ruhezeit (Artikel 15 Absatz 3 Buchstabe d der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85) bzw. einem Schaublatt oder bei Fahrzeugen zwischen 2,8 t und 3,5 t ohne Kontrollgerät dem Tageskontrollblatt dokumentiert.

3. Beabsichtigt die Bundesregierung, in der Fahrpersonalverordnung einen nachträglichen Nachweis von berücksichtigungsfreien Tagen zu ermöglichen?

Ein nachträglicher Nachweis ist bereits in den Fällen des § 20 Absatz 2 Fahrpersonalverordnung (FPersV) möglich. Eine Ausweitung dieser Möglichkeiten würde die Kontrollen auf der Straße erheblich beeinträchtigen.

4. Wie wird in der Praxis mit Fahrzeugen verfahren, bei denen eine Nachrüstung mit digitalen Tachographen nicht möglich ist?

Grundsätzlich besteht keine Nachrüstungspflicht. Eine Ausrüstungspflicht besteht für Fahrzeuge, die nach dem 1. Mai 2006 neu in den Verkehr gekommen sind. Für Fahrzeuge der Klasse M1/ N1 wurde zusätzlich die Möglichkeit geschaffen, für den Anschluss des digitalen Kontrollgerätes einen bauartgenehmigten Adapter zu verwenden (Verordnung (EG) Nr. 68/2009).

5. Beabsichtigt die Bundesregierung ein Tageskontrollblatt einzuführen, so dass Unternehmen, deren Fahrzeuge grundsätzlich vom Regime des Fahrpersonalrechts ausgenommen sind, jährlich eine geringe Zahl von dokumentationspflichtigen Fahrten unternehmen könnten, ohne einen digitalen Tachographen einbauen lassen zu müssen?

Deutschland hat von allen Ausnahmemöglichkeiten, die das Gemeinschaftsrecht bietet, Gebrauch gemacht. Sofern das Gemeinschaftsrecht eine Ausnahmemöglichkeit ausschließt, kann diese auch vom deutschen Gesetzgeber nicht gewährt werden.

6. Handelt es sich nach Ansicht der Bundesregierung bei Zeiten, die ein Fahrer auf einer Fähre verbringt, um Lenk- oder Ruhezeit?

Die auf einer Fähre verbrachte Zeit ist keine Lenkzeit. Der Fahrer kann auf der Fähre seine tägliche Ruhezeit nehmen, sofern ihm eine Schlafkabine oder ein Liegeplatz zur Verfügung steht (Artikel 9 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006).

7. Was hat die Bundesregierung bereits unternommen, um den Kilometerradius für Schausteller zu vergrößern, ohne dass die Fahrzeuge dem Fahrpersonalrecht unterliegen?

Deutschland hat von allen Ausnahmemöglichkeiten, die das Gemeinschaftsrecht bietet, Gebrauch gemacht. Für Spezialfahrzeuge des Schaustellergewerbes besteht eine Ausnahmemöglichkeit ohne Kilometerbegrenzung (Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe j der Verordnung (EG) Nr. 561/2006). Darüber hinaus können Fahrzeuge von Schaustellern die Ausnahmen gemäß Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe d zweiter Spiegelstrich sowie gemäß Artikel 3 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 in Anspruch nehmen, sofern die dort genannten Voraussetzungen erfüllt sind. Sofern das Gemeinschaftsrecht eine Ausnahmemöglichkeit ausschließt, kann diese auch vom deutschen Gesetzgeber nicht gewährt werden.

8. Welche weiteren Ausnahmemöglichkeiten mit Kilometergrenzen sollten nach Ansicht der Bundesregierung auf welchen Radius erweitert werden?

Im Auftrag der Europäischen Kommission hat ein Konsortium zu verschiedenen Politikfeldern Vorschläge zur Verwaltungsvereinfachung vorgelegt. Darunter befindet sich auch der Vorschlag, die Umkreisbegrenzung von 50 auf 150 Kilometer auszuweiten. Die Bundesregierung bewertet diesen Vorschlag positiv und erwartet mit Interesse die Gesamtkonzeption der Kommission zu diesen Vorschlägen.

9. Dürfen nach Ansicht der Bundesregierung nach der derzeitigen Rechtslage im Rahmen der Handwerkerregelung
- Gegenstände zur Reparatur abgeholt werden,
 - einzubauende Produkte transportiert werden,
 - Aushubabfahrten durchgeführt werden,
 - eingekaufte Gegenstände transportiert werden,
 - hergestellte oder reparierte Gegenstände ausgeliefert werden?

Nach Rechtsauffassung der Bundesregierung erfüllen die unter Buchstaben a, b, d und e dargestellten Sachverhalte die Voraussetzungen für die Ausnahme nach § 18 Absatz 1 Nummer 4 Buchstabe b FPersV, wenn die Gegenstände für die Ausübung des Berufs benötigt werden.

10. Wird diese Auslegung der aktuellen Regelung in der Verwaltungspraxis und Rechtsprechung geteilt (bitte unter Angabe der der Bundesregierung bekannten Urteile)?

Der Bundesregierung sind derzeit keine Gerichtsurteile bekannt, die der Rechtsauffassung entgegenstehen, die in der Antwort zu Frage 9 dargestellt ist. Sollten Gerichtsurteile bekannt werden, die dieser Rechtsauffassung entgegenstehen, würde die Vollzugspraxis des Bundesamtes für Güterverkehr angepasst.

11. Beabsichtigt die Bundesregierung im Hinblick auf die in Frage 8 genannten Fahrten eine klarstellende Regelung in die Fahrpersonalverordnung einzufügen (bitte mit Begründung)?

In Frage 8 sind keine Fahrten genannt. Es wird daher davon ausgegangen, dass sich die Frage auf die Fahrten in Frage 9 bezieht.

Die Aufnahme einer Vielzahl von Beispielsfällen in den Text der Verordnung birgt die Gefahr, dass die vielgestaltige Lebenswirklichkeit nicht erfasst wird. Die Bundesregierung ist daher der Auffassung, dass an abstrakt-generellen Formulierungen in Gesetzen und Verordnungen grundsätzlich festgehalten werden sollte.

12. Welchen weiteren Änderungsbedarf sieht die Bundesregierung im Übrigen bei
- der EG-Verordnung 561/2006,
 - beim Fahrpersonalgesetz,
 - bei der Fahrpersonalverordnung?

Die Bundesregierung sieht Änderungsmöglichkeiten im Wesentlichen bei § 20 FPersV sowie bei einer Anpassung des § 18 FPersV an die Berichtigung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (ABl. L 70/19 vom 14. März 2009).

Im Hinblick auf das Gemeinschaftsrecht liegt das Initiativrecht bei der Europäischen Kommission. In diesem Zusammenhang würde die Bundesregierung z. B. einen Vorschlag der Europäischen Kommission zum Nachweis berücksichtigungsfreier Tage per Fax unterstützen.

13. Wie beurteilt die Bundesregierung den Vorschlag, auf europäischer Ebene nur die Fahrzeuge dem Regime des Fahrpersonalrechts zu unterwerfen, die von Unternehmen des Transportgewerbes genutzt werden oder von Fahrern gesteuert werden, deren Haupttätigkeit das Fahren darstellt?

Die Sozialvorschriften im Bereich des Fahrpersonalrechts erfolgen aus Gründen des Arbeitsschutzes und der Verkehrssicherheit. Der Anwendungsbereich dieser Vorschriften und die Ausnahmen beruhen auf einer Abwägung der Belastungssituation der eingesetzten Fahrer einerseits und wirtschaftlichen Belangen andererseits. Die vorgeschlagene Regelung würde dem nicht gerecht.

14. Beabsichtigt die Bundesregierung diese Regelung für Fahrzeuge zwischen 2,8 und 3,5 Tonnen einzuführen (bitte mit Begründung)?

Aus den Gründen, die in der Antwort zu Frage 13 dargelegt sind, beabsichtigt die Bundesregierung nicht, eine solche Regelung einzuführen.

