

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes über Begleitregelungen zur Einführung des digitalen Kontrollgeräts zur Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten (Kontrollgerätebegleitgesetz - KontrGerätBeglG)

A. Problem und Ziel

Einführung des digitalen Kontrollgerätes zur besseren Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr (VO (EG) Nr. 2135/98). Es soll mehr Effizienz bei den Kontrollen, Abbau von Missbräuchen des gegenwärtigen Systems sowie eine Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr erreicht werden.

B. Lösung

Das vorgelegte Gesetz ist Voraussetzung für die erforderlichen Einzelregelungen zur Einführung des Systems in der Fahrpersonal-Verordnung, der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung und der Kontrollrichtlinien-Verordnung. Sie werden nach Klärung noch offener Fragen, insbesondere auf EG-Ebene, im Einvernehmen mit den Ländern festgelegt.

C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle Auswirkungen

Bund:

Die dem Bund (beim Kraftfahrt-Bundesamt) entstehenden Kosten in Höhe von rd. 10 Mio. € für

- Einrichtung und Betrieb der Nationalen Zertifizierungsstelle
 - Führung des Zentralen Kontrollgerätartenregisters
 - Personalisierung und Ausgabe der Kontrollgerätarten
- werden durch kostendeckende Gebühren abgedeckt.

Fristablauf: 13.02.04

Dafür sollen in die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) zwei neue Gebührentatbestände aufgenommen werden, und zwar

- Zuteilung einer Kontrollgerätkarte (kalkuliert 20,-- EURO)
- Ausgabe von Zertifikaten für ein EG-Kontrollgerät im Rahmen der Kontrollgerätkarte (kalkuliert 2,-- EURO).

Die Aufgabenzuweisung an das Kraftfahrt-Bundesamt erfordert gemäß Grobkonzept 11 Kräfte; die entsprechenden Personalkosten sind bei der Gebührenkalkulation berücksichtigt. Ein Mehrbedarf an Planstellen/Stellen entsteht dadurch jedoch nicht, weil das Personal im Rahmen des bestehenden Stellenplans für Kap. 1212 durch Umschichtungen auf Grund veränderter Arbeitsabläufe bereitgestellt wird. Entsprechend werden auch die Personalkosten im Rahmen der bestehenden Finanzplanung abgedeckt.

Weitere Kosten entstehen für die Kontrollbehörden des Bundes (BAG, Zoll, Grenzschutz) durch den Erwerb von Kontrollkarten, ggf. auch durch den Erwerb von Kontrollsoftware und Hardware zur Auswertung.

Bei den Ländern entsteht sachlicher und personeller Aufwand durch das Verwaltungsverfahren im Zusammenhang mit der Ausgabe der Kontrollgerätkarten. Eine kostendeckende Gebühr soll den Aufwand abdecken. Daneben entstehen Kosten für Kontrollkarten, Kontrollhard- und Kontrollsoftware der Kontrollbehörden der Länder.

E. Sonstige Kosten

Speditionen, und sonstige Unternehmen, welche unter die Sozialvorschriften fallende Fahrzeuge einsetzen, sowie Werkstätten sind verpflichtet, Unternehmens- und Werkstattkarten zu erwerben. Eventuelle Anschaffung von Hard- und Software zur Speicherung der Daten von Fahrerkarte und aus dem Massenspeicher der Kontrollgeräte bei Speditionen und sonstigen Unternehmen.

Fahrer sind verpflichtet, Fahrerkarten zu erwerben (und ggf. Kartenführerschein).

Bezifferbare Auswirkungen auf Einzelpreise, das Preisniveau sowie auf die Verbraucher und Verbraucherinnen dürften sich jedoch nach hiesiger Einschätzung nicht ergeben.

02.01.04

Vk - AS - Fz - In

Geszentwurf
der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes über Begleitregelungen zur Einführung des digitalen Kontrollgeräts zur Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten (Kontrollgerätebegleitgesetz - KontrGerätBeglG)

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler

Berlin, den 2. Januar 2004

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Dieter Althaus

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes über Begleitregelungen zur Einführung des digitalen Kontrollgeräts zur Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten (Kontrollgerätebegleitgesetz - KontrGerätBeglG)

mit Begründung und Vorblatt.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Mit freundlichen Grüßen
Gerhard Schröder

Entwurf eines
Gesetzes über Begleitregelungen zur Einführung
des digitalen Kontrollgeräts zur Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten
(Kontrollgerätebegleitgesetz - KontrGerätBeglG)

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

Artikel 1

Das Fahrpersonalgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 640), zuletzt geändert durch Gesetz vom 15. Dezember 2001 (BGBl. I S. 3762) wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Im einleitenden Satzteil werden die Wörter „Arbeit und Sozialordnung“ durch die Wörter „Wirtschaft und Arbeit“ ersetzt.

b) In Nummer 1 werden nach den Wörtern „zur Durchführung“ die Wörter „der Verordnung (EG) Nr. 2135/98 vom 24. September 1998 des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 und der Richtlinie 88/599 EWG (ABl. Nr. L 274 S. 1 vom 9. Oktober 1998),“ eingefügt.

c) Nach Nummer 3 werden der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer 4 angefügt:

„4. zur Führung eines zentralen Registers zum Nachweis der ausgestellten, abhanden gekommenen und beschädigten Fahrer-, Werkstatt-, Unternehmens- und Kontrollkarten (Zentrales Kontrollgerätkartenregister) eine Rechtsverordnung zu erlassen über

a) die Speicherung der Identifizierungsdaten der Fahrer, Techniker, Unternehmen und Behörden, denen Fahrer-, Werkstatt-, Unternehmens-

oder Kontrollkarten ausgestellt worden sind, und die Speicherung der Identifizierungsdaten der ausgestellten, verlorenen und defekten Fahrer-, Werkstatt-, Unternehmens- und Kontrollkarten,

- b) die Übermittlung der Identifizierungsdaten, mit Ausnahme biometrischer Daten, an die öffentlichen Stellen, die für Verwaltungsmaßnahmen auf Grund der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 oder darauf beruhender Rechtsvorschriften oder für die Verfolgung von Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten zuständig sind,
- c) den automatisierten Abruf der Identifizierungsdaten, mit Ausnahme biometrischer Daten, durch die vorgenannten Stellen und zur Gewährleistung des Datenschutzes, insbesondere einer Kontrolle der Zulässigkeit der Abrufe, und der Datensicherheit,
- d) die Löschung der Daten spätestens ein Jahr nach Ablauf der Gültigkeit der jeweiligen Karte.“

2. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die Aufsicht über die Ausführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85, (EWG) Nr. 3821/85 und der Verordnung (EG) Nr. 2135/98, 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) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

“(1a) Die Aufsichtsbehörde kann die erforderlichen Maßnahmen anordnen, die der Arbeitgeber zur Erfüllung der sich aus diesem Gesetz und den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen ergebenden Pflichten zu treffen hat.“

c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Der Unternehmer, der Fahrzeughalter und die Mitglieder des Fahrpersonals sind verpflichtet, der zuständigen Behörde innerhalb einer von ihr festzusetzenden Frist

1. die Auskünfte, die zur Ausführung der in Absatz 1 genannten Vorschriften erforderlich sind, wahrheitsgemäß und vollständig zu erteilen,
2. die Unterlagen, die sich auf diese Angaben beziehen oder aus denen die Lohn- oder Gehaltszahlungen ersichtlich sind, zur Prüfung auszuhändigen oder einzusenden; werden die Unterlagen automatisiert gespeichert, sind sie den zuständigen Behörden auf deren Verlangen nach Maßgabe von Satz 11 durch Datenfernübertragung oder auf einem von der jeweiligen Behörde zu bestimmenden Datenträger nach Satz 11 zur Verfügung zu stellen.

Mitglieder des Fahrpersonals haben die Tätigkeitsnachweise der Vortage, die nicht mehr mitzuführen sind, unverzüglich dem Unternehmer auszuhändigen. Bei Einsatz eines Kontrollgerätes nach Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 hat der Unternehmer die auf der Fahrerkarte gespeicherten Daten in regelmäßigen Abständen zu kopieren. Hierzu haben ihm die Mitglieder des Fahrpersonals die jeweiligen Fahrerkarten zur Verfügung zu stellen. Der Unternehmer hat ferner die im Massenspeicher des Kontrollgerätes gespeicherten Daten in regelmäßigen Abständen zu kopieren. Der Unternehmer speichert die von den Fahrerkarten und den Massenspeichern kopierten Daten unter Berücksichtigung der Grundsätze von Satz 11 ein Jahr. Nach einem Jahr sind die Daten zu löschen. Der Unternehmer hat dabei dafür Sorge zu tragen, dass eine lückenlose Dokumentation der Lenk- und Ruhezeiten gewährleistet ist, und die Daten gegen Verlust und Beschädigung zu sichern. Er stellt den Mitgliedern des Fahrpersonals auf Verlangen eine Kopie der von ihrer Fahrerkarte kopierten Daten zur Verfügung. Artikel 15 Abs. 2 Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 bleibt unberührt. Im Falle der Datenfernübertragung sind dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende Maßnahmen zur Sicherstellung von Datenschutz und Datensicherheit zu treffen, die insbesondere die Vertraulichkeit, Unversehrtheit und Zurechenbarkeit der Daten gewährleisten; im Falle der Nutzung allgemein zugänglicher Netze sind dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende Verschlüsselungsverfahren anzuwenden.“

3. Nach § 4 wird folgender § 4a eingefügt:

„§ 4a

Zuständigkeiten

Anträge auf Erteilung von Fahrer-, Werkstatt- oder Unternehmenskarten sind an die nach Landesrecht zuständigen Behörden oder Stellen zu richten. Die Länder können Dritte mit dieser Aufgabe betrauen.“

4. Dem § 5 Abs. 1 Satz 2 wird folgender Halbsatz angefügt:

„; die Fahrerkarte darf während ihrer Gültigkeitsdauer nicht entzogen oder ihre Gültigkeit ausgesetzt werden, es sei denn es wird festgestellt, dass die Karte gefälscht worden ist, der Fahrer eine Karte verwendet, deren Inhaber er nicht ist, oder die Ausstellung der Karte auf der Grundlage falscher Erklärungen oder gefälschter Dokumente erwirkt wurde“.

5. § 8 wird wie folgt gefasst:

„§ 8

Bußgeldvorschriften

„(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. als Unternehmer

- a) einer Rechtsverordnung nach § 2 Nr. 2 Buchstabe b oder Nr. 3 oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,
- b) einer Vorschrift der Verordnung (EG) Nr. 2135/98, Verordnung (EWG) Nr. 3820/85, Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 oder des AETR zuwiderhandelt, soweit eine Rechtsverordnung nach § 2 Nr. 1 Buchstabe e oder Nr. 2 Buchstabe e für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,
- c) entgegen § 3 Satz 1 ein Mitglied des Fahrpersonal nach der zurückgelegten Fahrstrecke oder der Menge der beförderten Güter entlohnt,
- d) entgegen § 4 Abs. 3 Satz 1 eine Auskunft nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erteilt oder eine Unterlage nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt, nicht oder nicht rechtzeitig einsendet oder nicht oder nicht rechtzeitig zur Verfügung stellt,

- e) entgegen § 4 Abs. 3 Satz 6 die Daten der Fahrerkarte und des Massenspeichers nicht oder nicht richtig speichert,
 - f) entgegen § 4 Abs. 3 Satz 7 Daten nicht oder nicht rechtzeitig löscht,
 - g) entgegen § 4 Abs. 3 Satz 8 nicht dafür Sorge trägt, dass eine lückenlose Dokumentation und Datensicherung erfolgt,
 - h) entgegen § 4 Abs. 5 Satz 5 eine Maßnahme nicht duldet oder
 - i) einer vollziehbaren Anordnung nach § 5 Abs. 1 Satz 1 oder § 7 zuwiderhandelt,
2. als Fahrer
- a) einer Rechtsverordnung nach § 2 Nr. 2 Buchstabe b oder Nr. 3 oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,
 - b) einer Vorschrift der Verordnung (EG) Nr. 2135/98, Verordnung (EWG) Nr. 3820/85, Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 oder des AETR zuwiderhandelt, soweit eine Rechtsverordnung nach § 2 Nr. 1 Buchstabe e oder Nr. 2 Buchstabe e für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,
 - c) entgegen § 4 Abs. 3 Satz 1 eine Auskunft nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erteilt oder eine Unterlage nicht aushändigt,
 - d) entgegen § 4 Abs. 3 Satz 2 einen Tätigkeitsnachweis nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt,
 - e) entgegen § 4 Abs. 3 Satz 4 die Fahrerkarte zum Kopieren nicht oder nicht rechtzeitig zur Verfügung stellt,
 - f) entgegen § 4 Abs. 5 Satz 5 eine Maßnahme nicht duldet oder
 - g) einer vollziehbaren Anordnung nach § 5 Abs. 1 Satz 1 oder § 7 zuwiderhandelt, oder
3. als Fahrzeughalter entgegen § 4 Abs. 3 Satz 1 eine Auskunft nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erteilt oder eine Unterlage nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt, nicht oder nicht rechtzeitig einsendet oder nicht oder nicht rechtzeitig zur Verfügung stellt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 und 3 mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Euro, in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu fünftausend Euro geahndet werden.“

6. Nach § 10 Abs. 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Die in Absatz 1 genannten Behörden haben Zuwiderhandlungen, die Anlass geben, an der Zuverlässigkeit des Unternehmers und der zur Führung der Kraftverkehrsgeschäfte bestellten Personen zu zweifeln, dem Unternehmen und der für das Unternehmen zuständigen Erlaubnisbehörde nach § 3 Abs. 7 des Güterkraftverkehrsgesetzes oder der Genehmigungsbehörde nach § 11 Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes mitzuteilen. Zur Feststellung von Wiederholungsfällen haben sie die Zuwiderhandlungen der Angehörigen desselben Unternehmens zusammenzuführen.“

Artikel 2

§ 2 Abs. 1 des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9230-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 17. Dezember 1999 (BGBl. I S. 2452) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 2 wird folgender Buchstabe d angefügt:

„d) des Zentralen Kontrollgerätartenregisters nach der Rechtsverordnung zu § 2 Nr. 4 des Fahrpersonalgesetzes,“

2. In Nummer 8 werden am Ende der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Nummern 9 und 10 angefügt:

„9. die Aufgaben der deutschen Zertifizierungsstelle nach Anlage 11 Nummer 3 des Anhangs I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. EG Nr. L 370 S. 8) in der jeweils geltenden Fassung,

10. die Personalisierung und Lieferung oder die Ausschreibung der Personalisierung und Lieferung der zum Betrieb des Kontrollgerätes nach Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 erforderlichen Kontrollgerätkarten.“

Artikel 3

Übergangsvorschrift

Solange die §§ 8 bis 11 der Fahrpersonalverordnung vom 22. August 1969 (BGBl. I S. 1307, 1791), die zuletzt durch Artikel 5 der Verordnung vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2307) geändert worden ist, nach Inkrafttreten dieses Gesetzes nicht geändert werden, ist auf diese Bußgeldvorschriften § 8 Abs. 1 Nr. 1 und 2 sowie Abs. 2 des Fahrpersonalgesetzes in der bis zum [einsetzen: Tag der Verkündung dieses Gesetzes] geltenden Fassung weiter anzuwenden.

Artikel 4

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

I. Wesentlicher Inhalt des Gesetzes

Das Gesetz ändert das Fahrpersonalgesetz (FPersG) sowie das Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA-Gesetz).

- Änderungen verschiedener Vorschriften im Fahrpersonalgesetz zwecks Begründung der Ausführungspflicht der Länder über die Verordnung (EG) Nr. 2135/98, geändert durch Verordnung (EG) Nr. 1360/2002, Anpassung verschiedener Vorschriften auf Grund der Einführung des digitalen Kontrollgerätes durch vorgenannte Verordnung.
- Ergänzung der Aufgabenzuweisung im KBA-Gesetz um Bestimmung des Kraftfahrt-Bundesamtes als nationale Zertifizierungsstelle, Registrierung der zur Bedienung des digitalen Kontrollgerätes erforderlichen Kontrollgerätkarten sowie Zuständigkeit zur Personalisierung beziehungsweise Ausschreibung der Personalisierung der Kontrollgerätkarten.

II. Mit der Verordnung (EG) Nr. 2135/98 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr hat der Rat der Europäischen Union im September 1998 die Einführung eines digitalen Kontrollgerätes zur Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten im gewerblichen Straßenverkehr beschlossen. Das bisher eingesetzte mechanische Kontrollgerät, das sich als manipulationsanfällig erwiesen hat, wird durch ein digitales Kontrollgerät abgelöst. Damit sollen die Kontrollmöglichkeiten bezüglich der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten verbessert werden. Von der Verordnung betroffen sind Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit mehr als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht und Omnibusse mit mehr als 8 Fahrgastplätzen. Mit der Veröffentlichung des Technischen Anhangs I B (Verordnung (EG) Nr. 1360/2002), welcher das Gerät technisch definiert, am 5. August 2002 entfaltet die Verordnung ihre volle Wirkung. 24 Monate nach der Veröffentlichung, also ab 5. August 2004, müssen alle relevanten Neufahrzeuge mit digitalen Kontrollgeräten ausgerüstet sein. 21 Monate nach der Veröffentlichung, also ab 5. Mai 2004, müssen alle EU-Mitgliedstaaten in der Lage sein, die für die Bedienung des Gerätes erforderlichen Kontrollgerätkarten ausgeben zu können. Zu regeln ist die Personalisierung und Lieferung der Karten an die Berechtigten.

Das Kontrollgerät ist als sogenannte „Black-Box“ konzipiert. Zu ihrer Bedienung sind scheckkartengroße Kontrollgerätkarten vorgesehen. Jede Karte ist mit einem Prozessor (Mikrochip) versehen. Folgende Karten kommen zum Einsatz:

1. Fahrerkarte
2. Unternehmenskarte
3. Werkstattkarte
4. Kontrollkarte.

Die Ausgabe erfolgt durch die von den Bundesländern zu bestimmenden Stellen. Auch eine Beleihung Dritter mit dieser Aufgabe soll möglich sein. Die Kontrollbehörden werden die von ihnen benötigten Karten direkt beim Personalisierer bestellen.

III. Gesetzgebungskompetenz des Bundes

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 1 und Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 GG. Die Voraussetzungen des Art. 72 Abs. 2 GG für eine bundesgesetzliche Regelung sind erfüllt. Die Wahrung der Rechtseinheit im gesamtstaatlichen Interesse erfordert, dass der betroffene Bereich der Sozialvorschriften im Straßenverkehr einheitlich geregelt wird. Eine Regelung durch die Länder würde zu einer Rechtszersplitterung mit problematischen Folgen führen. Bei Ausschreibung der Kontrollgerätkarten durch die Länder kämen 16 (bzw. 64) verschiedene Kartenmodelle zur Anwendung. Dies würde bei den Kontrollbehörden, die zur Überwachung der Sozialvorschriften zuständig sind, Unsicherheiten hinsichtlich der Feststellung, ob es sich bei den jeweils verwendeten Karten um „echte“ handelt, erzeugen und zu Problemen bei den Kontrollen der Sozialvorschriften führen. Verschiedene Voraussetzungen zur Erteilung der Karten in den jeweiligen Rechtsvorschriften der Länder würden letztendlich zu unterschiedlichen Ergebnissen und Rechtsunsicherheit bei der Erteilung führen. Eine Registrierung der Karten durch die Ausgabebehörden der einzelnen Bundesländer statt dem Kraftfahrt-Bundesamt hätte die Konsequenz, dass bei Anträgen von Fahrern auf Erteilung der Fahrerkarte bei einer Vielzahl (möglicherweise hunderten) von Stellen nachgefragt werden müsste, ob dem jeweiligen Fahrer bereits eine Karte erteilt ist (Art. 14 Abs. 4 Buchstabe a Verordnung (EWG) Nr. 3821/85: Jeder Fahrer soll nur Inhaber einer einzigen gültigen Fahrerkarte sein). Gleiches gilt für die Nachfrage bezüglich der Erteilung der anderen Karten.

Der vorgesehene Datenaustausch der Mitgliedstaaten der EG untereinander hinsichtlich der Frage, ob Fahrern eine Fahrerkarte erteilt wurde, wäre mit den jeweiligen Ausgabebehörden zu führen, was eine erhebliche Komplizierung und Verlangsamung des Gesamtverfahrens mit sich bringen würde (Art. 14 Abs. 4 Buchst. d Verordnung (EWG) Nr. 3821/85). Im übrigen ist die Registrierung der Werkstattkarten schon jetzt dem KBA zugeschrieben (§ 4 Abs. 7 Fahrperso-

nalgesetz i.V.m. Artikel 12 Abs. 2 und 3 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85). Die Aufgabe der nationalen Zertifizierungsstelle, welche für Deutschland den nationalen Schlüssel generiert und hütet, kann, unter Berücksichtigung des von Anhang I B der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 vorgesehenen dreistufigen Aufbaus (Wurzelinstanz/europäische Ebene, nationale Ebene, Herstellerebene), ebenfalls nur bundeseinheitlich geregelt werden. Die europäische Wurzelinstanz generiert den europäischen Schlüssel, erstellt das europäische Wurzelzertifikat und die nationalen Schlüsselzertifikate. Auf nationaler Ebene generiert die nationale Zertifizierungsstelle das nationale Schlüsselpaar und erstellt die Zertifikate für die Kontrollgerätkarten und die Kontrollgeräte, welche die Hersteller in die Karten/Geräte einzubringen haben. Bei diesem Verfahren gilt der Grundsatz, dass die jeweils höhere Ebene, das Zertifikat für die nächste untere Ebene erstellt. Kontrollgerät und Kontrollgerätkarten kommunizieren dann miteinander abgesichert durch hierarchisch aufgebaute, asymmetrische Schlüssel, deren private Schlüssel nicht auslesbar auf der Karte und im Kontrollgerät gespeichert sind sowie speziell zum Zweck der Kalibrierung der Kontrollgeräte auch über symmetrische Schlüssel.

Auch die Personalisierung kann aus sicherheitsrelevanten Gründen (verwalten und einbringen des asymmetrischen Schlüsselpaares in den Mikrochip der Karten) nur an einer zentralen Stelle erfolgen.

Unbeschadet dessen beschränkt sich das Gesetz auf die Änderung bzw. Ergänzung von Regelungen, die bereits durch Bundesgesetz getroffen wurden.

IV. Kosten

Bund:

Die dem Bund (beim Kraftfahrt-Bundesamt) entstehenden Kosten in Höhe von rd. 10 Mio. € für

- Einrichtung und Betrieb der Nationalen Zertifizierungsstelle
- Führung des Zentralen Kontrollgerätkartenregisters
- Personalisierung und Ausgabe der Kontrollgerätkarten

werden durch kostendeckende Gebühren abgedeckt.

Dafür sollen in die Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) zwei neue Gebührentatbestände aufgenommen werden, und zwar

- Zuteilung einer Kontrollgerätkarte (kalkuliert 20,-- EURO)

- Ausgabe von Zertifikaten für ein EG-Kontrollgerät im Rahmen der Kontrollgerätkarte (kalkuliert 2,-- EURO).

Die Aufgabenzuweisung an das Kraftfahrt-Bundesamt erfordert gemäß Grobkonzept 11 Kräfte; die entsprechenden Personalkosten sind bei der Gebührenkalkulation berücksichtigt. Ein Mehrbedarf an Planstellen/Stellen entsteht dadurch jedoch nicht, weil das Personal im Rahmen des bestehenden Stellenplans für Kap. 1212 durch Umschichtungen auf Grund veränderter Arbeitsabläufe bereitgestellt wird. Entsprechend werden auch die Personalkosten im Rahmen der bestehenden Finanzplanung abgedeckt.

Weitere Kosten entstehen für die Kontrollbehörden des Bundes (BAG, Zoll, Grenzschutz) durch den Erwerb von Kontrollkarten, ggfs. auch durch den Erwerb von Kontrollsoftware und Hardware zur Auswertung.

Etwaige durch Gebühreneinnahmen nicht abgedeckte Ausgaben werden im jeweiligen Einzelplan erbracht.

Länder:

Bei den Ländern entsteht sächlicher und personeller Aufwand mit der verwaltungsmäßigen Ausgabe (neue Aufgabe) der Kontrollgerätkarten. Eine kostendeckende Gebühr soll diesen Aufwand abdecken; die Regelung kann und muss angesichts des unterschiedlichen Aufwandes der mit der Aufgabe zu betrauenden Stellen den Ländern überlassen bleiben. Daneben entstehen Kosten für die von den Kontrollbehörden der Länder benötigten Kontrollhard- und Kontrollsoftware sowie Kontrollkarten.

Wirtschaft:

Speditionen, sonstige Unternehmen die Fahrzeuge einsetzen, welche unter die Sozialvorschriften fallen, und Werkstätten sind verpflichtet, Unternehmens- bzw. Werkstattkarten zu erwerben. Eventuell Anschaffung Hard- und Software zur Speicherung der Daten von Fahrerkarten und aus dem Massespeicher.

Fahrer:

Sind verpflichtet, Fahrerkarten zu erwerben (und ggf. Kartenführerschein).

Sonstige Kosten:

Auswirkungen auf Einzelpreise, das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

I. Änderung des Fahrpersonalgesetzes (Artikel 1)

Zu Nr. 1 (§ 2 Nr. 1 und Nr. 4 Fahrpersonalgesetz)

Im einleitenden Satzteil von § 2 wird die Bezeichnung „Bundesministerium für Arbeit“ durch die nun gültige Bezeichnung „Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit“ ersetzt.

Die Regelung in Nr. 1 schafft eine Ergänzung zur Ermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zum Erlass von Verordnungen.

Mit der Ergänzung durch Nr. 4 wird eine einheitliche Regelung hinsichtlich der zentralen Registrierung der Identifizierungsdaten aller zum Betrieb des digitalen Kontrollgerätes nach Anhang IB VO (EWG) Nr. 3821/85 erforderlichen Karten (einschl. Unternehmens- und Kontrollkarte) ermöglicht. Sie lässt erkennen, welchen Inhalt die auf ihr beruhenden Verordnungsermächtigungen haben können. Die Registrierung der Kontrollgerätekarten ist erforderlich, um feststellen zu können, welchen Fahrern, Werkstätten, Unternehmen und Behörden eine Kontrollgerätekarte erteilt wurde. Die Registrierung der verlorenen und defekten Karten dient der Verhinderung von Missbrauch und Manipulationen. Es soll verhindert werden, dass angeblich verlorene oder defekte Karten dazu benutzt werden, die Sozialvorschriften im Straßenverkehr zu umgehen, bzw. das Kontrollgerät zu manipulieren (Werkstattkarte). Die Identifizierungsdaten umfassen sowohl die Angaben über den Besitzer der Karte, als auch sonstige, auf der Karte befindliche Daten, die administrativen Zwecken dienen (Karten-Nr., Gültigkeitszeitraum, ausstellende Behörde, Führerschein-Nr. bei Fahrerkarte). Diese Daten werden in der zu erlassenden Rechtsverordnung ausdrücklich aufgeführt werden. Ihre Speicherung ist u.a. auch deswegen notwendig, weil gemäß Art. 12 Abs. 1, Art. 14 Abs. 4 Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 bei Erneuerung (nur Werkstattkarte), Beschädigung, Fehlfunktion, Verlust oder Diebstahl der Karten binnen 5 Werktagen eine Ersatzkarte auszustellen ist. Ohne die Speicherung der auf der Karte befindlichen Daten wird diese Frist nicht einzuhalten sein.

Die Registrierung der Kontrollkarten dient dem Zweck, den zum Vollzug der Sozialvorschriften zuständigen Behörden ein Durchfragen über die Ausgabenstelle zu ersparen.

Die Übermittlung der Daten, mit Ausnahme biometrischer Daten, soll nur an Stellen zulässig sein, welche zum Vollzug der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, den darauf beruhenden Rechtsvorschriften bzw. für die Verfolgung von Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten zuständig sind. Gleiches gilt für den automatischen Abruf der Daten. Datenschutz, Kontrolle der Zulässigkeit der Abrufe und Datensicherheit sind zu gewährleisten.

Die Kontrollgerätkarten, bzw. die darauf enthaltenen Kartennummern verfügen über einen Erneuerungs- und Ersatzindex. Werden die Nummern mit Ablauf der Gültigkeit gelöscht und beantragt der Karteninhaber nicht unmittelbar anschließend an das Auslaufen der Karte eine Erneuerung, bzw. bei Verlust einen Ersatz, kann der Index nicht gepflegt werden. Deswegen sollen die Daten erst ein Jahr nach Ablauf der Gültigkeit der Karten gelöscht werden.

Die einheitliche Regelung der Registrierung hat den Vorteil, dass bei einer Änderung der zugrunde liegenden EG-Verordnung nicht zwingend eine Änderung des KBA-Gesetzes erforderlich ist, sondern lediglich das Fahrpersonalgesetz anzupassen wäre.

Zu Nummer 2 (§ 4 Abs. 1, 1a und 3 FPersG)

Absatz 1 weist den Landesbehörden die Aufsicht über die Ausführung der VO (EG)

Nr. 2135/98 zu. Nach Art. 2 Abs. 4 dieser VO haben Fahrer, die vor dem Zeitpunkt, zu welchem die Mitgliedstaaten die Fahrerkarten ausstellen können, ein Fahrzeug lenken, das mit einem Kontrollgerät gemäß Anhang I B der VO (EWG) Nr. 3821/85 ausgerüstet ist, und denen die zuständigen Behörden noch keine Fahrerkarte ausstellen konnten, am Ende ihres Arbeitstags die vom Kontrollgerät aufgezeichneten Angaben zu den Zeitgruppen auszudrucken sowie die Angaben zu übertragen, die ihre Identifizierung ermöglichen (Name und Nummer des Führerscheins) und das ausgedruckte Dokument zu unterzeichnen. Die Erfüllung dieser Pflicht obliegt auch der Aufsicht durch die Behörden der Länder.

Da § 4 Fahrpersonalgesetz die Befugnis der zuständigen Behörde zum Erlass von Anordnungen bisher nicht eindeutig enthält, wurde mit der Einfügung des Absatzes 1a eine spezielle Anordnungsbefugnis geschaffen, mit welcher die erforderlichen Maßnahmen angeordnet werden können, die der Arbeitgeber zur Erfüllung seiner gesetzlichen Pflichten zu treffen hat.

Absatz 3 wurde neu gefasst. Satz 1 Nr. 2 eröffnet den Kontrollbehörden die Möglichkeit, sich die zur Überwachung erforderlichen Unterlagen durch Datenfernübertragung oder mit einem durch die Behörde zu bestimmenden Datenträger übermitteln zu lassen. Dadurch soll vermieden werden, dass die Behörden die für alle denkbaren Datenträger erforderlichen Laufwerke bereithalten müssen. Der Verweis auf Satz 11 stellt klar, dass entsprechende Maßnahmen zur Sicherstellung von Datenschutz und Datensicherheit zu treffen sind.

Absatz 3 Satz 3 verpflichtet den Unternehmer, die Daten aus den Speicherchips der Fahrerkarten zu kopieren und im Betrieb zu speichern. Dies ist notwendig, da die Aushändigung der aufgezeichneten Daten zur Aufbewahrung und Verbleib im Betrieb, wie bei den Schaublättern der herkömmlichen Kontrollgeräte, nicht möglich ist. Damit erst wird der Unternehmer in die Lage versetzt, seine Verpflichtungen aus § 4 Abs. 3 Satz 1, sowie aus Art. 15 Abs. 2 VO (EWG) Nr. 3820/85 (Überwachung der Einhaltung der Sozialvorschriften), zu erfüllen. Gleiches gilt für die Verpflichtung des Kopierens der Daten aus dem Massenspeicher des Kontrollgerätes gemäß Satz 5, der im Gegensatz zur Fahrerkarte, die Daten aller auf dem Fahrzeug beschäftigten Fahrer enthält. Hierdurch werden auch die Betriebskontrollen zur Einhaltung der Sozialvorschriften bei den Fahrzeugen, welche über ein digitales Kontrollgerät verfügen, ermöglicht. Der Unternehmer muss die Daten ein Jahr speichern und gegen Verlust und Beschädigung sichern.

Danach sind die Daten zu löschen.

Die Regelung des Zeitraumes, in welchem die Daten von dem Speicherchip der Fahrerkarte und aus dem Massenspeicher zu kopieren sind, soll in der Fahrpersonalverordnung erfolgen, da ansonsten bei Änderung der zugrunde liegenden EG-Verordnung jeweils das Fahrpersonalgesetz geändert werden müsste. Übereinstimmend mit Regelungen in den übrigen EG-Staaten, die später durch eine entsprechende EG-Regelung ersetzt werden, sollen die Daten auf der Fahrerkarte jeweils nach 31 Tagen kopiert und für ein Jahr gespeichert werden. Satz 10 stellt klar, dass der Unternehmer durch die Speicherung der Daten im Betrieb nicht von seiner Pflicht zur Überwachung der Sozialvorschriften befreit wird. Auch für den Fall des Kopierens der Daten von Massenspeicher und Fahrerkarte ist Satz 11 zu beachten.

Zu Nummer 3 (§ 4a FPersG)

Die Vorschrift hat deklaratorischen Charakter. Sie stellt klar, dass die Länder statt eigener Behörden auch Dritte mit der Kartenausgabe betrauen können (z. B. durch Beleihung). Die Kontrollkarten werden von den Kontrollbehörden direkt beim Personalisierer (KBA) bestellt.

Zu Nummer 4 (§ 5 Abs. 1 FPersG)

Mit der Änderung wird deklaratorisch klargestellt, dass die Fahrerkarte nicht eingezogen werden darf. Eine entsprechende Regelung besteht in Art. 14 Abs. 4 Buchstabe c Verordnung (EWG) Nr. 3821/85.

Zu Nummer 5 (§ 8 Abs. 1 und 2 FPersG)

Abs. 1 enthält redaktionelle Anpassungen der Ordnungswidrigkeitentatbestände an die geänderten Grundbestimmungen. In Nr. 3 wird erstmals die Auskunftspflicht des Fahrzeughalters nach § 4 Abs. 3 ausdrücklich bußgeldbewehrt.

Absatz 2 erhöht die Bußgeldandrohung für Verstöße durch den Unternehmer oder Fahrzeughalter von derzeit 5.000 Euro auf 10.000 Euro. Damit wird der Bußgeldrahmen an die im europäischen Ausland üblichen Bußgelder angenähert. Angesichts der Häufigkeit der bei Kontrollen festgestellten Verstöße soll durch die Erhöhung des Bußgeldrahmens auch ein stärkerer Abschreckungseffekt erreicht werden. Im Übrigen wird hiermit den in der Gesetzgebung üblichen Höchstbeträgen bei Bußgeldandrohungen Rechnung getragen.

Zu Nr. 6 (§ 10 FPersG)

Die nach Abs. 2a durch die Bußgeldbehörden zu tätigen Mitteilungen an die Erlaubnis- bzw. Genehmigungsbehörden sind für die Beurteilung der Zuverlässigkeit der Unternehmen von erheblicher Bedeutung.

II. Änderung des KBA-Gesetzes (Artikel 2)

Zu Nummer 1 (§ 2 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe d)

Dem Kraftfahrt-Bundesamt wird die Führung des Zentralen Kontrollgerätregister zugewiesen. Dies beinhaltet die Registrierung sämtlicher zum Betrieb des Kontrollgerätes erforderlicher Karten. Die Registrierung der Werkstattkarte ist dem KBA schon jetzt kraft Gesetzes zugeschrieben (§ 4 Abs. 7 Fahrpersonalgesetz i. V. m. Artikel 12 Abs. 2 und 3 der VO (EWG) Nr. 3821/85). Artikel 12 Abs. 1 Unterabsatz 4 der VO (EWG) Nr. 3821/85 bestimmt zusätzlich, dass die die Werkstattkarten ausgebenden Behörden ein Verzeichnis der ausgestellten, verlorenen, gestohlenen und defekten Karten zu führen haben. Hierdurch sollen Manipulationen verhindert werden. Weil die Werkstattkarte eine manipulative Kalibrierung des Kontrollgerätes ermöglicht, ist die Vermeidung von Missbrauch bei ihr von besonderer Bedeutung. Da jede Einflussnahme mit einer Werkstattkarte von den Kontrollgeräten registriert wird, kann im Nachhinein festgestellt werden, ob der Eingriff mit einer gestohlenen oder verlorenen Karte durchgeführt wurde oder ob er mit einer rechtmäßig einer Werkstatt zugeteilten Karte durchgeführt wurde.

Das gemäß Artikel 14 Abs. 4a Unterabsatz 4 zu führende Verzeichnis der ausgestellten, gestohlenen, verlorenen und defekten Fahrerkarten wird ebenfalls sinnvollerweise beim KBA, welches bereits über die entsprechende Infrastruktur und Erfahrungen bei der Registrierung von Fahrerlaubnissen im Zentralen Fahrerlaubnisregister verfügt, angesiedelt. Da sicherzustellen ist, dass niemand mehr als eine Fahrerkarte erhält (Artikel 14 Abs. 4 VO (EWG) Nr. 3821/85), ist eine zentrale Registrierung und Auskunftserteilung ohnehin erforderlich. Im Übrigen werden die örtlichen Fahrerlaubnisregister gemäß § 65 Abs. 10 StVG zum 31. Dezember 2005 geschlossen, so dass ein Abgleich der örtlichen Fahrerlaubnisregisterdaten mit dem Fahrerkartenregister danach gar nicht mehr möglich wäre.

Die Einrichtung des Unternehmenskartenregisters ist erforderlich, um feststellen zu können, wem eine Unternehmenskarte erteilt ist. Da die VO (EWG) Nr. 3821/85 hierfür keine Ermächtigungsgrundlage vorsah, wird eine solche in § 2 Nr. 4 FPersG geschaffen.

Zu Nummer 2 (§ 2 Abs. 1 Nr. 9 und Nr. 10)

Das Kraftfahrt-Bundesamt wird nationale Zertifizierungsstelle nach Anlage 11, Ziffer 3, Anhang I B zur VO (EWG) Nr. 3281/85. Wichtigste Aufgabe dieser Stelle ist die durch das Sicherheitskonzept vorgesehene Erstellung von (kryptologischen) Zertifikaten, welche Voraussetzung für die Kommunikation zwischen Speichergerät und Kontrollgerät sind. Eine vergleichbare Aufgabe existiert bisher nicht. Ein elektronisches Schlüsselmanagement in der geforderten Komplexität ist - soweit ersichtlich - weltweit ohne Beispiel und in der Praxis nicht erprobt. Es wird Neuland betreten.

Die Aufgaben der Zertifizierungsstelle (ca. 2 Mio. Zertifizierungen bei Einführung des digitalen Kontrollgerätes sowie Monitoring beim Personalisierer) sollen - auch nach Auffassung des Bundesamtes für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) - von einer Behörde wahrgenommen werden (Appendix 11 des Anhangs I B). Die Arbeit der nationalen Zertifizierungsstelle ist eine wichtige Voraussetzung für ein reibungsloses Funktionieren des vorgesehenen europäischen Schlüsselmanagements (Wurzelninstanz ist das Joint Research Center (JRC) in Ispra/Italien) und für die weiteren Arbeitsschritte. Sie hängt allerdings von der Erstellung des europäischen Sicherheitskonzeptes (Policy) seitens des JRC ab.

Sowohl um die Personalisierung der Karten - im Auftrag der Bundesländer - durch das KBA ausschreiben und durch Private ausführen zu lassen, als auch für eine Personalisierung in der Behörde selber bedarf es einer Ergänzung des KBA-Gesetzes, das die Aufgaben der Behörde

abschließend festlegt. Datenschutzrechtliche Grundlage für das „Outsourcen“ der Personalisierung wäre § 11 Bundesdatenschutzgesetz.

III. Übergangsvorschrift (Art. 3)

Die Vorschrift lässt die Blankettvorschrift des § 8 Fahrpersonalgesetz bis zur Änderung der §§ 8 bis 11 Fahrpersonalverordnung bestehen. Dadurch werden Lücken in der Bußgeldbewehrung für die Übergangszeit bis zur ersten Änderung der §§ 8 bis 11 Fahrpersonalverordnung, die nach dem Inkrafttreten des Gesetzes erfolgt, vermieden.

IV. Inkrafttreten (Art. 4)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.