

**03.02.04****Empfehlungen  
der Ausschüsse**Vk - AS - Fz - Inzu **Punkt .....** der 796. Sitzung des Bundesrates am 13. Februar 2004

---

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

A.

Der **federführende Verkehrsausschuss (Vk)** und  
der **Ausschuss für Arbeit und Sozialpolitik (AS)**

empfehlen dem Bundesrat,

zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt  
Stellung zu nehmen:Vk 1. Zum Gesetzentwurf allgemein\*

- a) Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich den Gesetzentwurf als einen geeigneten Beitrag zur raschen und effizienten Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich der Sozialvorschriften.
- b) Er hält auch die Speicherung der Daten für grundsätzlich notwendig, um die Einhaltung der Sozialvorschriften besser als in der Vergangenheit zu gewährleisten.

---

\* Bei Annahme von Ziffer 1 und 2 werden diese redaktionell zusammengeführt.

...

(Noch Ziffer 1)

- c) Die Verpflichtung zur Speicherung der Fahrten ausschließlich durch den Unternehmer selbst ohne Möglichkeit der Einschaltung Dritter geht jedoch über die einschlägige EU-Verordnung hinaus und kann zu Wettbewerbsverzerrungen zum Nachteil deutscher Unternehmen führen. Diese müssten, auch wenn es sich um kleine Betriebe handelt, die erforderliche kostenintensive Hardware und Software selbst anschaffen und unterhalten. Auch deutsche Unternehmen sollten daher die Möglichkeit zur Speicherung unter Einschaltung Dritter erhalten, solange keine EU-einheitliche Verpflichtung der Unternehmen selbst besteht.
- d) Der Bundesrat weist darauf hin, dass aus der Begründung zum Gesetzentwurf nicht hervorgeht, welche Kosten bei den Ländern durch die Ausgabe der Karten sowie die spätere Kontrolle entstehen. Ebenfalls bleibt unklar, welche Kosten den Speditionsunternehmen, Werkstätten und Fahrern durch den Erwerb der Karten bzw. der zusätzlich notwendigen Hard- und Software entstehen. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, die Kosten, die Ländern und betroffenen Unternehmen entstehen, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu spezifizieren.

AS 2. Zum Gesetzesentwurf allgemein\*

Die Bundesregierung wird gebeten, sich bei der Europäischen Kommission für eine Veränderung des Starttermins für das digitale Kontrollgerät einzusetzen, um Rechtsunsicherheit, Defizite bei der Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten und zusätzliche Kosten bei den für die Ausgabe der Fahrer-, Unternehmens- und Werkstattkarten für das digitale Kontrollgerät zuständigen Behörden und Stellen zu vermeiden.

Darüber hinaus wird die Bundesregierung gebeten, den zuständigen Behörden und Stellen in den Ländern über das Kraftfahrt-Bundesamt flexibel und aktiv Hilfestellungen in ausreichendem Umfang für die Ausgabe der Kontrollkarten und bei der Einrichtung der erforderlichen Datenverarbeitungsstrukturen zu gewähren.

---

\* Bei Annahme von Ziffer 1 und 2 werden diese redaktionell zusammengeführt.

(noch Ziffer 2)

Begründung:

Der 5. August 2004 als Starttermin für den elektronischen Fahrtenschreiber ist kaum mehr zu halten. Die Tachographen-Hersteller hätten bis zum 5. August 2003 eine Bauartgenehmigung erhalten müssen, die aber bisher nach derzeitiger Kenntnis in keinem Fall erteilt worden ist. Es wäre daher bereits eine Fristverlängerung um mindestens ein Jahr erforderlich, damit der in unbestimmter Zeit fertige digitale Tachograph noch die notwendigen Praxistests bei den Kraftfahrzeugherstellern durchlaufen kann. Im Interesse eines einheitlichen Starttermins für die Einführung des Geräts innerhalb der Europäischen Union, um Rechtsunsicherheit bei der Zulassung der betreffenden Fahrzeuge, Defizite bei der Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten sowie zusätzliche Kosten für die für die Ausgabe der Fahrer-, Unternehmens- und Werkstattkarten zuständigen Behörden und Stellen zu vermeiden, ist daher die Verschiebung der Einführungsfrist erforderlich. Die Bundesregierung wird gebeten, sich hierfür bei der Europäischen Kommission einzusetzen.

Vor diesem Hintergrund ist auch die Einführung der Ausgabe der Kontrollgerätekarten in den einzelnen Ländern wegen des unklaren Zeithorizonts und damit einhergehenden Ungewissheiten mit besonderen Problemen verbunden. Die Bundesregierung wird daher gebeten, den zuständigen Behörden und Stellen über das Kraftfahrt-Bundesamt flexibel und aktiv ausreichende Hilfestellungen für die Ausgabe der Kontrollkarten zu gewähren. Dazu kann beispielsweise auch in einem begrenzten Zeitraum die Annahme von papiergestützten Anträgen für die Ausgabe der Kontrollkarten gehören. Hinzu kommen sollte das aktive Anbieten von Hilfestellungen in erforderlichem Umfang durch das Kraftfahrt-Bundesamt bei der Einrichtung der erforderlichen Datenverarbeitungsstrukturen in den Ausgabestellen in den Ländern.

AS 3. Zu Artikel 1 insgesamt

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, Handhabungen zu schaffen, mit denen Eingriffe an Kraftfahrzeugen oder Kontrollgeräten sowie deren vorbereitende Handlungen strafrechtlich verfolgt werden können, die den (elektronischen oder mechanischen) Aufzeichnungs- bzw. Speichervorgang des Kontrollgerätes beeinflussen, unterdrücken oder störende Auswirkungen in Gang setzen können, um die für die Überwachung oder die Aufsicht über die Ausführung des Fahrpersonalgesetzes zuständigen Behörden zu täuschen.

(noch Ziffer 3)

Begründung (nur gegenüber dem Plenum):

Eingriffe, die dazu dienen, Aufzeichnungen bzw. Speichervorgänge des Kontrollgerätes zu beeinflussen oder zu unterdrücken, sind insbesondere im Hinblick auf die dadurch ermöglichte Täuschung zu Lasten der Verkehrssicherheit verwerflich.

Zwar sind Manipulationen nach §§ 267/268 StGB in bestimmten Fällen schon strafbar. Dies trifft aber bislang nicht auf die Vorbereitungshandlungen zu. Der Unrechtsgehalt der wohlüberlegten, vorsätzlichen Vorbereitungshandlung ist in diesem Zusammenhang mindestens genauso groß, wie die dadurch ermöglichte Täuschungshandlung.

Manipulationen sind mit entsprechenden programmierungstechnischen Fachkenntnissen auch am neuen Kontrollgerät nicht auszuschließen. Deshalb kommt gerade hier der vorbereitenden Handlung besondere Bedeutung zu.

Mit entsprechenden Strafvorschriften könnte der Anreiz zu Manipulationen erheblich reduziert werden.

Im Rahmen der Bund/Länder-Initiative "Reisebussicherheit" der Innen- und Verkehrsressorts wird derzeit die Schaffung entsprechender Strafvorschriften erörtert.

AS 4. Zu Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe a (§ 2 FPersG)

In Artikel 1 Nr. 1 ist Buchstabe a zu streichen.

Begründung:

Das Fahrpersonalgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 640) wurde zuletzt geändert durch Artikel 232 der Achten Zuständigkeitsanpassungsverordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304).

Im Rahmen dieser Änderung des Fahrpersonalgesetzes wurden in den §§ 2 und 6 FPersG die Wörter "Arbeit und Sozialordnung" durch die Wörter "Wirtschaft und Arbeit" ersetzt. Damit läuft Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe a ins Leere und ist zu streichen.

AS 5. Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe b<sub>1</sub> - neu - (§ 2 Nr. 1 Buchstabe e und Nr. 2 Buchstabe e FPersG)

In Artikel 1 Nr. 1 ist nach Buchstabe b folgender Buchstabe einzufügen:

'b<sub>1</sub>) In Nummer 1 Buchstabe e und Nr. 2 Buchstabe e sind jeweils die Wörter "nach § 8 Abs. 1 Nr. 2" durch die Wörter "nach § 8 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b und Nr. 2 Buchstabe b" zu ersetzen.'

Begründung:

Es handelt sich um eine redaktionelle Folgeänderung zur Regelung des Gesetzentwurfs in Artikel 1 Nr. 5 mit der Neufassung des § 8 FPersG.

AS 6. Zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe c (§ 4 Abs. 3 Satz 7 FPersG)

In Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe c ist § 4 Abs. 3 Satz 7 wie folgt zu fassen:

"Die Daten sind zu löschen, wenn ihre Erfassung und Speicherung zur Erfüllung gesetzlicher Aufbewahrungspflichten nicht mehr erforderlich ist."

Begründung:

Der Unternehmer wird in § 4 Abs. 3 FPersG verpflichtet, die kopierten Daten nach einem Jahr zu löschen.

Die derzeit verwendeten Schaublätter dienen zwar in erster Linie der Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten und sind ebenfalls ein Jahr lang geordnet im Betrieb aufzubewahren. In der Praxis werden die Schaublätter jedoch auch zur Erfüllung der Vorgabe des § 16 Abs. 2 ArbZG verwendet, wonach der Arbeitgeber verpflichtet ist, die über die werktägliche Arbeitszeit nach § 3 Satz 1 ArbZG hinausgehende Arbeitszeit aufzuzeichnen. Diese Aufzeichnungen sind mindestens zwei Jahre aufzubewahren.

Mit der zunehmenden Ablösung der Schaublätter durch digitale Daten und der Verpflichtung diese nach einem Jahr zu löschen, wäre der Unternehmer gezwungen, einen "doppelten" Nachweis anzulegen um seinen gesetzlichen Verpflichtungen nachzukommen.

Dies würde einen nicht zumutbaren zusätzlichen Verwaltungsaufwand darstellen, zumal keine datenschutzrechtlichen Gründe ersichtlich sind, die Daten bereits nach einem Jahr löschen zu müssen.

AS 7. Zu Artikel 1 Nr. 3 (§ 4a Satz 2 FPersG)

In Artikel 1 Nr. 3 ist § 4a Satz 2 wie folgt zu fassen:

"Die Länder können Dritte mit der Ausgabe der Kontrollgerätkarten betrauen."

Begründung:

Die Ermächtigung der Länder, Dritte betrauen zu können, soll sich auf die Kontrollgerätkartenausgabe beziehen. Rein sprachlich bezieht sich die Formulierung nach Satz 2 "... mit dieser Aufgabe betrauen." aber auf die im vorhergehenden Satz definierte Aufgabe. Dabei geht es aber nicht um die Kartenausgabe, sondern um die Ermächtigung zur Bestimmung der zuständigen Behörden oder Stellen. Diese Ermächtigung darf nicht Dritten übertragen werden können. Eine Richtigstellung ist erforderlich.

AS 8. Zu Artikel 1 Nr. 3a - neu - (§ 4b - neu - FPersG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 3 folgende Nummer einzufügen:

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

"§ 4b

Fahrerlaubnisrechtliche Auskünfte

Durch Abruf im automatisierten Verfahren dürfen aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister die nach § 49 Abs. 1 Nr. 1 bis 3, 5 bis 11 und 15 Fahrerlaubnisverordnung gespeicherten Daten für Maßnahmen im Zusammenhang mit der Ausgabe und Kontrolle von Fahrerkarten nach der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 an die hierfür zuständigen Stellen im Inland sowie in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum übermittelt werden."

Begründung:

Voraussetzung für die Erteilung einer Fahrerkarte ist der Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis in einer entsprechenden Klasse.

Die für die Antragsbearbeitung und Durchführung von Kontrollen von Fahrerkarten zuständigen Behörden oder Stellen müssen Zugriffsrechte erhalten, um durch Abruf im automatisierten Verfahren im Zentralen Fahrerlaubnisregister die Gültigkeit der Fahrerlaubnis überprüfen zu können.

AS 9. Zu Artikel 1 Nr. 5 (§ 8 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe f FPersG)

In Artikel 1 Nr. 5 ist in § 8 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe f zu streichen.

Begründung:

Da die Verpflichtung des Unternehmers, die kopierten Daten zu löschen, für das Schutzziel der Sozialvorschriften keine erkennbare Bedeutung hat, kann auf die in § 8 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe f FPersG vorgesehene Bußgeldbewehrung verzichtet werden.

AS 10. Artikel 1 Nr. 5 (§ 8 Abs. 2 FPersG)

In Artikel 1 Nr. 5 ist in § 8 Abs. 2 das Wort "zehntausend" durch das Wort "fünfzehntausend" zu ersetzen.

Begründung:

Die beabsichtigte Anhebung der Bußgeldandrohung für Verstöße durch den Unternehmer oder Fahrzeughalter von derzeit 5.000 Euro auf lediglich 10.000 Euro entspricht nicht den Erfordernissen der Praxis. Mit Bußgeldandrohungen in dieser Größenordnung können die Anreize für Unternehmer und Fahrzeughalter zur Einhaltung der Vorschriften nicht wesentlich gesteigert werden.

Ein Bußgeldrahmen bis zehntausend Euro bleibt nach wie vor deutlich hinter den Höchstbeträgen für Bußgeldandrohungen im Arbeitsschutzrecht, wie z. B. nach Arbeitszeitgesetz und Jugendarbeitsschutzgesetz (je fünfzehntausend Euro) oder nach Arbeitsschutzgesetz und Arbeitssicherheitsgesetz (je fünfundzwanzigtausend Euro) zurück. Die Begründung, dass damit den in der Gesetzgebung üblichen Höchstbeträgen bei Bußgeldandrohungen Rechnung getragen wird, trifft somit nicht zu.

Die Fahrpersonalvorschriften zielen, im Vergleich zum Arbeitszeitgesetz, neben dem Schutz von Sicherheit und Gesundheit des Fahrpersonals darüber hinaus auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit ab. Verstöße gegen die Sozialvorschriften im Straßenverkehr können folgenreiche Auswirkungen haben. Die Nichteinhaltung der Lenk- und Ruhezeiten bei Fahrern von großen Lastkraftwagen und Reisebussen führen immer wieder zu schweren Verkehrsunfällen. Folgerichtig ist der Ahndungsrahmen im Fahrpersonalgesetz zumindest dem Höchstbetrag der Bußgeldandrohung nach dem Arbeitszeitgesetz anzupassen.

B.

11. Der **Finanzausschuss** und  
der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten**

empfehlen dem Bundesrat,

gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes keine  
Einwendungen zu erheben.