

11.03.13**Empfehlungen
der Ausschüsse**Vk - AS - Inzu **Punkt ...** der 908. Sitzung des Bundesrates am 22. März 2013

Verordnung zur Änderung fahrpersonalrechtlicher und güterkraft-
verkehrsrechtlicher Vorschriften

Der **federführende Verkehrsausschuss (Vk)**,der **Ausschuss für Arbeit und Sozialpolitik (AS)** undder **Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In)**empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 des
Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:Vk, AS 1. Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe c - neu - (§ 1 Absatz 2 Nummer 4 FPersV)

Dem Artikel 1 Nummer 1 ist folgender Buchstabe anzufügen:

'c) In Nummer 4 wird das Wort "örtlichen" durch das Wort "öffentlichen"
ersetzt.'Begründung:Redaktionelle Änderung zur Anpassung des Wortlautes an die Regelung in
§ 18 Absatz 1 Nummer 4 Buchstabe b.

AS 2. Zu Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe a (§ 18 Absatz 1 Nummer 4 Buchstabe a FPersV)

Artikel 3 Satz 2 - neu - (Inkrafttreten)

a) In Artikel 1 Nummer 3 ist Buchstabe a wie folgt zu fassen:

"a) Nummer 4 Buchstabe a wird gestrichen."

b) Dem Artikel 3 ist folgender Satz anzufügen:

"Abweichend von Satz 1 tritt Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe a sechs Monate nach Verkündung der Verordnung in Kraft."

Begründung:

Buchstabe a:

Die Änderung der FPersV sollte dazu genutzt werden, die Möglichkeiten von Überprüfungen der Arbeitszeitsvorschriften durch die Arbeitsschutzbehörden für Fahrerinnen und Fahrer in der Paketzustellung zu verbessern. Dieses gilt insbesondere auch deshalb, weil sowohl bei § 21a Absatz 1 Arbeitszeitgesetz als auch bei § 1 des Gesetzes zur Regelung der Arbeitszeit von selbstständigen Kraftfahrern bezüglich des Anwendungsbereichs die nationalen Ausnahmen gemäß der Fahrpersonalverordnung im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 Berücksichtigung finden.

Die Nutzung der Ausnahmemöglichkeit von den Europäischen Sozialvorschriften durch § 18 Absatz 1 Nummer 4 Buchstabe a FPersV ist im nationalen Recht nicht mehr zeitgemäß. Angesichts der heutigen Arbeitsbedingungen in der Paketzustellung ist nicht nachvollziehbar, warum bestimmte Fahrzeuge bei Zustellungen von Universaldienstleistungen gemäß § 1 Absatz 1 der Post-Universaldienstleistungsverordnung (Zustellung von Briefen bis 2 000 g, Paketen bis 20 kg sowie Zeitungen/Zeitschriften) in einem Umkreis von 50 km vom Standort des Unternehmens von einer Überprüfung der Lenk- und Ruhezeiten durch die Arbeitsschutzbehörden ausgenommen sein sollen. Kontrollbehörden können Überprüfungen der Arbeitszeiten des Fahrpersonals für die Paketzustelldienste im Umkreis von 50 km vom Unternehmensstandort nach der geltenden nationalen Rechtslage in vielen Fällen grundsätzlich nur auf der Basis der für den Arbeitgeber bestehenden Aufzeichnungsverpflichtung nach dem Arbeitszeitgesetz für die über acht Stunden hinausgehende werktägliche Arbeitszeit vornehmen. Da damit grundsätzlich keine Verpflichtung zur umfassenden Arbeitszeitaufzeichnung besteht, wird eine Kontrolle der tatsächlichen Arbeitszeiten des Fahrpersonals unangemessen erschwert.

Dieses gilt umso mehr, weil viele große Paketdienste mittlerweile Pakete bis zu einem Gewicht von 30 bis 40 Kilogramm transportieren. Die für die ursprünglich unter staatlicher Kontrolle stehenden Universaldienstleistungen gedachten Ausnahmen bis 20 Kilogramm sind schon deswegen nicht mehr

sachgerecht. Bei Überschreiten der Gewichtsgrenze von 20 Kilogramm wird von Gerichten ein Nachwiegen der diesbezüglichen Pakete verlangt, was zu einem nicht nachvollziehbaren Aufwand bei den Arbeitsschutzbehörden führt.

In diesem Zusammenhang sei auch auf die Rechtslage in anderen europäischen Ländern hingewiesen, die von der Möglichkeit einer Ausnahme von den europäischen Sozialvorschriften keinen Gebrauch gemacht haben (zum Beispiel Lenker/Innen-Ausnahmeverordnung der Republik Österreich und Chauffeurverordnung der Schweiz).

Buchstabe b:

Die aus Buchstabe a resultierende Änderung der FPersV würde gegebenenfalls gemäß Artikel 3 der Verordnung am Tag nach der Verkündung in Kraft treten. Es gibt für die betroffenen Betriebe keine Übergangsfrist zur Beschaffung von Kontrollgeräten, Fahrerkarten und Unternehmenskarten. Mit der Ergänzung wird dieses Problem behoben.

AS 3. Zu Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe b (§ 18 Absatz 1 Nummer 12 FPersV)

In Artikel 1 Nummer 3 ist Buchstabe b wie folgt zu fassen:

'b) Nummer 12 wird wie folgt gefasst:

"12. Fahrzeuge, die innerhalb eines Umkreises von bis zu 100 Kilometern zum Abholen von Milch bei landwirtschaftlichen Betrieben, zur Rückgabe von Milchbehältern oder zur Lieferung von Milcherzeugnissen für Futterzwecke an diese Betriebe verwendet werden," '

Begründung:

Die von der Bundesregierung angestrebte Änderung hätte den Effekt, dass Milchtransporter grundsätzlich von der Anwendung der Lenk- und Ruhezeitvorschriften ausgenommen wären. Dies ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Arbeitsschutzes nicht Ziel führend und soll durch die Aufnahme einer 100-Kilometer-Umkreisregelung, entsprechend anderen landwirtschaftlich geprägten Ausnahmeregelungen in § 18 Absatz 1 Nummer 2 und 3 FPersV behoben werden. Im Einzelnen:

a) Änderung der Rahmenbedingungen:

Die Ausnahmeregelung war bereits in Artikel 4 Nummer 13 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 aufgeführt und wurde bei der Novellierung in Artikel 13 Buchstabe I der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 beziehungsweise in § 18 Absatz 1 Nummer 12 FPersV des nationalen Rechts übernommen. Eine konkretisierende Einschränkung der Inanspruchnahme des Ausnahmetatbestandes erfolgte aufgrund des Urteils des Oberlandesgerichts Hamm vom 10. Mai 2007 (4 Ss OWi 255/07).

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen der Milchindustrie haben sich seit 1985 jedoch grundlegend geändert. So verringerte sich die Zahl der Molkereien in Deutschland von 1985 bis 2009 von circa 500 Unternehmen auf circa 100 Unternehmen, gleichzeitig ist ein erheblicher Rückgang der kleineren Molkereien in Deutschland zu verzeichnen. Molkereien, die über 300 000 Tonnen Milch pro Jahr verarbeiten, haben einen Marktanteil von circa 70 Prozent. (Angaben Milch-Industrieverband, Internet "Milch & Markt").

Nach dem heutigen technischen und logistischen Standard wird die Milch im Sammeltransportverfahren bei den landwirtschaftlichen Betrieben abgeholt und der nächsten Molkerei oder einem Milch verarbeitenden Industriebetrieb zugeführt. Die großen Molkereien setzen in der Regel Tankfahrzeuge über weite Strecken ein. Tägliche Fahrstrecken von 300 bis 500 Kilometer sind dabei keine Seltenheit. Die von den Milchtransportern zurückgelegten Strecken unterscheiden sich insofern nicht von den Fahrzeugen, die andere Flüssiglebensmittel befördern. Die Lenk- und Arbeitsbedingungen der Fahrer von Milchtransportfahrzeugen würden sich bei Nichtanwendung der Lenk- und Ruhezeitvorschriften erheblich von denen in anderen Gütertransportbranchen unterscheiden.

- b) Feststellung erheblicher Verstöße bei der Güterbeförderung mit Milchtransportfahrzeugen durch die Kontrollbehörden:

Nach Artikel 13 Nummer 1 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 kann jeder Mitgliedstaat für sein Hoheitsgebiet Abweichungen von den Artikeln 5 bis 9 zulassen, sofern der Verwirklichung der in Artikel 1 genannten Schutzziele nichts entgegensteht. Im Fall der Milchtransportfahrzeuge wäre bei einer 1:1 Umsetzung der Ausnahmeregelung eine derartige Beeinträchtigung der Schutzziele aufgrund der Erkenntnisse aus dem Vollzug zu befürchten.

Die Aufsichtsbehörden der Länder haben bei der Überwachung der Güterbeförderung mit Milchtransportfahrzeugen zahlreiche Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeitbestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 in folgenden Größenordnungen festgestellt:

- Überschreitungen der täglichen Lenkzeit um bis zu 7 Stunden (Lenkzeiten von bis zu 17 Stunden!);
- Lenkzeitunterbrechung erst nach 6,5 Stunden eingelegt;
- Tägliche Ruhezeit um bis zu 4,5 Stunden unterschritten;
- Wöchentliche Ruhezeit erst nach 8 Tagen und dann nicht in vollem Umfang erbracht.
- Es wurden teilweise Fahrzeiten von 12 bis 15 Stunden am Stück festgestellt.

Seitens der Polizeibehörden der Länder werden derartige Verstöße in Auswertung der Straßenkontrollen bestätigt. Bei Fahrern von Milchtransportern, die sich vermeintlich auf die Ausnahmeregelung berufen und das Kontrollgerät nicht bedient haben, sind vermehrt Geschwindigkeitsverstöße aufgetreten.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Schutzziele der Verordnung im Hinblick auf den Ausnahmetatbestand für die Milchtransportfahrzeuge nur bei einer Begrenzung des Umkreises auf maximal 100 km gewahrt werden können. Für kleine Milch verarbeitende Unternehmen und ihre in der Regel bäuerlichen Zulieferbetriebe, die bei Konzeption der Ausnahmeregelung im Fokus standen, ist die vorgeschlagene Entfernungsregelung dagegen ausreichend.

- In
4. Zu Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe aaa
(§ 20 Absatz 1 Satz 1 FPersV),*
Doppelbuchstabe cc - neu - , dd - neu -
(§ 20 Absatz 1 Satz 4 - neu - FPersV),
Buchstabe b (§ 20 Absatz 2 FPersV),
Buchstabe d - neu - (§ 20 Absatz 3 Satz 1 FPersV)

Artikel 1 Nummer 4 ist wie folgt zu ändern:

- a) Buchstabe a ist wie folgt zu ändern:
- aa) In Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe aaa sind in § 20 Absatz 1 Satz 1 die Wörter "Abhängig beschäftigte" durch die Wörter "Selbstfahrende Unternehmer und" zu ersetzen.
- bb) Nach Doppelbuchstabe bb sind folgende Doppelbuchstaben einzufügen:
- 'cc) Nach Satz 3 wird folgender Satz eingefügt:
- "Der selbstfahrende Unternehmer hat die Bescheinigung vor Fahrtantritt auszustellen und zu unterzeichnen und manuelle Nachträge nach Absatz 2a oder Absatz 2b vorzunehmen.
- dd) Im bisherigen Satz 4 werden die Wörter "Die Bescheinigung ist" durch die Wörter "Im Übrigen ist die Bescheinigung" ersetzt und nach dem Wort "Unternehmer" die Wörter ", der nicht zugleich Fahrer ist," eingefügt.'
- b) In Buchstabe b sind in § 20 Absatz 2 Satz 3 nach dem Wort "Unternehmer" die Wörter ", der nicht zugleich Fahrer ist," einzufügen.
- c) Nach Buchstabe c ist folgender Buchstabe anzufügen:

* Ziffern 4 und 5 werden gegebenenfalls redaktionell zusammengeführt.

- 'd) In Absatz 3 Satz 1 werden nach dem Wort "Unternehmer" die Wörter ", der nicht zugleich Fahrer ist," eingefügt.'

Folgeänderungen:

Artikel 1 Nummer 5 ist wie folgt zu ändern:

- a) Buchstabe a Doppelbuchstabe cc Dreifachbuchstabe aaa ist folgender Dreifachbuchstabe voranzustellen:

'aaa₀) Die Angabe "§ 20 Abs. 1 Satz 2, 3 oder Satz 4" wird durch die Angabe "§ 20 Absatz 1 Satz 2, 3, 4 oder 5" ersetzt.'

- b) Buchstabe b Doppelbuchstabe cc ist wie folgt zu ändern:

aa) In Nummer 16 ist die Angabe "§ 20 Absatz 1 Satz 4" durch die Angabe "§ 20 Absatz 1 Satz 5" zu ersetzen.

bb) In Nummer 17 ist die Angabe "§ 20 Absatz 1 Satz 5" durch die Angabe "§ 20 Absatz 1 Satz 6" zu ersetzen.

Begründung:

Es ist nicht gerechtfertigt, selbstfahrende Unternehmer von der Nachweispflicht auszunehmen. Es muss auch bei selbstfahrenden Unternehmern eine lückenlose und schlüssige Dokumentation gewährleistet sein.

Des Weiteren wäre mit der Einfügung der Wörter "Abhängig beschäftigte ..." für die "selbstfahrenden Unternehmer" ein Vorteil aufgrund der erschwerten Nachweisbarkeit gegenüber den abhängig beschäftigten Fahrern zu erwarten.

Da insbesondere die selbstfahrenden Kraftomnibus-Lenker im gewerblichen Personenverkehr häufig unter starkem Wettbewerbsdruck stehen, würde das Einfügen der Wörter "Abhängig beschäftigte" dazu führen, dass "selbstfahrende Unternehmer" im Gegensatz zu "abhängigen Fahrern" einen rechtlichen Vorteil erlangen würden und daher ein Anreiz zur Scheinselbstständigkeit gesetzt wäre.

AS 5. Zu Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa

(§ 20 Absatz 1 Satz 1 FPersV)*

In Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe a ist Doppelbuchstabe aa wie folgt zu fassen:

'aa) In Satz 1 werden im Satzteil nach Nummer 4 nach dem Wort "Kontrolle" die Wörter ", soweit diese Zeiten nicht durch manuelle Nachträge nach Absatz 2a oder Absatz 2b belegt werden," eingefügt.'

Begründung:

Die in der FPersV vorgesehene Änderung unter Dreifachbuchstabe aaa steht nicht im Einklang mit der Leitlinie Nummer 5 der Kommission, wonach auch selbstständige Fahrer einen schriftlichen Nachweis berücksichtigungsfreier Tage mitführen müssen.

Durch diese Änderung wird der Eindruck erweckt, dass selbstständige Fahrer auf allen Fahrten auf eine Bescheinigung berücksichtigungsfreier Tage verzichten könnten. Die ist aber bei Fahrten ins Ausland nicht der Fall und wird dort streng geahndet.

Auch wenn in Deutschland abweichend von der Leitlinie bei selbstständigen Fahrern das Nichtmitführen der Bescheinigung im Rahmen des Verwaltungsvollzugs nicht beanstandet wird, rechtfertigt dies nicht eine so weitgehende rechtliche Festschreibung. Die bisherige Verwaltungspraxis mit der Prüfung im Einzelfall hat sich bewährt. Einer entsprechenden Festschreibung in der FPersV bedarf es nicht.

Zudem wirkt die Streichung des Einschubes ("Abhängig beschäftigte") in § 20 Absatz 1 FPersV dem Vorwand, selbstständiger Fahrer zu sein, entgegen. Der Bildung prekärer Beschäftigungsverhältnisse in angeblicher Selbstständigkeit (Scheinselbstständigkeit) wird damit Einhalt geboten.

AS 6. Zu Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe b (§ 20 Absatz 2 Satz 1 und Satz 2 FPersV)

In Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe b § 20 ist Absatz 2 wie folgt zu ändern:

a) Satz 1 ist wie folgt zu fassen:

* Ziffern 4 und 5 werden gegebenenfalls redaktionell zusammengeführt.

"Die Bescheinigung nach Absatz 1 darf auch als Telefax oder digitalisierte Kopie zur Verfügung gestellt werden."

- b) Satz 2 ist zu streichen.

Begründung:

Bisher war klar geregelt, dass bei berücksichtigungsfreien Tagen, die unterwegs angefallen sind und deswegen vom Fahrer bei Straßenkontrollen nicht bescheinigt werden konnten, das Unternehmen die Bescheinigung auf Verlangen nachträglich ausstellen und vorlegen durfte.

Trotz dieser Regelung gab und gibt es in der Praxis eine Reihe von Ordnungswidrigkeitsanzeigen der Kontrollbehörden, die die Nichtvorlage der Bescheinigung am Kontrollort wegen unterwegs angefallener freier Tage als Verstoß bewerten. Aus diesem Grund fordern sowohl Wirtschaft als auch Überwachungsbehörden seit Jahren, dass dem Fahrer die Bescheinigung auch als Telefax oder digitalisierte Kopie übermittelt werden darf.

Diese Möglichkeit wird mit der Änderung des § 20 Absatz 2 FPersV nun geschaffen.

Allerdings führt die gewählte Formulierung durch die unbestimmten Rechtsbegriffe "in Ausnahmefällen" und "unterwegs" zu zusätzlichem, nicht unerheblichen Aufwand für Unternehmen und Kontrollbehörden.

Nachdem nicht ersichtlich ist, welchen sicherheits- oder überwachungsrelevanten Nutzen die Einfügung dieser Worte hat, wird eine einfachere Formulierung vorgeschlagen.

AS 7. Zu Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe c (§ 20 Absatz 2b Satz 2 und Satz 3 - neu - FPersV)

In Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe c ist § 20 Absatz 2b wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 2 ist das Wort "Nachweises" durch die Wörter "auf einem Nachweis" zu ersetzen.
- b) Folgender Satz ist anzufügen:

"Bei Bedarf können auch mehrere Schaublätter beziehungsweise Nachweise nach § 1 Absatz 6 benutzt werden."

Begründung:

In Fällen, in denen mehrere Tage nachgetragen werden müssen, reicht der Platz auf der Rückseite des nächsten, im Anschluss an den berücksichtigungsfreien

Zeitraum verwendeten Schaublattes nicht aus, da ein Schaublatt nur einen 24-Stunden-Zeitraum abdecken kann.

Nachweise nach § 1 Absatz 6 FPersV sollen dem Muster in Anlage 1 zur FPersV entsprechen. In der Regel besitzen diese Nachweise auf der Rückseite keinerlei Aufdruck. Ein Nachtrag auf der Rückseite dieser Nachweise unter Verwendung der in Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 aufgeführten Zeichen erscheint deswegen wenig sinnvoll, insbesondere da nichts dagegen spricht, mit den aufgeführten Zeichen bedruckte, unbeschriftete Vorderseiten weiterer Nachweise zu nutzen.

AS 8. Zu Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe a Doppelbuchstabe Oaa - neu -
(§ 21 Absatz 1 Nummer 1a - neu - FPersV)*

In Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe a ist dem Doppelbuchstaben aa folgender Doppelbuchstabe voranzustellen:

'Oaa) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 1a eingefügt:

"1a. entgegen § 1 Absatz 6 Satz 7 Nummer 1 geeignete Vordrucke nicht, nicht rechtzeitig oder nicht in ausreichender Anzahl aushändigt," "

Begründung:

Der Verstoß gegen die Pflicht zur Aushändigung einer ausreichenden Anzahl von Schaublättern ist nach § 23 Absatz 1 Nummer 3 FPersV als Ordnungswidrigkeit eingestuft. Dagegen wird der Verstoß gegen die Pflicht des Unternehmers, geeignete Vordrucke für Nachweise nach § 1 Absatz 6 FPersV auszuhändigen, nicht als Ordnungswidrigkeit eingestuft.

Insbesondere durch die Aufwertung des Nachweises nach § 1 Absatz 6 FPersV in § 20 Absatz 2b FPersV, wo dieser als vom Fahrer zu erstellender Nachweis für berücksichtigungsfreie Tage ausdrücklich genannt wird, erscheint es geboten, auch den Verstoß des Unternehmers gegen die Aushändigungspflicht bezüglich der Vordrucke für Nachweise nach § 1 Absatz 6 FPersV als Ordnungswidrigkeit einzustufen.

* Ziffern 8 und 9 werden gegebenenfalls redaktionell zusammengeführt.

Vk 9. Zu Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe a (§ 21 Absatz 1 Nummer 8a, 9 - neu -, 10, 11, 12 FPersV)*

In Artikel 1 Nummer 5 ist Buchstabe a ist wie folgt zu fassen:

'a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 8a wird wie folgt gefasst:

"8a. entgegen § 2a Satz 1 oder Satz 2 eine dort genannte Unterlage nicht oder nicht mindestens ein Jahr aufbewahrt oder nicht oder nicht rechtzeitig vorlegt,".

Vk, AS [bb) Nach Nummer 8a wird folgende Nummer 9 eingefügt:

"9. entgegen § 9 Absatz 3 nicht dafür sorgt, dass die Unternehmenskarte in das Kontrollgerät eingegeben wird, ".]

cc) Die bisherige Nummer 9 wird Nummer 10 und nach dem Wort "lässt" wird das Wort "oder" durch ein Komma ersetzt.

dd) Die bisherige Nummer 10 wird Nummer 11 und die Wörter "oder Absatz 2 oder 3" werden durch die Wörter ", Absatz 2 Satz 3 oder Absatz 3 Satz 1" und die Wörter "für den vorgeschriebenen Zeitraum aufbewahrt." werden durch die Wörter "oder nicht mindestens ein Jahr aufbewahrt oder" ersetzt.

ee) Folgende Nummer 12 wird angefügt:

"12. entgegen § 20 Absatz 1 Satz 3 nicht dafür Sorge trägt, dass der Fahrer die Bescheinigung während der Fahrt mit sich führt oder einen dort genannten manuellen Nachtrag vornimmt." '

Begründung:

Angleichung der Bußgeldbewehrung für eigene Fahrzeuge des Unternehmens an die Bußgeldbewehrung für den gleichen Sachverhalt bei der Anmietung von Fahrzeugen. Bei der Anmietung von Fahrzeugen ist es vorgeschrieben, die Unternehmenskarte zu Beginn und am Ende des Mietzeitzeitraumes zu stecken. In gleicher Weise ist vorgeschrieben die Unternehmenskarte zu Beginn und am Ende des Fahrzeugeinsatzes in das Kontrollgerät einzugeben. Eine Gleichbehandlung dieser Sachverhalte ist geboten.

* Ziffern 8 und 9 werden gegebenenfalls redaktionell zusammengeführt.

Vk 10. Zu Artikel 2a - neu - (§ 50 Absatz 2a FZV)

Nach Artikel 2 ist folgender Artikel 2a einzufügen:

'Artikel 2a

In § 50 Absatz 2a der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 19. Oktober 2012 (BGBl. I S. 2232) geändert worden ist, wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

"Abweichend von § 8 Absatz 2 Satz 4 darf ein neues Unterscheidungszeichen auf Antrag für einen am 1. November 2012 bestehenden Verwaltungsbezirk festgelegt werden, wenn für diesen bis zum Ablauf des 25. Oktober 2012 noch kein den gesamten Verwaltungsbezirk umfassendes Unterscheidungszeichen vergeben worden ist." "

Folgeänderungen:

1. Die Bezeichnung der Verordnung ist wie folgt zu fassen:

"Verordnung zur Änderung fahrpersonalrechtlicher, güterkraftverkehrsrechtlicher und zulassungsrechtlicher Vorschriften".

2. Die Eingangsformel ist wie folgt zu ändern:

a) Im zweiten Spiegelstrich ist am Ende der Doppelpunkt durch das Wort "und" zu ersetzen.

b) Folgender Spiegelstrich ist anzufügen:

"- des § 6 Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a, c und t des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:"

Begründung:

Diese Regelung ermöglicht das Beantragen und Festlegen eines den gesamten Verwaltungsbezirk umfassenden Unterscheidungszeichens für diejenigen Verwaltungsbezirke, die während des Geltungszeitraums der Fahrzeug-Zulassungsverordnung vom 3. Februar 2011 (BGBl. I S. 139), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 19. Oktober 2012 (BGBl. I S. 2232) geändert worden ist, also zwischen dem 11. Februar 2011 und dem 31. Oktober 2012, neu gebildet wurden und für die noch kein den gesamten Verwaltungsbezirk umfassendes Unterscheidungszeichen vergeben wurde.