

Der Partner in allen Fragen der Verkehrswirtschaft und Logistik

In der Langen Else 2, 99098 Erfurt, Tel. 03 61 / 6 53 09 - 0, Fax 03 61 / 6 53 09 - 15

info@ltv-thueringen.de - www.ltv-thueringen.de

05.02.2024

Zu den Rechtsetzungsvorhaben bzgl. GüKG und VUDat-DV nimmt der Landesverband Thüringen des Verkehrsgewerbes wie folgt Stellung:

Erste Einschätzung

Das Mobility-Package der EU wurde vor über 3 Jahren in Kraft gesetzt. Aus diesem Grund ist, nach unserem Befinden, nicht zu verstehen, warum die Anhörfrist aller Beteiligten nun so kurz gewählt wurde. Das BMDV hätte wesentlich eher mit der Arbeit beginnen können bzw. mehr Raum für fachliche Diskussionen zulassen müssen.

Zu Artikel 1 - Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

§ 3 Gewerblicher Güterverkehr durch Inländer

§ 3 (5a): In der Begründung zur Streichung der Anhörung der Verbände des Verkehrsgewerbes heißt es, dass die Verbände in der Vergangenheit nicht von ihrer Möglichkeit zur Stellungnahme zur Erteilung, die Rücknahme oder den Widerruf Gebrauch gemacht hätten.

Für die Genehmigungsbehörden in den Ländern sind die Landesverbände wichtige Anhörpartner. Diese Verbände kennen in der Regel fast alle Unternehmen in ihrem Bundesland, kennen Hintergründe und wissen, ob Unternehmen oder Verkehrsleiter sich nicht wettbewerbskonform verhalten. Verbände sind näher an den Unternehmen als es die IHKen sind. Weiterhin können sie, durch ihren Gesamtblick auf das jeweilige Bundesland, den Austausch im Genehmigungsverfahren fördern und mögliche Firmenverlegungen, aufgrund von Entzugsverfahren, aufdecken. Zudem ist es für die Landesverbände als Wirtschaftsfachverbände sehr wichtig, aktuell zu sehen, wie sich das Güterkraftverkehrsgewerbe in ihrer Region entwickelt.

Es ist uns bewusst, dass gerade kleinere, personell unterbesetzte Landesverbände nicht am Anhörverfahren teilnehmen. Dies ist aber nur ein kleiner Teil der Verbände. Die meisten Verbände nehmen die Möglichkeit zur Stellungnahme zur Erteilung, die Rücknahme oder den Widerruf wahr.

Aus diesen Gründen lehnen wir die Streichung der Verkehrsverbände im Anhörverfahren ab.

§ 5 Abs. (2) Gewerblicher Güterkraftverkehr durch Gebietsfremde

Die Präzisierung des Kabotagebestandes in Abs. 2 Satz 2 ist unkonkret und führt in der Folge zur Ausnutzung der Kabotageregelung in Deutschland.

„Eine Kabotagebeförderung liegt vor, wenn Güter unabhängig von der Anzahl der Be- und Entladeorte im Inland auftragsgemäß für einen einzigen Absender an einen einzigen Empfänger befördert werden.“

Beispiel für diese Regelung: Die Muster-Spedition (MS) hat in Deutschland 50 Niederlassungen. Die Muster-Spedition in Rostock beauftragt einen polnischen Frachtunternehmer Güter zur Muster-Spedition nach Freiburg (Breisgau) zu transportieren. Nach der vorgelegten Regelung, wäre folgendes nur eine Kabotagebeförderung:

MS Rostock verlädt 3 Paletten für MS Freiburg und 30 Paletten für MS Bremen. In Bremen werden die 30 Paletten ausgeladen und 30 Paletten für MS Magdeburg aufgeladen. In Magdeburg werden die 30 Paletten abgeladen und 15 Paletten für MS Jena und MS Hof geladen. In Jena werden 15 Paletten ausgeladen und 15 Paletten für MS Hof aufgeladen. In Hof werden 30 Paletten ausgeladen und 30 Paletten für MS Nürnberg geladen. In Nürnberg werden wieder 30 Paletten ausgeladen und 30 Paletten für MS München geladen. In München werden 30 Paletten ausgeladen und wieder 30 Paletten für MS Stuttgart geladen. In Stuttgart werden diese 30 Paletten wieder ausgeladen und 30 neue Paletten für MS Freiburg geladen. In Freiburg werden dann alle 33 Paletten ausgeladen.

Anmerkung:

Die 3 Paletten für Freiburg könnten auch nur ein Paket sein, so dass Komplettladungen (33 Paletten) möglich wären.

Dieses oben beschriebene Beispiel, könnte endlos weitergeführt werden. Dies würde die Kabotageregelung aus Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 in Verbindung mit der der Verordnung (EU) Nr. 2020/1055 in Deutschland komplett aushebeln.

Lösung:

Absatz 2 Satz 2 ersetzen durch: *Eine Kabotagebeförderung liegt vor, wenn Güter im Inland auftragsgemäß für einen einzigen Absender an einen einzigen Empfänger befördert werden. Dabei darf eine Kabotagebeförderung nicht mehr als drei Be- oder Entladestellen haben.*

Darüber hinaus ist, aus unserer Sicht, auch der Kombinierte-Verkehr mit in die Kabotageregelung einzubringen. § 15 der „Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr“ ist entsprechend um die Kabotageregelung aus Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009, in Verbindung mit der der Verordnung (EU) Nr. 2020/1055, zu ergänzen.

Begründung:

Immer mehr inländische Güterkraftverkehrsunternehmen sind im Wettbewerb mit osteuropäischen Güterkraftverkehrsunternehmen stark beeinträchtigt, da das Verbringen der regelmäßigen Wochenruhezeit und die regelmäßige Rückkehr zum Standort (Artikel 8 VO (EG) Nr. 561/2006 iVm. VO (EU) 2020/1054), die Fahrzeurückführung (Artikel 5 VO (EG) 1071/2009 iVm. VO (EU) Nr. 2020/1055) und die Entsendebestimmungen (Mindestlohn) nicht oder nicht ausreichend kontrolliert werden.

Dies führt dazu, dass, aufgrund der o.g. Wettbewerbsbedingungen, der Anteil der deutschen Güterkraftverkehrsunternehmen und deren Fahrzeugbestand rückläufig ist. Wird dieser Trend so fortgesetzt, ist die Versorgung der deutschen Bevölkerung und Wirtschaft nur noch durch die Unterstützung gebietsfremder Güterkraftverkehrsunternehmer zu gewährleisten.

§ 7 Mitführungs- und Aushändigungspflichten im gewerblichen Güterkraftverkehr

§ 7 Abs. (1) 3.: Bereits in der bisherigen Fassung musste bei der Beförderung ein Begleitpapier mitgeführt werden, aus dem das beförderte Gut, der Be- und Entladeort und der Auftraggeber hervorgehen. Neu hinzugekommen sind das amtliche Kennzeichen des Fahrzeugs und die Bruttomasse der beförderten Güter.

Gerade bei Schüttguttransporten, die z.B. auf Baustellen beladen werden, ist eine genaue Bestimmung des Bruttogewichtes des Gutes, ohne Verwiegung, nicht möglich. Die Verwiegung erfolgt bei diesen Transporten erst bei Ankunft an der Abladestelle. Insofern vorhanden, können die Transportunternehmer lediglich vor Ort eine ungefähre Abschätzung des Gewichts durch ihre am Fahrzeug angebrachten Pneumatischen-Druckmesser herbeiführen. Somit kann erst bei der Abladestelle das genaue Bruttogewicht ermittelt werden.

Aus diesen Gründen ist die Angabe der Bruttomasse der transportierten Güter wieder zu streichen.

§ 7 (3): Erklärung des Auftraggebers

Im Zuge der Novellierung des Berufskraftfahrerqualifizierungsrechts, wurde im GüKG der Artikel 10 f der EU-Richtlinie 2015/19 in nationales Recht umgesetzt. Dieser findet sich nun im aktuellen § 7 Abs. 1a GüKG:

*(1a) Der Auftraggeber händigt dem Unternehmer, der für ihn die Beförderung eines Containers oder eines Wechselaufbaus durchführt, eine Erklärung aus, in der das Gewicht dieses Containers oder Wechselaufbaus angegeben ist.
Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass diese Erklärung während der Beförderung mitgeführt wird.*

Folge der GüKG Änderung war, dass Spediteure (Auftraggeber) den beauftragten Transportdienstleistern (Marktteilnehmer, der die Beförderung durchführt) eine Erklärung über das Gewicht der zu transportierenden Container oder Wechselaufbauten aushändigen müssen.

Als Problem stellt sich dar, dass die Möglichkeit des Spediteurs, selbst das Gewicht des Behältnisses zu ermitteln, in der Praxis nur theoretisch besteht. Eine Verwiegung aller Container und Wechselbrücken ist oftmals nicht möglich und wäre auch zu aufwändig und daher kaum praktikabel. Schlussendlich droht dem Spediteur ein Bußgeld. Außen vor bleibt dabei der Verlader, der das Gewicht des Containers oder Wechselaufbaus am besten kennt.

Der Spediteur könnte zwar versuchen, den Verlader zivilrechtlich zur Erteilung der Gewichtsangaben von Containern und Wechselbrücken zu verpflichten (ADSp 2017 Ziff. 3.1.1 und 3.1.3). Nimmt der Verlader jedoch seine zivilrechtlichen Pflichten nicht wahr, entbindet das den Spediteur nicht von seinen öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen aus der Richtlinie, insbesondere hinsichtlich geplanter Bußgeldvorschriften.

Eine solche Anwendung widerspricht nicht nur dem Ziel der Richtlinie, sondern ist auch grob unbillig gegenüber dem Spediteur. Vor allem da in der englischen Fassung der EU-Richtlinie 2015/719 vom "Shipper", also dem Urabsender, dem Verlader des Containers bzw. Wechselbehälters, gesprochen wird.

Da der Auftraggeber nun in verschiedener Gestalt auftreten kann, wäre die einfachste Lösung im neuen § 7 (3) vor „Gewicht“ das Wort „maximale“ einzufügen. So verpflichtet sich der Auftraggeber, die geltenden Gewichtsgrenzen einzuhalten, der Frachtführer kann aber nicht wegen einer ungenauen Angabe mit einem Bußgeld bestraft werden.

§ 7a Haftpflichtversicherung

Die Beibehaltung der Versicherungspflicht ist ausdrücklich zu begrüßen.

§ 8 Vorläufige Weiterführung der Güterkraftverkehrsgeschäfte

§ 8 (3) besagt, dass im Falle der Erwerbs- oder Geschäftsunfähigkeit des Unternehmers oder des Verkehrsleiters ein Dritter, bei dem die Voraussetzungen nach den Artikeln 6 und 8 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 noch nicht festgestellt worden sind, die Güterkraftverkehrsgeschäfte bis zu sechs Monate nach Feststellung der Erwerbs - oder Geschäftsunfähigkeit weiterführen darf. In der aktuellen Fassung kann die Frist auf Antrag einmal um drei Monate verlängert werden. Die Verlängerung soll nun gestrichen werden.

Es ist darauf hinzuweisen, dass es durch die Streichung zur Existenzgefährdung von Unternehmen kommen kann, die gerade in der angespannten Situation am Arbeitsmarkt nicht rechtzeitig einen Ersatz für den Verkehrsleiter bestellen können. Zu beachten ist auch die Rehabilitationsfrist von einem Jahr für einen Verkehrsleiter, dessen Unzuverlässigkeit festgestellt wurde. Durch den § 8 (3) ist eine Übergangslösung bis zur Rehabilitierung faktisch nicht möglich.

§ 16 a Risikoeinstufungssystem

Abs. 3 Zif. 3.

Hier sei der Hinweis gegeben, dass bei Fahrzeugen die ausschließlich national eingesetzt werden, eine Umrüstung des Kontrollgerätes zu bestimmten Fristen nicht erforderlich ist. Zudem gibt es noch Übergangsfristen für Fahrzeuge, die im internationalen Güterverkehr eingesetzt werden, bis August 2025. Somit müsste im ersten Satz hinter „Feststellung,“ das Wort „dass“ durch das Wort „wenn“ ersetzt werden.

§ 24 Erlaubnis nach § 3

Es ist nicht einsehbar, warum eine unbefristete nationale Erlaubnis nicht weiterhin unbefristet gültig sein soll. Da unbefristete nationale Erlaubnisse bereits seit der 2017 erfolgten Änderung des GüKG nicht mehr ausgestellt werden, laufen diese mit der Zeit aus.

§ 24 sollte daher lauten:

Eine Erlaubnis, die nach § 3 dieses Gesetzes in der bis zum Ablauf des ... [Einsetzen: Tag vor Inkrafttreten des Gesetzes] geltenden Fassung zur Durchführung gewerblichen Güterkraftverkehrs im Inland berechtigt, bleibt bis zum Ablauf ihrer Befristung gültig. § 3 Absatz 3 und 5 dieses Gesetzes in der bis zum Ablauf des ... [Einsetzen: Tag vor Inkrafttreten des Gesetzes] geltenden Fassung ist anzuwenden. Eine unbefristete Erlaubnis bleibt weiterhin unbefristet gültig.

Artikel 2 - Änderung des Fahrpersonalgesetzes

In Artikel 13 Absatz 1 r VO EG 561/2006 iVm. VO (EU) 2020/1054 (Fahrzeuge, die für die Lieferung von Transportbeton verwendet werden) besteht die Möglichkeiten, dass die Mitgliedsstaaten Abweichungsmöglichkeiten von den Artikeln 5 bis 9 VO EG 561/2006 iVm. VO (EU) 2020/1054 festlegen können. Wir würden die Aufnahme dieser Ausnahme begrüßen.

Fahrzeuge, die für die Lieferung von Transportbeton verwendet werden, sollten als Ausnahme nach § 18 Fahrpersonalordnung aufgenommen werden.

Begründung:

Diese Art der Fahrzeuge fahren oft nur in einem Umkreis von maximal 100 km. Bei der Anlieferung des Frischbetons ist durch uns festgestellt wurden, dass es oft zu unvorhersehbaren Problemen kommen kann, die die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten nicht immer möglich macht. Folgende Probleme können auftreten:

- Auf der Baustelle ist das Einbringen des Frischbetons (Transportbetons) aufgrund von Problemen, z.B. geplatzte Schalung oder die Betonpumpe, der Kran mit Beton-Schüttsilo ist defekt etc., auf der Baustelle nicht sofort möglich. Oft verzögert sich das Einbringen des Betons auch durch die Fehlplanung auf der Baustelle.
- In der Beton-Mischanlage ist die Anlage defekt.
- Die Beton-Recycling Anlage ist defekt oder blockiert.

Da der Frischbeton nach einer bestimmten Zeit ausgeladen werden muss, da er sonst erhärtet und somit enorme Schäden am Fahrzeug entstehen können, kann in diesen Momenten nicht auf die Lenk- und Ruhezeiten geachtet werden.

Grundsätzlich überschreiten diese Unternehmen weder die täglichen Lenkzeiten, noch unterschreiten sie die Tagesruhezeiten. Lenkzeitunterbrechungen werden sofort nachgeholt, sobald dies möglich ist.

Artikel 1 - Änderung der Verkehrsunternehmerdatei-Durchführungsverordnung

§ 2 Abs. 1 Ziffern 12 bis 13 (neu)

Im Güterverkehr werden oft z.B. Sattelaufleger, die auf ein Güterkraftverkehrsunternehmen (A) zugelassen sind, nur für einen Transport, für eine Linie oder auch im Trailer-Trucking (im Kombiverkehr) für mehrere Tage, von einem Güterkraftverkehrsunternehmen (B) genutzt. Wie ist mit diesen Verkehren umzugehen? Muss dann der der Güterkraftverkehrsunternehmen (A) für diese kurze Zeit seine Fahrzeuge in der Verkehrsunternehmer-Datei abmelden und Güterkraftverkehrsunternehmen (B) muss sie anmelden?

Insgesamt sehen wir hier einen hohen bürokratischen Aufwand für das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe. Nach unserem Kenntnisstand ist aus der VO (EG) 1072/2009 iVm. VO (EU) 2020/1055 keine allgemeine Angabe von Kennzeichen durch Güterkraftverkehrsunternehmen in die Verkehrsunternehmen-Dateien anderer Staaten zu entnehmen. Also der polnische Unternehmer muss seine Kennzeichen nicht in eine polnische Verkehrsunternehmen-Dateien melden. Somit wird das deutsche Güterkraftverkehrsgewerbe durch den hohen bürokratischen Aufwand im EU-weitenvergleich erneut im Wettbewerb stärken belastet.

Somit ist die Meldung der Kennzeichen aus Ziffer 12 und 13 abzulehnen.