



Verkehrszentralregister

Zuviel Reform ist schädlich

Die Reform des Verkehrszentralregisters ist ein ebenso begrüßenswertes wie schwieriges Unterfangen. Sie stößt bei Spediteuren und Berufskraftfahrern zwar auf grundsätzliche Unterstützung, gleichwohl sehen die von Beruf wegen Betroffenen für das Vorhaben der Bundesregierung noch umfangreichen Korrekturbedarf.

Das deutsche Speditions- und Logistikgewerbe fordert die Bundesregierung deshalb auf, bei der anstehenden Reform des Zentralregisters mit Augenmaß vorzugehen: Denn mit dem aktuellen Reformentwurf drohen dem Transportgewerbe und seinen Mitarbeitern verheerende Folgen.

Ziel der Reform ist eine einfachere, transparentere und gerechtere Regelung des Zentralregisters. Für Personen und Unternehmen, für die die Fahrtätigkeit wesentlicher Bestandteil ihrer Lebens- und Geschäftsgrundlage ist, wirken sich die Verschärfungen der Reform jedoch unverhältnismäßig stark aus. Die Maßnahmen wirken nicht einzeln isoliert, sondern verstärken sich wechselseitig. Insbesondere:

- Die Absenkung der Punkteobergrenze von 18 auf 8 Punkte führt zu einer mehr als 100%igen Verschärfung.
- Die Betroffenen werden keine Möglichkeit mehr haben, Punkte abzubauen.
- Die Tilgungsfristen für schwere Ordnungswidrigkeiten sollen von zwei auf fünf Jahre verlängert werden.

Der Deutsche Speditions- und Logistikverband e.V. (DSLVL) hält es für dringend erforderlich, dass die **Möglichkeit eines freiwilligen Seminars mit dem Punkteabbau** auf einer frühen Punktstufe wieder aufgenommen wird.



Der DSLVL bringt es auf den Punkt:
Das Speditions- und Logistikgewerbe sieht bei der beabsichtigten Reform noch erheblichen Handlungsbedarf.

Es muss weiterhin die Möglichkeit bestehen, im Wege einer freiwilligen Seminarteilnahme Punkte abzubauen zu können. Das Drei-Punkte-System ist systemwidrig und sollte wieder in ein Zwei-Punkte-System geändert werden.

Gefahrgutverstöße werden bereits vielfältig geahndet, zusätzliche Punkte im Fahreignungsregister führen zu einer Doppelbestrafung.



Ansonsten droht allein durch die Veränderung des Systems ein starker Anstieg an Fahrerlaubnisentziehungen. Das Argument der Bundesregierung, gerade unbelehrbare Wiederholungs-täter würden diese Möglichkeit nutzen, um dadurch ihr Punktekonto zu bereinigen, trifft insbesondere auf Berufskraftfahrer nicht zu. Diese Argumentation macht jedoch deutlich, dass der Reformvorschlag vom privaten Verkehrsteilnehmer ausgeht, nicht aber von den über 1 Million Berufskraftfahrern, die mit einer jährlichen Kilometerleistung von nicht selten über 120 000 km wesentlich dazu beitragen, dass Wirtschaft und Haushalte mit Waren und Gütern versorgt werden.

Entschärfende Wirkung würde nach Ansicht des DSLV auch durch eine **Rückkehr zur ursprünglich geplanten Bewertung von Verstößen mit einem oder zwei Punkten** erzielt. Die Bundesregierung argumentiert zwar richtigerweise, dass nicht die Anzahl der Punkte, sondern die Anzahl der Eintragungen das Verkehrsrisiko eines Verkehrsauffälligen widerspiegelt. Aber die Differenzierung in ein Drei-Punkte-System ist erstens mit dieser Erkenntnis nicht vereinbar und zweitens wirkungslos, denn die mit drei Punkten bewerteten Straftaten führen ohnehin zum Entzug der Fahrerlaubnis.

Der DSLV wendet sich weiterhin gegen die **Doppelbestrafung bei bestimmten Gefahr-gutverstößen** in Form von Eintragungen in das zukünftige Fahreignungsregister. Bußgelder, die bei Gefahr-gutverstößen drohen (mehr als 300 Regelbußgeldsätze gibt es derzeit), liegen regelmäßig so hoch, dass die Verstöße bereits mehr als ausreichend sanktioniert werden.

Überdies sind bei Geldbußen von mehr als 200,00 Euro (also der annähernde Regelfall) für Beförderer und Verloader Einträge in das Gewerbezentralregister vorgesehen. Eine zusätzliche Bestrafung in Form von Einträgen in das Fahreignungsregister hätte weitere erhebliche negative Konsequenzen vor allem im Hinblick auf die Zuverlässigkeit des Verkehrsleiters.

Weiterer Nachbesserungsbedarf ist nach Meinung des DSLV zur **Definition des tatsächlichen Verladers erforderlich**. In der Anlage 13 zu § 40 FeV unter Punkt 3.6.1 sollte besser zusätzlich die gesetzliche Grundlage des „tatsächlichen Verladers“ im internationalen Gefahrgutrecht (ADR) zitiert werden. Diese Klarstellung erscheint erforderlich, um – nicht zuletzt im Hinblick auf grenzüberschreitende Verkehre, bei denen einzig die ADR-Definitionen maßgebend sind – Rechtsklarheit zu schaffen und der Verwendung unterschiedlicher, möglicherweise einander widersprechender Definitionen vorzubeugen.

Bei genauer Betrachtung stehen die für die Verkehrsteilnehmer geplanten Verschlechterungen in keinem Verhältnis zu den möglichen Verbesserungen. Entlarvend wirkt die Wertung der Bundesregierung, dass sich Berufskraftfahrer an die Verkehrsvorschriften in strengere Maße halten müssen als die, die den Beruf nicht im Straßenverkehr ausüben. Es ist zu befürchten, dass die Ziele der Reform ohne umfangreiche Nachbesserungen nicht erreicht werden.