

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Güterkraftverkehrsrechts

A. Zielsetzung

Der Gesetzentwurf bezweckt die Anpassung des deutschen Güterkraftverkehrsgesetzes an die europäische Rechtsentwicklung. Innerhalb der Europäischen Union (EU) und des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) entfällt zum 1. Juli 1998 die mengenmäßige Beschränkung der Kabotagegenehmigungen. Ab diesem Zeitpunkt kann jeder Transportunternehmer, der Inhaber einer Gemeinschaftslizenz ist, neben grenzüberschreitendem Güterkraftverkehr auch beliebig Kabotageverkehr in allen EU-Mitgliedsländern und anderen Vertragsstaaten des EWR betreiben. Die Beibehaltung des derzeitigen Rechtszustandes würde ab dem 1. Juli 1998 dazu führen, daß sich Transportunternehmer aus anderen Mitgliedstaaten der EU und Vertragsstaaten des EWR im Kabotageverkehr in Deutschland volle Marktanteile sichern könnten, während deutsche Transportunternehmer durch die Kontingentierung der Güterfernverkehrsgenehmigungen und die Beschränkung auf die Nahzone daran gehindert wären. Daher muß das deutsche Güterkraftverkehrsgesetz, das bislang noch von einer unterschiedlichen Regelung des Nahverkehrs (Nahzone), des Umzugsverkehrs und des Fernverkehrs (kontingentierte Genehmigungen) geprägt ist, entsprechend überarbeitet werden.

B. Lösung

Um den deutschen Transportunternehmern gleiche Wettbewerbschancen zu eröffnen, sind die Kontingentierung im Güterfernverkehr und die Nahzone abzuschaffen. Voraussetzung für die Durchführung von gewerblichem Güterkraftverkehr in Deutschland ist künftig – wie in der EU und im EWR – allein die Erfüllung der subjektiven Berufszugangsvoraussetzungen (persönliche Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit, fachliche Eignung). Der Nachweis der Berufszugangsvoraussetzungen erfolgt durch die Erlaubnis oder die Gemeinschaftslizenz. Das Erlaubniserteilungsverfahren ist zu vereinfachen und die Pflicht zur Mitführung von Fahrtenbüchern und Standortbescheinigungen aufzuheben. Werkverkehr ist nach wie vor erlaubnisfrei möglich.

Parallel zur Reform des Güterkraftverkehrsgesetzes wird das untergesetzliche Regelwerk im Ordnungswege angepaßt. Dabei können sechs GüKG-Verordnungen ersatzlos gestrichen und die restlichen Ausführungsbestimmungen vereinfacht werden.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Insoweit werden Bund, Länder und Gemeinden nicht mit zusätzlichen Kosten belastet.

2. Vollzugsaufwand

Für den Bund entstehen bei der Mitwirkung am Vollzug des Güterkraftverkehrsgesetzes durch das Bundesamt für Güterverkehr keine Mehrkosten.

Die Länder und Gemeinden wurden zu den Kostenauswirkungen des Gesetzesvollzugs befragt. Nach den getroffenen Aussagen ist anzunehmen, daß das Gesetz auch bei den Ländern und Gemeinden keine zusätzlichen Kosten verursachen, sondern tendenziell zu Kostenentlastungen führen wird.

Durch Fortfall von Gebührenatbeständen sind Mindereinnahmen zu erwarten. Deren Größenordnung läßt sich jedoch noch nicht übersehen.

E. Sonstige Kosten

Vor allem von den beteiligten Verbänden des Handels und der Industrie wurde gefordert, den staatlichen Verwaltungsaufwand auf ein Minimum zu begrenzen und die bevorstehende Gebührenanpassung insbesondere unter Berücksichtigung des wirtschaftlichen Nutzens vorzunehmen. Dies ist das Ziel des vorliegenden Gesetzentwurfs.

Aufgrund der genannten Rechts- und Verwaltungsvereinfachungen ist davon auszugehen, daß es auch in der Wirtschaft, insbesondere bei mittelständischen Güterkraftverkehrsunternehmen, zu Kostenreduzierungen kommen wird.

Die Aufhebung des europäischen Kabotagekontingents und der Kontingentierung im nationalen Güterfernverkehr dürfte außerdem zu einer Zunahme des Wettbewerbs auf dem deutschen Güterkraftverkehrsmarkt führen. Dies könnte auch preisdämpfende Auswirkungen haben.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
031 (323) – 921 02 – Gü 91/97

Bonn, den 1. Dezember 1997

An die
Präsidentin des
Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Güterkraftverkehrsrechts

mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 716. Sitzung am 26. September 1997 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf, wie aus Anlage 2 ersichtlich, Stellung zu nehmen.

Die Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates wird nachgereicht.

Dr. Helmut Kohl

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Güterkraftverkehrsrechts

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

Artikel 1**Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG)**

Inhaltsübersicht

1. ABSCHNITT**Allgemeine Vorschriften**

- § 1 Begriffsbestimmungen
- § 2 Ausnahmen

2. ABSCHNITT**Gewerblicher Güterkraftverkehr**

- § 3 Erlaubnispflicht
- § 4 Unterrichtung der Berufsgenossenschaft
- § 5 Erlaubnispflicht und Gemeinschaftslizenz
- § 6 Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr durch Gebietsfremde
- § 7 Mitführungs- und Aushändigungspflichten im gewerblichen Güterkraftverkehr
- § 8 Vorläufige Weiterführung der Güterkraftverkehrsgeschäfte

3. ABSCHNITT**Werkverkehr**

- § 9 Erlaubnisfreiheit, Verordnungsermächtigung

4. ABSCHNITT**Bundesamt für Güterverkehr**

- § 10 Organisation
- § 11 Aufgaben
- § 12 Befugnisse
- § 13 Untersagung der Weiterfahrt
- § 14 Marktbeobachtung
- § 15 Unternehmensdatei
- § 16 Datei über abgeschlossene Bußgeldverfahren
- § 17 Zuständigkeit für die Durchführung internationalen Verkehrsrechts

5. ABSCHNITT**Überwachung, Bußgeldvorschriften**

- § 18 Grenzkontrollen
- § 19 Bußgeldvorschriften
- § 20 Befugnisse des Bundesamtes bei der Verfolgung von Zuwiderhandlungen
- § 21 Zuständigkeiten für die Ahndung von Zuwiderhandlungen

6. ABSCHNITT**Gebühren und Auslagen, Ermächtigungen, Übergangsregelungen**

- § 22 Gebühren und Auslagen
- § 23 Ermächtigungen zum Erlaß von Durchführungsbestimmungen
- § 24 Weitergeltung und Umtausch von Berechtigungen
- § 25 Befristete Ausnahmen

1. ABSCHNITT**Allgemeine Vorschriften**

§ 1

Begriffsbestimmungen

(1) Güterkraftverkehr ist die geschäftsmäßige oder entgeltliche Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, die einschließlich Anhänger ein höheres zulässiges Gesamtgewicht als 6 Tonnen haben.

(2) Werkverkehr ist Güterkraftverkehr für eigene Zwecke eines Unternehmens, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Die beförderten Güter müssen Eigentum des Unternehmens oder von ihm verkauft, gekauft, vermietet, gemietet, hergestellt, erzeugt, gewonnen, bearbeitet oder instand gesetzt worden sein.
2. Die Beförderung muß der Anlieferung der Güter zum Unternehmen, ihrem Versand vom Unternehmen, ihrer Verbringung innerhalb oder – zum Eigengebrauch – außerhalb des Unternehmens dienen.
3. Die für die Beförderung verwendeten Kraftfahrzeuge müssen vom eigenen Personal des Unternehmens geführt werden. Im Krankheitsfall ist es dem Unternehmen gestattet, sich für einen Zeitraum von bis zu sechs Wochen anderer Personen zu bedienen.

4. Die Beförderung darf nur eine Hilfstätigkeit im Rahmen der gesamten Tätigkeit des Unternehmens darstellen.

(3) Den Bestimmungen über den Werkverkehr unterliegt auch die Beförderung von Gütern durch Handelsvertreter, Handelsmakler und Kommissionäre, soweit

1. deren geschäftliche Tätigkeit sich auf diese Güter bezieht,
2. die Voraussetzungen nach Absatz 2 Nr. 2 bis 4 vorliegen und
3. ein Lastkraftwagen von nicht mehr als 4 Tonnen Nutzlast ohne Anhänger verwendet wird.

(4) Güterkraftverkehr, der nicht Werkverkehr im Sinne von Absatz 2 und 3 darstellt, ist gewerblicher Güterkraftverkehr.

(5) Über die Zuordnung zu einer dieser Verkehrsarten entscheidet in Zweifelsfällen die für die Erteilung der Erlaubnis nach § 3 Abs. 7 zuständige Behörde (Erlaubnisbehörde).

§ 2

Ausnahmen

(1) Die Vorschriften dieses Gesetzes finden keine Anwendung auf

1. gewerblichen Güterkraftverkehr ohne Gewinnerzielungsabsicht,
2. die Beförderung von Gütern durch Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts im Rahmen ihrer öffentlichen Aufgaben,
3. die Beförderung von beschädigten oder reparaturbedürftigen Fahrzeugen aus Gründen der Verkehrssicherheit oder zum Zwecke der Rückführung,
4. die Beförderung von Gütern bei der Durchführung von Verkehrsdiensten, die nach dem Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690) in der jeweils geltenden Fassung genehmigt wurden,
5. die Beförderung von Medikamenten, medizinischen Geräten und Ausrüstungen sowie anderen zur Hilfeleistung in dringenden Notfällen bestimmten Gütern,
6. die Beförderung von Milch und Milcherzeugnissen für andere zwischen landwirtschaftlichen Betrieben, Milchsammelstellen und Molkereien durch landwirtschaftliche Unternehmer im Sinne des Gesetzes über die Alterssicherung der Landwirte vom 29. Juli 1994 (BGBl. I S. 1890) in der jeweils geltenden Fassung sowie

7. die in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben übliche Beförderung von land- und forstwirtschaftlichen Bedarfsgütern oder Erzeugnissen

- a) für eigene Zwecke,
- b) für andere Betriebe dieser Art
 - aa) im Rahmen der Nachbarschaftshilfe oder
 - bb) im Rahmen eines Maschinenringes oder eines vergleichbaren wirtschaftlichen Zusammenschlusses, sofern die Beförderung innerhalb eines Umkreises von 75 Kilometern in der Luftlinie um den Mittelpunkt des Standorts des Kraftfahrzeugs im Sinne des § 23 Abs. 1 Satz 1 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung mit Zugmaschinen oder Sonderfahrzeugen durchgeführt wird, die nach § 3 Nr. 7 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Mai 1994 (BGBl. I S. 1102), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. April 1997 (BGBl. I S. 805), von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind.

(2) § 14 bleibt unberührt.

2. ABSCHNITT

Gewerblicher Güterkraftverkehr

§ 3

Erlaubnispflicht

(1) Der gewerbliche Güterkraftverkehr ist erlaubnispflichtig.

(2) Die Erlaubnis wird einem Unternehmer auf Antrag erteilt, dessen Unternehmen seinen Sitz im Inland hat, wenn

1. der Unternehmer und die zur Führung der Güterkraftverkehrsgeschäfte bestellte Person zuverlässig sind,
2. die finanzielle Leistungsfähigkeit des Unternehmens gewährleistet ist und
3. der Unternehmer oder die zur Führung der Güterkraftverkehrsgeschäfte bestellte Person fachlich geeignet ist.

(3) Die Bedingungen für den Berufszugang nach Absatz 2 sind vorbehaltlich von Absatz 6 Nr. 1 gegeben, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Die Zuverlässigkeit ist gegeben, wenn der Unternehmer und die zur Führung der Güterkraftverkehrsgeschäfte bestellte Person die Gewähr dafür bieten, daß das Unternehmen den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend geführt wird und die Allgemeinheit bei dem Betrieb des Unternehmens vor Schäden oder Gefahren bewahrt bleibt.
2. Die finanzielle Leistungsfähigkeit ist gegeben, wenn die zur Aufnahme und ordnungsgemäßen, insbesondere verkehrssicheren Führung des Unternehmens erforderlichen finanziellen Mittel verfügbar sind.

3. Die fachliche Eignung ist gegeben, wenn der Unternehmer oder die zur Führung der Güterkraftverkehrsgeschäfte bestellte Person über die zur Führung des Unternehmens erforderlichen Fachkenntnisse verfügt.

(4) Die Erlaubnis kann befristet, unter Bedingungen, Auflagen oder mit verkehrsmäßigen Beschränkungen erteilt werden.

(5) Hat bei der Erteilung der Erlaubnis eine der Voraussetzungen nach Absatz 2 nicht vorgelegen oder ist diese nachträglich entfallen, kann die Erlaubnis zurückgenommen oder widerrufen werden. Im übrigen bleiben die Bestimmungen der §§ 48, 49 und 50 des Verwaltungsverfahrensgesetzes unberührt. Die Finanzbehörden dürfen die Erlaubnisbehörde davon in Kenntnis setzen, daß der Unternehmer die ihm obliegenden steuerrechtlichen Verpflichtungen wiederholt nicht erfüllt oder eine eidesstattliche Versicherung nach § 284 der Abgabenordnung abgegeben hat.

(6) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung Vorschriften zu erlassen, durch die

1. die Anforderungen an die Berufszugangsvoraussetzungen näher bestimmt und
2. a) das Verfahren zur Erteilung, zur Rücknahme und zum Widerruf der Erlaubnis und der Erlaubnisausfertigungen einschließlich der Durchführung von Anhörungen,
- b) Form und Inhalt, insbesondere die Geltungsdauer der Erlaubnis und der Ausfertigungen,
- c) das Verfahren bei Eintritt wesentlicher Änderungen nach Erteilung der Erlaubnis und der Ausfertigungen sowie
- d) die Voraussetzungen nach Maßgabe der Richtlinie 96/26/EG des Rates vom 29. April 1996 über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. EG Nr. L 124 S. 1) in der jeweils geltenden Fassung zur Rücknahme und zum Widerruf der Entscheidung über die Erteilung der Ausfertigungen

geregelt werden.

(7) Die Landesregierung oder die von ihr ermächtigte Stelle bestimmt die Erlaubnisbehörde. Örtlich zuständig ist die Erlaubnisbehörde, in deren Zuständigkeitsbereich das Unternehmen des Antragstellers seinen Sitz hat.

§ 4

Unterrichtung der Berufsgenossenschaft

Die Erlaubnisbehörde hat der zuständigen Berufsgenossenschaft unverzüglich die Erteilung der Erlaubnis mitzuteilen. Die Anzeigepflicht des Unternehmers nach § 192 des Siebten Buches Sozialgesetzbuch bleibt unberührt.

§ 5

Erlaubnispflicht und Gemeinschaftslizenz

Die Gemeinschaftslizenz nach Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten (ABl. EG Nr. L 95 S. 1) gilt als Erlaubnis nach § 3, es sei denn, es handelt sich um eine Beförderung zwischen dem Inland und einem Staat, der weder Mitglied der Europäischen Union noch anderer Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ist.

§ 6

Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr durch Gebietsfremde

Ein Unternehmer, dessen Unternehmen seinen Sitz nicht im Inland hat, ist für den grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr von der Erlaubnispflicht nach § 3 befreit, soweit er Inhaber der jeweils erforderlichen Berechtigung ist. Berechtigungen sind die

1. Gemeinschaftslizenz,
2. Genehmigung auf Grund der Resolution des Rates der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) vom 14. Juni 1973 (BGBl. 1974 II S. 298) nach Maßgabe der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr mit CEMT-Genehmigungen vom 17. Juli 1974 (BGBl. I S. 1521) in der jeweils geltenden Fassung,
3. CEMT-Umzugsgenehmigung oder
4. Drittstaatengenehmigung.

§ 7

Mitführungs- und Aushändigungspflichten im gewerblichen Güterkraftverkehr

(1) Soweit für eine Fahrt im gewerblichen Güterkraftverkehr eine Berechtigung (Erlaubnis, Gemeinschaftslizenz, CEMT-, CEMT-Umzugs- oder Drittstaatengenehmigung) und der Nachweis der Erfüllung bestimmter Technik-, Sicherheits- und Umweltauflagen für das eingesetzte Fahrzeug vorgeschrieben sind und die Fahrt im Inland durchgeführt wird, hat der Unternehmer dafür zu sorgen, daß während der gesamten Fahrt die jeweils erforderliche Berechtigung und die fahrzeugbezogenen Nachweise mitgeführt werden.

(2) Das Fahrpersonal muß die erforderliche Berechtigung und die fahrzeugbezogenen Nachweise nach Absatz 1 während der Fahrt mitführen und Kontrollberechtigten auf Verlangen zur Prüfung aushändigen.

(3) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, daß während einer Beförderung im gewerblichen Güterkraftverkehr ein Begleitpapier oder ein sonstiger Nach-

weis mitgeführt wird, in dem das beförderte Gut, der Be- und Entladeort und das Datum der Beladung angegeben werden. Das Fahrpersonal muß das Begleitpapier oder den sonstigen Nachweis nach Satz 1 während der Beförderung mitführen und Kontrollberechtigten auf Verlangen zur Prüfung aushändigen.

§ 8

Vorläufige Weiterführung der Güterkraftverkehrsgeschäfte

(1) Nach dem Tode des Unternehmers darf der Erbe die Güterkraftverkehrsgeschäfte vorläufig weiterführen. Das gleiche gilt für den Testamentsvollstrecker, Nachlaßpfleger oder Nachlaßverwalter während einer Testamentsvollstreckung, Nachlaßpflegschaft oder Nachlaßverwaltung.

(2) Die Befugnis nach Absatz 1 erlischt, wenn nicht der Erbe binnen drei Monaten nach Ablauf der für die Ausschlagung der Erbschaft vorgesehenen Frist oder eine der in Absatz 1 Satz 2 genannten Personen binnen drei Monaten nach der Annahme ihres Amtes oder ihrer Bestellung die Erlaubnis beantragt hat. Ein in der Person des Erben wirksam gewordener Fristablauf wirkt auch gegen den Nachlaßverwalter. Die Frist kann auf Antrag einmal um drei Monate verlängert werden.

(3) Im Falle der Erwerbs- oder Geschäftsunfähigkeit des Unternehmers oder der zur Führung der Güterkraftverkehrsgeschäfte bestellten Person darf ein Dritter, bei dem die Voraussetzungen nach § 3 Abs. 2 Nr. 1 und 3 noch nicht festgestellt worden sind, die Güterkraftverkehrsgeschäfte bis zu sechs Monaten nach Feststellung der Erwerbs- oder Geschäftsunfähigkeit weiterführen. Die Frist kann auf Antrag einmal um drei Monate verlängert werden.

3. ABSCHNITT

Werkverkehr

§ 9

Erlaubnisfreiheit, Verordnungsermächtigung

(1) Der Werkverkehr ist erlaubnisfrei.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, auf dem Gebiet des Werkverkehrs durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates zur Ordnung dieses Verkehrs Vorschriften zu erlassen, durch die

1. die Pflicht zur Mitführung und die Ausgestaltung von Begleitpapieren oder sonstigen Nachweisen sowie die Pflicht zur An- und Abmeldung des Unternehmens geregelt werden,
2. für Unternehmer, deren Unternehmen ihren Sitz in einem Staat haben, der weder Mitglied der Europäischen Union noch anderer Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ist, der Zugang zum Werkverkehr und die Bedingungen bei der Durchführung des Werkverkehrs abweichend von den Bestimmungen dieses

Gesetzes geregelt werden sowie der vorübergehende oder dauernde Ausschluß vom Werkverkehr vorgesehen wird, wenn wiederholt oder schwerwiegend gegen im Inland geltende Vorschriften verstoßen wird.

4. ABSCHNITT

Bundesamt für Güterverkehr

§ 10

Organisation

(1) Das Bundesamt für Güterverkehr (Bundesamt) ist eine selbständige Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr. Es wird von dem Präsidenten geleitet.

(2) Der Aufbau des Bundesamtes wird durch das Bundesministerium für Verkehr geregelt.

§ 11

Aufgaben

(1) Das Bundesamt erledigt Verwaltungsaufgaben des Bundes auf dem Gebiet des Verkehrs, die ihm durch dieses Gesetz, durch andere Bundesgesetze oder auf Grund dieser Gesetze zugewiesen sind.

(2) Das Bundesamt hat darüber zu wachen, daß

1. in- und ausländische Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und alle anderen am Beförderungsvertrag Beteiligten die Pflichten erfüllen, die ihnen nach diesem Gesetz und den hierauf beruhenden Rechtsvorschriften obliegen,
2. die Bestimmungen über den Werkverkehr eingehalten werden,
3. die Rechtsvorschriften über
 - a) die Beschäftigung und die Tätigkeiten des Fahrpersonals auf Kraftfahrzeugen,
 - b) die zulässigen Abmessungen sowie die zulässigen Achslasten und Gesamtgewichte von Kraftfahrzeugen und Anhängern,
 - c) die im internationalen Güterkraftverkehr verwendeten Container gemäß Artikel VI Abs. 1 des Internationalen Übereinkommens über sichere Container (CSC) in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. August 1985 (BGBl. II S. 1009) in der jeweils durch Rechtsverordnung nach Artikel 2 des Zustimmungsgesetzes umgesetzten Fassung,
 - d) die Abgaben, die für das Halten oder Verwenden von Fahrzeugen zur Straßengüterbeförderung sowie für die Benutzung von Straßen anfallen,
 - e) die Umsatzsteuer, die für die Beförderung von Gütern im Binnenverkehr durch ausländische Unternehmer oder mit nicht im Inland zugelassenen Fahrzeugen anfällt,
 - f) die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße,

- g) die Beförderungsmittel nach den Vorgaben des Übereinkommens über internationale Beförderungen leicht verderblicher Lebensmittel und über die besonderen Beförderungsmittel, die für diese Beförderungen zu verwenden sind (ATP), vom 1. September 1970 (BGBl. 1974 II S. 566) in der jeweils durch Rechtsverordnung nach Artikel 2 des Zustimmungsgesetzes umgesetzten Fassung,
- h) die Beschaffenheit, Kennzeichnung und Benutzung von Beförderungsmitteln und Transportbehältnissen zur Beförderung von Lebensmitteln und Erzeugnissen des Weinrechts,
- i) das Mitführen einer Ausfertigung der Genehmigung für die Beförderung von Kriegswaffen nach dem Gesetz über die Kontrolle von Kriegswaffen in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. November 1990 (BGBl. I S. 2506) in der jeweils geltenden Fassung,
- j) die Beförderung von Abfall mit Fahrzeugen zur Straßengüterbeförderung und
- k) die zulässigen Werte für Geräusche und für verunreinigende Stoffe im Abgas von Kraftfahrzeugen zur Güterbeförderung

eingehalten werden, soweit diese Überwachung im Rahmen der Maßnahmen nach § 12 Abs. 1 und 2 durchgeführt werden kann.

(3) In den Fällen von Absatz 2 Nr. 3 Buchstabe d und e hat das Bundesamt ohne Ersuchen den zuständigen Finanzbehörden die zur Sicherung der Besteuerung notwendigen Daten zu übermitteln.

(4) Allgemeine Verwaltungsvorschriften zu den Aufgaben nach Absatz 2 Nr. 3 Buchstabe j und k werden vom Bundesministerium für Verkehr und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit erlassen.

§ 12

Befugnisse

(1) Soweit dies zur Durchführung der Aufgaben nach § 11 Abs. 2 erforderlich ist, kann das Bundesamt insbesondere auf Straßen, auf Autohöfen und an Tankstellen Überwachungsmaßnahmen im Wege von Stichproben durchführen. Zu diesem Zweck dürfen seine Beauftragten Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung anhalten. Das Fahrpersonal hat den Beauftragten des Bundesamtes unverzüglich die zur Erfüllung der Überwachungsaufgaben erforderlichen Auskünfte wahrheitsgemäß nach bestem Wissen und Gewissen zu erteilen. Es kann die Auskunft auf Fragen verweigern, deren Beantwortung es selbst oder einen der in § 383 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Zivilprozeßordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafgerichtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde.

(2) Zur Überwachung von Rechtsvorschriften über die Beschäftigung und die Tätigkeiten des Fahrpersonals auf Kraftfahrzeugen können Beauftragte des Bundesamtes auch Kraftomnibusse anhalten.

(3) Das Fahrpersonal hat die Zeichen und Weisungen der Beauftragten des Bundesamtes zu befolgen, ohne dadurch von seiner Sorgfaltspflicht entbunden zu sein.

(4) Soweit dies zur Durchführung der Aufgaben nach § 11 Abs. 2 Nr. 1 und 2 sowie Nr. 3 Buchstabe d (Rechtsvorschriften über die Abgaben für die Benutzung von Straßen) erforderlich ist, können Beauftragte des Bundesamtes bei Eigentümern und Besitzern von Kraftfahrzeugen zur Güterbeförderung und allen an der Beförderung oder an den Handelsgeschäften über die beförderten Güter Beteiligten

1. Grundstücke und Geschäftsräume innerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitsstunden betreten sowie
2. Einsicht in die Bücher und Geschäftspapiere einschließlich der Unterlagen über den Fahrzeug-einsatz nehmen.

Die in Satz 1 genannten Personen haben diese Maßnahmen zu gestatten.

(5) Die in Absatz 4 genannten und für sie tätigen Personen haben den Beauftragten des Bundesamtes auf Verlangen alle für die Durchführung der Überwachung nach § 11 Abs. 2 Nr. 1 und 2 sowie Nr. 3 Buchstabe d (Rechtsvorschriften über die Abgaben für die Benutzung von Straßen) erforderlichen

1. Auskünfte zu erteilen,
2. Nachweise zu erbringen sowie
3. Hilfsmittel zu stellen und Hilfsdienste zu leisten;

Absatz 1 Satz 3 und 4 gilt entsprechend.

(6) Stellt das Bundesamt in Ausübung der in Absatz 1 und 2 genannten Befugnisse Tatsachen fest, die die Annahme rechtfertigen, daß Zuwiderhandlungen gegen

1. die §§ 142, 315 c oder § 316 des Strafgesetzbuches,
2. § 21 oder § 22 des Straßenverkehrsgesetzes,
3. § 24 des Straßenverkehrsgesetzes, die nach dem auf Grund von § 26 a des Straßenverkehrsgesetzes erlassenen Bußgeldkatalog in der Regel mit Geldbußen von mehr als 120 Deutsche Mark geahndet werden,
4. § 24 a des Straßenverkehrsgesetzes,
5. § 18 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe a des Tierschutzgesetzes oder
6. § 61 Abs. 1 Nr. 5 und Abs. 2 Nr. 10 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes vom 27. September 1994 (BGBl. I S. 2705) in der jeweils geltenden Fassung, bei denen das Bundesamt nicht Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist,

begangen wurden, übermittelt es derartige Feststellungen den zuständigen Behörden. Bei Durchführung der Überwachung nach Absatz 4 und 5 gilt Gleiches für schwerwiegende Zuwiderhandlungen gegen die in § 11 Abs. 2 Nr. 3 genannten Rechtsvorschriften:

§ 13

Untersagung der Weiterfahrt

Das Bundesamt kann die Fortsetzung der Fahrt untersagen, soweit dies zur Wahrnehmung der ihm nach § 11 Abs. 2 Nr. 1 oder 3 übertragenen Aufgaben erforderlich ist.

§ 14

Marktbeobachtung

(1) Das Bundesamt beobachtet und begutachtet die Entwicklung des Marktgeschehens im Güterverkehr (Marktbeobachtung). Die Marktbeobachtung umfaßt den Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsgüterverkehr. Mit der Marktbeobachtung sollen Fehlentwicklungen auf dem Verkehrsmarkt frühzeitig erkannt werden. Es besteht keine Auskunftspflicht.

(2) Das Bundesamt berichtet dem Bundesministerium für Verkehr über den jeweiligen Stand der Entwicklung des Marktgeschehens und die absehbare künftige Entwicklung.

(3) Zur Erfüllung der Aufgaben nach Absatz 1 und 2 dürfen dem Bundesamt vom Statistischen Bundesamt und den statistischen Ämtern der Länder aus den von diesen geführten Wirtschaftsstatistiken, insbesondere der Verkehrsstatistik, zusammengefaßte Einzelangaben übermittelt werden, sofern diese keine Rückschlüsse auf eine bestimmte oder bestimmbar Person zulassen.

(4) Die vom Bundesamt im Rahmen der Marktbeobachtung gewonnenen personenbezogenen Daten dürfen nur für Zwecke der Marktbeobachtung gespeichert und genutzt werden. Sie sind zu löschen, sobald sie für diese Zwecke nicht mehr benötigt werden.

§ 15

Unternehmensdatei

(1) Das Bundesamt führt eine Datei über alle im Inland niedergelassenen Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs, um unmittelbar feststellen zu können, über welche Berechtigungen (Erlaubnis, Gemeinschaftslizenz, CEMT-Genehmigung, CEMT-Umzugsgenehmigung) die jeweiligen Unternehmer verfügen.

(2) Zu dem in Absatz 1 genannten Zweck kann das Bundesamt folgende Daten des Unternehmens speichern:

1. Name und Rechtsform,
2. Anschrift sowie Telefon- und Telefaxnummern des Sitzes,
3. Vor- und Familiennamen der Inhaber, der Geschäftsführungs- und vertretungsberechtigten Gesellschafter, der gesetzlichen Vertreter und der zur Führung der Güterkraftverkehrsgeschäfte bestellten Personen,
4. Anschriften der Niederlassungen sowie

5. Art und Anzahl der erteilten Berechtigungen, Abschriften und Ausfertigungen sowie jeweils die zuständige Erteilungsbehörde und das Erteilungsdatum.

Soweit die Berechtigungen von der zuständigen Landesbehörde erteilt werden, übermittelt diese dem Bundesamt die in Satz 1 genannten Daten zur Aufnahme in die Unternehmensdatei.

(3) Ergeben sich beim Bundesamt Anhaltspunkte dafür, daß die in Absatz 2 Satz 1 genannten Daten nicht mehr richtig sind, teilt es dies der zuständigen Landesbehörde mit. Diese kann vom Unternehmer Auskunft verlangen und unterrichtet das Bundesamt. Der Unternehmer ist zur Auskunft nach Satz 2 verpflichtet.

(4) Das Bundesamt darf die nach Absatz 2 gespeicherten Daten für die

1. Erteilung von CEMT-Genehmigungen,
2. Beantwortung von Anfragen der für die Erteilung der Genehmigung zur Beförderung von Kriegswaffen zuständigen Behörden nach der Zuverlässigkeit des Antragstellers gemäß dem Gesetz über die Kontrolle von Kriegswaffen in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. November 1990 (BGBl. I S. 2506) in der jeweils geltenden Fassung,
3. Erledigung der Aufgaben, die ihm nach dem Gesetz zur Sicherstellung des Verkehrs in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Oktober 1968 (BGBl. I S. 1082) in der jeweils geltenden Fassung übertragen sind, und
4. Durchführung von Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen Unternehmer, deren Unternehmen ihren Sitz im Inland haben,

verarbeiten und nutzen, soweit dies zur Erfüllung der genannten Aufgaben erforderlich ist.

(5) Das Bundesamt ist berechtigt, die Datei als Auswahlgrundlage für die Durchführung der Unternehmensstatistik im gewerblichen Güterkraftverkehr und der Marktbeobachtung nach § 14 zu verwenden.

(6) Die nach Absatz 2 Satz 1 gespeicherten Daten sind zu löschen, wenn sie für die Aufgaben nach Absatz 1, 4 und 5 nicht mehr benötigt werden, spätestens aber ein Jahr, nachdem das Unternehmen seinen Betrieb eingestellt hat.

§ 16

Datei über abgeschlossene Bußgeldverfahren

(1) Das Bundesamt darf zum Zweck der Verfolgung und Ahndung weiterer Ordnungswidrigkeiten desselben Betroffenen sowie zum Zweck der Beurteilung der Zuverlässigkeit des Unternehmers und der zur Führung der Güterkraftverkehrsgeschäfte bestellten Personen folgende personenbezogenen Daten über abgeschlossene Bußgeldverfahren, bei denen es Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist, in Dateien speichern und verändern:

1. Name, Anschrift und Geburtsdatum des Betroffenen sowie Name und Anschrift des Unternehmens,
2. Zeit und Ort der Begehung der Ordnungswidrigkeit,
3. die gesetzlichen Merkmale der Ordnungswidrigkeit,
4. Bußgeldbescheide mit dem Datum ihres Erlasses und dem Datum des Eintritts ihrer Rechtskraft, gerichtliche Entscheidungen in Bußgeldsachen mit dem Datum des Eintritts ihrer Rechtskraft und
5. die Höhe der Geldbuße.

Das Bundesamt darf diese Daten nutzen, soweit es für die in Satz 1 genannten Zwecke erforderlich ist.

(2) Zum Zweck der Vorbereitung und Durchführung der Überwachung nach § 12 Abs. 4 und 5 sowie der Beurteilung der Zuverlässigkeit des Unternehmers und der zur Führung der Güterkraftverkehrsgeschäfte bestellten Personen gilt Absatz 1 entsprechend für abgeschlossene Bußgeldverfahren wegen Zuwiderhandlungen nach § 19, die in einem Unternehmen mit Sitz im Inland begangen wurden. Über diese Verfahren teilen die zuständigen Verwaltungsbehörden im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten dem Bundesamt die Daten nach Absatz 1 Satz 1 mit.

(3) Das Bundesamt hat eine schwerwiegende Zuwiderhandlung des Betroffenen und sonstige Zuwiderhandlungen des Betroffenen oder anderer Unternehmensangehöriger dem Unternehmen mitzuteilen, soweit Anlaß besteht, an der Zuverlässigkeit des Unternehmers oder der zur Führung der Güterkraftverkehrsgeschäfte bestellten Personen zu zweifeln. Zur Feststellung solcher Wiederholungsfälle hat es die Zuwiderhandlungen der Angehörigen desselben Unternehmens zusammenzuführen.

(4) Das Bundesamt übermittelt die Daten nach Absatz 1 Satz 1

1. an in- und ausländische öffentliche Stellen, soweit dies für die Entscheidung über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers erforderlich ist,
2. auf Ersuchen an Gerichte und die Behörden, die hinsichtlich der in § 11 genannten Aufgaben Verwaltungsbehörde nach § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten sind, soweit dies zur Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten erforderlich ist.

(5) Die Übermittlung an ausländische öffentliche Stellen nach Absatz 4 Nr. 1 unterbleibt, soweit Grund zu der Annahme besteht, daß durch sie gegen den Zweck eines deutschen Gesetzes verstoßen würde. Sie unterbleibt außerdem, wenn durch sie schutzwürdige Interessen des Betroffenen beeinträchtigt würden, insbesondere wenn im Empfängerland ein angemessener Datenschutzstandard nicht gewährleistet ist. Die ausländische öffentliche Stelle ist darauf hinzuweisen, daß sie die nach Absatz 4 Nr. 1 übermittelten Daten nur zu dem Zweck nutzen darf, zu dem sie übermittelt wurden.

(6) Eine Übermittlung an inländische öffentliche Stellen unterbleibt, soweit das schutzwürdige Interesse des Betroffenen am Ausschluß der Übermittlung das öffentliche Interesse an der Übermittlung überwiegt. Die inländische öffentliche Stelle darf die nach Absatz 4 übermittelten Daten nur für den Zweck verarbeiten oder nutzen, zu dessen Erfüllung sie übermittelt wurden.

(7) Erweisen sich übermittelte Daten als unrichtig, so ist der Empfänger unverzüglich zu unterrichten, wenn dies zur Wahrung schutzwürdiger Interessen des Betroffenen erforderlich ist.

(8) Das Bundesamt hat die nach Absatz 1 Satz 1 gespeicherten Daten zwei Jahre nach dem Eintritt der Rechtskraft des Bußgeldbescheides oder der gerichtlichen Entscheidung zu löschen, wenn in dieser Zeit keine weiteren Eintragungen im Sinne von Absatz 1 Satz 1 Nr. 4 hinzugekommen sind. Sie sind spätestens fünf Jahre nach ihrer Speicherung zu löschen.

§ 17

Zuständigkeit für die Durchführung internationalen Verkehrsrechts

Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates das Bundesamt als die für die Bundesrepublik Deutschland zuständige Stelle zu bestimmen, soweit eine solche Bestimmung auf dem Gebiet des Verkehrs zur Durchführung von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft oder eines internationalen Abkommens erforderlich ist.

5. ABSCHNITT

Überwachung, Bußgeldvorschriften

§ 18

Grenzkontrollen

Die für die Kontrolle an der Grenze zuständigen Stellen sind berechtigt, Kraftfahrzeuge zurückzuweisen, wenn die nach diesem Gesetz erforderlichen Unterlagen, deren Mitführung vorgeschrieben ist, trotz Aufforderung nicht vorgelegt werden.

§ 19

Bußgeldvorschriften

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. ohne Erlaubnis nach § 3 Abs. 1 gewerblichen Güterkraftverkehr betreibt,
2. einer Rechtsverordnung nach § 3 Abs. 6 Nr. 2 Buchstabe c oder d, § 9 Abs. 2 oder § 23 Abs. 3 oder 5 oder einer vollziehbaren Anordnung auf Grund einer solchen Rechtsverordnung zuwiderhandelt, soweit die Rechtsverordnung für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist,

3. entgegen § 7 Abs. 1 nicht dafür sorgt, daß die jeweils erforderliche Berechtigung und die fahrzeugbezogenen Nachweise mitgeführt werden,
4. entgegen § 7 Abs. 2 die erforderliche Berechtigung oder die fahrzeugbezogenen Nachweise nicht mitführt oder nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt,
5. entgegen § 7 Abs. 3 Satz 1 nicht dafür sorgt, daß ein Begleitpapier oder ein sonstiger Nachweis mitgeführt wird,
6. entgegen § 7 Abs. 3 Satz 2 das Begleitpapier oder einen sonstigen Nachweis nicht mitgeführt oder nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt,
7. entgegen § 12 Abs. 1 Satz 3 oder Abs. 5 Satz 1 Nr. 1 oder § 15 Abs. 3 Satz 3 eine Auskunft nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erteilt,
8. entgegen § 12 Abs. 3 ein Zeichen oder eine Weisung nicht befolgt,
9. entgegen § 12 Abs. 4 Satz 2 eine Maßnahme nicht gestattet,
10. entgegen § 12 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 einen Nachweis nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erbringt,
11. entgegen § 12 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 ein Hilfsmittel nicht oder nicht rechtzeitig stellt oder Hilfsdienste nicht oder nicht rechtzeitig leistet,
12. einer vollziehbaren Untersagung nach § 13 zuwiderhandelt oder
13. ohne Gemeinschaftslizenz nach Artikel 3 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr betreibt.

(2) Die Ordnungswidrigkeiten können in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1, 2, 12 und 13 mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Deutsche Mark, in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu fünftausend Deutsche Mark geahndet werden.

§ 20

Befugnisse des Bundesamtes bei der Verfolgung von Zuwiderhandlungen

(1) Bei der Durchführung der Überwachungsaufgaben nach § 11 haben das Bundesamt und seine Beauftragten Zuwiderhandlungen gegen die gesetzlichen Vorschriften zu erforschen und zu verfolgen. Die Beauftragten des Bundesamtes haben insoweit die Rechte und Pflichten der Beamten des Polizeivollzugsdienstes nach den Vorschriften der Strafprozeßordnung und nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten. § 163 der Strafprozeßordnung und § 53 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten bleiben unberührt.

(2) In den Fällen des Absatzes 1 Satz 1 können auch das Bundesamt und seine Beauftragten die Verwarnung nach § 56 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten erteilen. § 57 Abs. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten gilt entsprechend.

§ 21

Zuständigkeiten für die Ahndung von Zuwiderhandlungen

(1) Wird eine Zuwiderhandlung in einem Unternehmen begangen, das seinen Sitz im Inland hat, ist Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten die von der Landesregierung bestimmte Behörde. Die Landesregierung kann die Ermächtigung auf die zuständige oberste Landesbehörde übertragen.

(2) Wird eine Zuwiderhandlung in einem Unternehmen begangen, das seinen Sitz im Ausland hat, ist Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten das Bundesamt.

6. ABSCHNITT

Gebühren und Auslagen, Ermächtigungen, Übergangsregelungen

§ 22

Gebühren und Auslagen

(1) Für Amtshandlungen nach diesem Gesetz, nach den auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsvorschriften, nach Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaften sowie auf Grund internationaler Abkommen und diese ergänzender nationaler Rechtsvorschriften sind Gebühren und Auslagen nach den Bestimmungen des Verwaltungskostengesetzes und der Rechtsverordnung nach Absatz 2 zu erheben.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Wirtschaft durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die gebührenpflichtigen Tatbestände und die Gebühren nach festen Sätzen oder als Rahmengebühren näher zu bestimmen.

(3) Auskünfte nach § 19 des Bundesdatenschutzgesetzes werden unentgeltlich erteilt.

§ 23

Ermächtigungen zum Erlaß von Durchführungsbestimmungen

(1) Das Bundesministerium für Verkehr erläßt mit Zustimmung des Bundesrates die zur Durchführung dieses Gesetzes erforderlichen allgemeinen Verwaltungsvorschriften.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung andere als in § 2 Abs. 1 genannte Beförderungsfälle ganz oder teilweise von den Bestimmungen dieses Gesetzes auszunehmen, soweit sich deren Unterstellung unter dieses Gesetz als unverhältnismäßig erweist.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, im Bereich des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs, des Durchgangsverkehrs und des Kabotageverkehrs (innerstaatlicher Güterkraft-

verkehr durch Unternehmer, die in einem anderen Staat niedergelassen sind) zur Ordnung dieser Verkehre und zur Durchführung internationaler Abkommen sowie von Verordnungen, Richtlinien und Entscheidungen nach Artikel 189 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, die den Güterkraftverkehr betreffen, Rechtsverordnungen zu erlassen, durch die

1. der Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers und zum Markt des Güterkraftverkehrs sowie das Verfahren über die Erteilung von Genehmigungen geregelt werden,
2. für Unternehmer, deren Unternehmen ihren Sitz in einem Staat haben, der weder Mitglied der Europäischen Union noch anderer Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ist, der Zugang zum Markt des Güterkraftverkehrs und die Bedingungen bei der Durchführung des Güterkraftverkehrs abweichend von den Bestimmungen dieses Gesetzes geregelt sowie der vorübergehende oder dauernde Ausschluß vom Güterkraftverkehr vorgesehen wird, wenn wiederholt oder schwerwiegend gegen im Inland geltende Vorschriften verstoßen wird,
3. Bestimmungen zur Gewährleistung zwischenstaatlicher Gegenseitigkeit oder gleicher Wettbewerbsbedingungen eingeführt werden und
4. die Pflicht zur Vorlage von Unterlagen zur Beobachtung des Marktgeschehens geregelt werden.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr kann abweichend von den auf Grund des Absatzes 3 erlassenen Rechtsverordnungen im Rahmen internationaler Regierungs- und Verwaltungsabkommen Beförderungsfälle ganz oder teilweise von der Genehmigungspflicht für den grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr mit Staaten außerhalb der Europäischen Union und des Europäischen Wirtschaftsraums freistellen, soweit diese sich als unverhältnismäßig erweist. Ebenso kann das Bundesministerium für Verkehr mit einem Nachbarstaat Vereinbarungen treffen, durch die Verkehre durch das Inland mit Be- und Entladeort in dem Nachbarstaat von der Erlaubnispflicht nach § 3 Abs. 1 ausgenommen werden.

(5) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates auf dem Gebiet des grenzüberschreitenden kombinierten Verkehrs zur Ordnung dieses Verkehrs und zur Durchführung internationaler Abkommen sowie von Verordnungen, Entscheidungen und Richtlinien des Rates der Europäischen Union und der Kommission der Europäischen Gemeinschaften Vorschriften zu erlassen, durch die für diese Verkehre

1. die Pflicht zur Mitführung von Papieren geregelt wird, die dem Nachweis der Erfüllung der Berufszugangsvoraussetzungen und der Durchführung von kombiniertem Verkehr dienen, sowie
2. Bestimmungen zur Gewährleistung zwischenstaatlicher Gegenseitigkeit oder gleicher Wettbewerbsbedingungen eingeführt werden.

§ 24

Weitergeltung und Umtausch von Berechtigungen

(1) Als Erlaubnisse nach § 3 gelten bis zum Ende ihrer Gültigkeitsdauer, längstens jedoch bis zum 1. Juli 2000,

1. Genehmigungen für den Güterfernverkehr nach §§ 10 und 19a des Güterkraftverkehrsgesetzes,
2. Genehmigungen nach § 3 der Verordnung über die Höchstzahlen der Genehmigungen für den Güterfernverkehr.

(2) Als Erlaubnisse nach § 3 gelten bis zum 1. Juli 2000

1. Erlaubnisse für den Umzugsverkehr und den allgemeinen Güternahverkehr sowie Bescheinigungen über die Berechtigung zur Ausübung des allgemeinen Güternahverkehrs nach §§ 37, 80 und 89 des Güterkraftverkehrsgesetzes,
2. Bescheinigungen nach § 7 Abs. 1 Satz 1 der Verordnung über den Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers.

(3) Als Ausfertigungen nach § 3 Abs. 6 Nr. 2 gelten bis zum 1. Juli 2000 Ausfertigungen der

1. Erlaubnisse und Berechtigungsbescheinigungen im Sinne der §§ 42, 86 und 89 des Güterkraftverkehrsgesetzes,
2. Bescheinigungen im Sinne des § 7 Abs. 1 Satz 1 der Verordnung über den Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers.

(4) Berechtigungen nach Absatz 1 und 2 können vor dem 1. Juli 2000 in unbefristete Erlaubnisse nach § 3 umgetauscht werden. Dies gilt nicht für Genehmigungen für den Güterfernverkehr nach § 19a des Güterkraftverkehrsgesetzes. Ausfertigungen nach Absatz 3 können vor dem 1. Juli 2000 in unbefristete Ausfertigungen nach § 3 Abs. 6 Nr. 2 umgetauscht werden.

(5) Bescheinigungen über das Vorliegen einzelner Berufszugangsvoraussetzungen nach § 7 Abs. 1 Satz 2 der Verordnung über den Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers bleiben bis zum 1. Juli 2000 gültig.

(6) Maßgeblich sind die jeweils am 30. Juni 1998 geltenden Fassungen der genannten Gesetze und Rechtsverordnungen.

§ 25

Befristete Ausnahmen

(1) Die Vorschriften dieses Gesetzes finden bis zum 30. Juni 1999 keine Anwendung

1. auf die Beförderung von Gütern mit Personenkraftwagen,
2. auf die grenzüberschreitende Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, deren zulässiges Gesamtgewicht einschließlich Anhänger 6 Tonnen oder deren zulässige Nutzlast einschließlich An-

hänger 3,5 Tonnen nicht übersteigt und deren Ladung einschließlich Anhänger nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt, sowie

3. auf Beförderungen von Gütern durch die Deutsche Post AG mit eigenen oder angemieteten Fahrzeugen.

(2) § 14 bleibt unberührt.

Artikel 2

Änderung des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 2. Dezember 1972 über sichere Container

Das Gesetz zu dem Übereinkommen vom 2. Dezember 1972 über sichere Container vom 10. Februar 1976 (BGBl. II S. 253), zuletzt geändert durch Artikel 12 Abs. 2 des Gesetzes vom 14. September 1994 (BGBl. I S. 2325, 2384), wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 3 Abs. 2 Satz 2 wird die Angabe „die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr im Rahmen des § 54 Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG)“ durch die Angabe „das Bundesamt für Güterverkehr im Rahmen des § 11 des Güterkraftverkehrsgesetzes“ ersetzt.
2. In Artikel 7 Abs. 4 werden die Wörter „die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr“ durch die Wörter „das Bundesamt für Güterverkehr“ ersetzt.

Artikel 3

Änderung des Gesetzes über den unmittelbaren Zwang bei Ausübung öffentlicher Gewalt durch Vollzugsbeamte des Bundes

§ 6 Nr. 6 des Gesetzes über den unmittelbaren Zwang bei Ausübung öffentlicher Gewalt durch Vollzugsbeamte des Bundes vom 10. März 1961 (BGBl. I S. 165), das zuletzt durch Artikel 6 Abs. 7 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378) geändert worden ist, wird wie folgt gefaßt:

- „6. die Beauftragten des Bundesamtes für Güterverkehr, soweit sie mit Überwachungsaufgaben nach den §§ 11 bis 13 des Güterkraftverkehrsgesetzes betraut sind;“

Artikel 4

Änderung des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes

Dem § 61 des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes vom 27. September 1994 (BGBl. I S. 2705), das durch Artikel 3 des Gesetzes vom 12. September 1996 (BGBl. I S. 1354) geändert worden ist, wird folgender Absatz 4 angefügt:

- „(4) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist

das Bundesamt für Güterverkehr, soweit es sich um Ordnungswidrigkeiten nach Absatz 1 Nr. 3 und 5 oder Absatz 2 Nr. 1, 6, 7, 8 und 10 handelt und die Zuwiderhandlung im Zusammenhang mit der Beförderung von Abfall mit Fahrzeugen zur Güterbeförderung in einem Unternehmen begangen wird, das seinen Sitz im Ausland hat.“

Artikel 5

Änderung des Einführungsgesetzes zur Insolvenzordnung

Artikel 99 des Einführungsgesetzes zur Insolvenzordnung vom 5. Oktober 1994 (BGBl. I S. 2911), das zuletzt durch Artikel 16 des Gesetzes vom 29. April 1997 (BGBl. I S. 968) geändert worden ist, wird aufgehoben.

Artikel 6

Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

§ 4 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Mai 1994 (BGBl. I S. 1102), das zuletzt durch das Gesetz vom 18. April 1997 (BGBl. I S. 805) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Überschrift zu § 4 wird wie folgt gefaßt:
„Erstattung der Steuer bei Beförderungen von Fahrzeugen mit der Eisenbahn“.
2. In Absatz 1 Satz 1 wird die Angabe „im Huckepackverkehr (§ 3 Abs. 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes)“ gestrichen.
3. In Absatz 2 werden die Wörter „die Verwendung im Huckepackverkehr“ durch die Wörter „Beförderungen mit der Eisenbahn“ ersetzt.

Artikel 7

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

1. Artikel 1 § 3 Abs. 6, § 9 Abs. 2, §§ 17, 22 Abs. 2 sowie § 23 Abs. 2, 3 und 5 treten am Tage nach der Verkündung dieses Gesetzes in Kraft.
2. Artikel 1 § 6 Satz 2 Nr. 3 und 4 tritt in Kraft, sobald die entsprechenden rechtlichen Voraussetzungen geschaffen sind. Das Bundesministerium für Verkehr gibt den Tag, an dem die in Nummer 2 Satz 1 genannten Voraussetzungen in Kraft treten, im Bundesgesetzblatt bekannt.
3. Im übrigen tritt dieses Gesetz am 1. Juli 1998 in Kraft. Gleichzeitig tritt das Güterkraftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 1993 (BGBl. I S. 1839, 1992), zuletzt geändert durch ..., am 1. Juli 1998 außer Kraft.

Begründung

I. Allgemeiner Teil

Die schrittweise Verwirklichung des Europäischen Binnenmarktes führte im Bereich des Güterkraftverkehrs 1993 zum Wegfall der mengenmäßigen Begrenzung der Genehmigungen im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten, nachdem 1990 für diesen Verkehr bereits die verbindlichen Tarife aufgehoben worden waren.

Die Fortschreibung der Entwicklung eines einheitlichen Europäischen Güterkraftverkehrsmarktes umfaßt auch die Einräumung von Kabotagerechten an Transportunternehmen aus anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union (EU) und Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR). Diese 1990 eingeführten und zunächst kontingentierten Kabotagerechte werden auf der Grundlage der Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 ab dem 1. Juli 1998 ohne zahlenmäßige Beschränkung gewährt. Ab diesem Zeitpunkt kann jeder Unternehmer, der Inhaber einer Gemeinschaftslizenz ist, grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr oder Kabotageverkehr betreiben.

Parallel zu dieser Entwicklung innerhalb der EU und des EWR wird auch der nationale Güterkraftverkehrsmarkt schrittweise angepaßt. Mit dem Tarifaufhebungsgesetz vom 13. August 1993 wurde hierzu eine erste wichtige Entscheidung getroffen und die freie Preisbildung im nationalen Straßengüterverkehr ab dem 1. Januar 1994 ermöglicht.

Wesentlicher Bestandteil des Ordnungsrahmens im nationalen Güterkraftverkehr ist derzeit die Kontingentierung der Genehmigungen im Güterfernverkehr und die Unterscheidung zwischen Güternah-, Güterfern- und Umzugsverkehr. Auch diese Regelungen müssen im Zuge der weiteren Anpassung an den einheitlichen Binnenmarkt aufgegeben werden. Die Beibehaltung der Kontingentierung würde nämlich sonst ab dem 1. Juli 1998 dazu führen, daß sich Transportunternehmen aus den anderen Mitgliedstaaten der EU und den Vertragsstaaten des EWR mit Kabotagegenehmigungen volle Marktanteile in Deutschland sichern könnten, während deutsche Transportunternehmen hieran durch die Kontingentierung der Güterfernverkehrsgenehmigungen und die Beschränkung auf die Nahzone gehindert wären.

Deshalb müssen diese Regelungen im nationalen Güterfernverkehr spätestens zum 1. Juli 1998 aufgehoben werden, um den deutschen Unternehmen gleiche Wettbewerbschancen zu eröffnen.

Hierzu ist notwendig, das Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) und die auf seiner Grundlage erlassenen Rechtsverordnungen grundlegend zu überarbeiten.

Zugleich mit der Aufhebung der Kontingentierung entfällt auch die Unterscheidung zwischen Güternah-, Güterfern- und Umzugsverkehr und eine Viel-

zahl hiermit zusammenhängender Regelungen, insbesondere zur Nahzone, zum Ortsmittelpunkt und zum Standort. Der Zugang zum nationalen Güterkraftverkehrsmarkt kann nunmehr einheitlich geregelt werden. Obligatorische Beförderungsbedingungen werden entbehrlich. Insofern soll eine Neuregelung im Rahmen der Neufassung des privatrechtlichen Transportrechts im Handelsgesetzbuch erfolgen.

Voraussetzung für die Durchführung von gewerblichem Güterkraftverkehr in Deutschland (wie in der EU und im EWR) ist künftig allein die Erfüllung der subjektiven Berufszugangsbedingungen persönliche Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung. Diese muß jeder Unternehmer nachweisen, der gewerblichen Güterkraftverkehr mit Fahrzeugen betreibt, deren zulässiges Gesamtgewicht – einschließlich Anhänger – 6 t überschreitet.

Der Nachweis der Berufszugangsbedingungen erfolgt durch eine Erlaubnis oder die Gemeinschaftslizenz. Das Erlaubniserteilungsverfahren wird unter Beachtung datenschutzrechtlicher Erfordernisse in der Verordnung über den Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers einheitlich geregelt und vereinfacht werden. Die bisherigen Genehmigungen, Erlaubnisse, Berechtigungs- und Berufszugangsbescheinigungen bleiben für eine angemessene Übergangszeit weiterhin gültig.

Aufgrund des Wegfalls der Kontingentierung, der Vereinheitlichung des Berufszugangs und der Regelungsschwelle (6 t zulässiges Gesamtgewicht einschließlich Anhänger) kann auf zahlreiche Freistellungstatbestände verzichtet werden, so z. B. auf die Freistellung von Güterbeförderungen mit Personenkraftwagen und die Freistellung von Abfallbeförderungen.

Werkverkehr kann weiterhin erlaubnisfrei durchgeführt werden. Parallel zum gewerblichen Güterkraftverkehr entfällt die Unterscheidung zwischen Werknah- und Werkfernverkehr. Zudem werden die administrativen Pflichten der Werkverkehr betreibenden Unternehmer verringert.

Sowohl im gewerblichen Güterkraftverkehr als auch im Werkverkehr kommt es zu Erleichterungen hinsichtlich des Einsatzes von fremden Fahrzeugen. Die güterkraftverkehrsrechtlichen Bestimmungen werden keine Pflicht mehr vorsehen, die eingesetzten Kraftfahrzeuge – insbesondere gemietete – im Geltungsbereich des GüKG zuzulassen.

Die Vorschriften über das Bundesamt für Güterverkehr (Bundesamt) bleiben im wesentlichen unverändert, wobei die Regelung zur Marktbeobachtung präzisiert wurde.

Die Bestimmungen zur Bundesstatistik im Güterkraftverkehr wurden aus dem GüKG herausgenom-

men. Sie sollen in ein in Vorbereitung befindliches Verkehrsstatistikgesetz Eingang finden.

Insgesamt bezweckt das Gesetz eine Rechts- und Verwaltungsvereinfachung, damit einhergehend den Abbau administrativer und kostenverursachender Pflichten für die Unternehmer sowie eine Stärkung des Datenschutzes. Die Aufhebung der Kontingentierung führt insbesondere zu vereinfachten Erlaubniserteilungsverfahren, zum Wegfall schwieriger Genehmigungsverfahren bei Betriebsfortführungen sowie der Pflicht zur Mitführung von Fahrtenbüchern und Standortbescheinigungen. An gestiegene Datenschutzerfordernisse werden vor allem die vom Bundesamt geführten Dateien über Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und abgeschlossene Bußgeldverfahren angepaßt.

Das Gesetzgebungsrecht des Bundes auf dem Gebiet des Güterkraftverkehrsrechts folgt aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 11 und 22 in Verbindung mit Artikel 72 Abs. 2 GG. Für diesen besonderen Gewerbebereich sind im Interesse von Verkehrssicherheit und Umweltschutz sowie zur Gewährleistung gleicher Wettbewerbsbedingungen gemäß den Vorgaben der EU bundeseinheitliche Berufszugangsbestimmungen erforderlich. Entsprechendes gilt für die Regelung der Pflichten gebietsansässiger und gebietsfremder Transportunternehmer im gewerblichen Güterkraftverkehr und Werkverkehr sowie für die gleichmäßige Überwachung des Ordnungsrahmens durch die zuständigen Länderbehörden und das Bundesamt. Einer bundeseinheitlichen Regelung bedarf schließlich auch die Durchführung der verkehrsträgerübergreifenden Marktbeobachtung durch das Bundesamt.

Für den Bund entstehen durch das Gesetz keine Mehrkosten.

Die Länder und Gemeinden wurden zu den Kostenauswirkungen auf ihre Haushalte befragt. Nach den hierzu getroffenen Aussagen ist davon auszugehen, daß das Gesetz voraussichtlich keine Zusatzkosten verursachen, sondern tendenziell zu Kostensenkungen führen wird. Dabei könne es allerdings – zumindest übergangsweise – zu Kostenverschiebungen von den Ländern auf die Gemeinden kommen, je nach dem, wer nach jeweiligem Landesrecht künftig für die Erlaubniserteilungsverfahren zuständig sei und wie das Verfahren im einzelnen ausgestaltet werde.

Auch der Wirtschaft wurde Gelegenheit gegeben, sich zu den Kostenfolgen des Gesetzes zu äußern. Konkrete Stellungnahmen sind insoweit nicht abgegeben worden. Es ist lediglich allgemein gefordert worden, den staatlichen Verwaltungsaufwand auf ein Minimum zu begrenzen und die bevorstehende Gebührenanpassung vor allem unter Berücksichtigung des wirtschaftlichen Nutzens der jeweiligen Amtshandlung, insbesondere der Erlaubniserteilung, vorzunehmen. Dies ist auch das Ziel des Gesetzes und der parallel laufenden Reform des untergesetzlichen Regelwerks (Streichung von sechs GüKG-Verordnungen und Vereinfachung der restlichen Ausführungsbestimmungen). Im Hinblick auf den dargestellten Abbau administrativer und kostenverursa-

chender Pflichten ist davon auszugehen, daß das Gesetz zur Kostenreduzierung in der Wirtschaft, insbesondere bei mittelständischen Unternehmen, beitragen wird. Infolge der Aufhebung des europäischen Kabotagekontingents und der Kontingentierung im nationalen Güterfernverkehr dürfte außerdem mit einer Zunahme des Wettbewerbs auf dem deutschen Güterkraftverkehrsmarkt zu rechnen sein.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (Güterkraftverkehrsgesetz)

Zu § 1

– Absatz 1

definiert den Güterkraftverkehr in Anlehnung an sonstige Rechtsvorschriften als geschäftsmäßige oder entgeltliche Güterbeförderung.

Die bisher bestehende gesetzliche Freistellung der Güterbeförderung mit Personenkraftwagen (§ 4 Abs. 1 Nr. 2 a. F.) wird zugunsten einer einheitlichen Regelungsschwelle gestrichen. Vom Anwendungsbereich des GüKG sind künftig alle Kraftfahrzeuge ausgenommen, die einschließlich Anhänger kein höheres zulässiges Gesamtgewicht als 6 t aufweisen. Dies bedeutet gegenüber der bisherigen Regelung in § 2 Freistellungs-Verordnung GüKG eine deutliche Liberalisierung.

– Absatz 2

enthält die Definition des Werkverkehrs, die inhaltlich mit der Definition in § 48 a. F. übereinstimmt. Um einen einheitlichen Begriff des Werkverkehrs zu erhalten, wird sprachlich im wesentlichen auf die im EU-Recht gebräuchliche Fassung zurückgegriffen. Einschränkungen hinsichtlich des Einsatzes von Miet- oder Ersatzfahrzeugen sind nicht mehr erforderlich. Dadurch wird der wachsenden Bedeutung des Einsatzes gemieteter oder geleaster Fahrzeuge Rechnung getragen. Außerdem wird den Werkverkehrsunternehmern gestattet, im Krankheitsfall ausnahmsweise vorübergehend Fremdpersonal einzusetzen. Insbesondere beim Einsatz von Spezialfahrzeugen besteht damit die Möglichkeit, den Ausfall von Fahrpersonal kurzfristig adäquat zu kompensieren. Das Arbeitnehmerüberlassungsgesetz bleibt davon unberührt.

– Absatz 3

entspricht § 49 a. F.

– Absatz 4

definiert den gewerblichen Güterkraftverkehr in Abgrenzung zum Werkverkehr.

– Absatz 5

regelt die Zuständigkeit der zur Entscheidung berufenen Stelle, wenn Zweifel hinsichtlich der Verkehrsart bestehen. Die Vorschrift entspricht § 8 Abs. 2, §§ 39 und 83 Abs. 1 a. F.

Zu § 2

– Absatz 1

nennt die Ausnahmen vom Anwendungsbereich des GüKG. Mit dem Wegfall der Kontingentierung der Güterfernverkehrsgenehmigungen ist der wichtigste Grund für eine Freistellung von den gesetzlichen Regelungen entfallen, so daß die Zahl der Ausnahmen im GüKG, aber auch die bisher durch die Freistellungs-Verordnung GüKG geregelten Fälle deutlich reduziert werden können. Soweit in der Freistellungs-Verordnung GüKG a.F. Beförderungen im gewerblichen Güterkraftverkehr von den Bestimmungen des GüKG ausgenommen waren, geschah dies weitgehend mit der Maßgabe, daß die subjektiven Berufszugangsvoraussetzungen trotz Freistellung erfüllt sein mußten. Für diese Beförderungen ist eine Freistellung nicht mehr vorgesehen, da die subjektiven Berufszugangsvoraussetzungen in Zukunft die einzigen Marktzugangskriterien sind. Die übrigen in der Freistellungs-Verordnung GüKG bisher geregelten Ausnahmetatbestände unterfallen künftig in der Regel entweder dem Werkverkehr oder sind durch die Definition des Güterkraftverkehrs von den GüKG-Regelungen ausgenommen. Das Rücken von Holz muß nicht mehr ausdrücklich als freigestellt genannt werden (bisher: § 1 Nr. 17 Freistellungs-Verordnung GüKG), da dieses schon keine Güterbeförderung im Sinne des § 1 GüKG darstellt, es sich vielmehr schwerpunktmäßig um einen Arbeitsvorgang handelt.

Für eine umfassende Ausnahmeregelung zugunsten der Deutschen Post AG (§ 4 Abs. 1 Nr. 1 a.F. in Verbindung mit § 16 Abs. 2 PostUmwG und der Postdienst-Pflichtleistungsverordnung) besteht nach der Privatisierung der Deutschen Bundespost kein Anlaß mehr. Der Infrastrukturauftrag, der auch für die Deutsche Post AG gilt, wird durch die Unterstellung dieser Beförderungen unter das GüKG nicht gefährdet. Um allerdings der Deutschen Post AG die Umstellung zu erleichtern, ist eine angemessene Übergangsfrist vorgesehen (§ 25 Abs. 1 Nr. 3).

Die Einführung der Regelungsschwelle von 6 t zulässigem Gesamtgewicht für alle Fahrzeuge macht schließlich auch die in § 4 Abs. 1 Nr. 3 a.F. geregelte Freistellung der Beförderung von Leichen entbehrlich.

§ 2 Abs. 1 Nr. 1 stellt klar, daß das GüKG nur für den gewerblichen Güterkraftverkehr gilt, der gewerbsmäßig betrieben wird. Nicht erfaßt sind mithin z.B. ohne Gewinnerzielungsabsicht durchgeführte Beförderungen von Vereinen für ihre Mitglieder im Rahmen des Vereinszwecks, etwa von Sportbooten. Hierbei mag es sich zwar um auf Dauer gerichtete und in Wiederholungsabsicht vorgenommene, d.h. geschäftsmäßige, Beförderungen handeln, für die in Form des Vereinsbeitrags auch ein Entgelt entrichtet wird, sie erfolgen jedoch nicht gewerbsmäßig.

§ 2 Abs. 1 Nr. 2 knüpft an die bisherige Freistellung des Hoheitsverkehrs in § 4 Abs. 1 Nr. 1 a.F. an und nimmt – begrifflich klarer – solche Beförderungen der öffentlichen Hand vom GüKG aus, die im Rahmen der gesetzlich zugewiesenen öffentlichen Aufgaben erfolgen.

Nummer 3 faßt die Ausnahmen des § 4 Abs. 1 Nr. 4 a.F. und des § 1 Nr. 6 und 22 Freistellungs-Verordnung GüKG a.F. zusammen und sorgt für den Einklang mit der Regelung im Anhang II der Verordnung (EWG) Nr. 881/92. Durch den Zusatz „aus Gründen der Verkehrssicherheit oder zum Zwecke der Rückführung“ wird die Freistellung auf Fälle beschränkt, deren Unterstellung unter das Gesetz unverhältnismäßig wäre.

Nummer 4 will ermöglichen, daß – insbesondere im internationalen Omnibusverkehr – neben dem Reisegepäck der Fahrgäste in beschränktem Umfang auch Sachen für Dritte mitbefördert werden können. Die Freistellung setzt voraus, daß der betreffende Verkehrsdienst im Rahmen einer nach dem Personenbeförderungsgesetz erteilten Genehmigung (z.B. für den Linienverkehr) durchgeführt wird. Fehlt dieser Bezug, so bleibt es bei der Anwendung des GüKG.

Nummer 5 entspricht § 1 Nr. 3 a Freistellungs-Verordnung GüKG a.F., der seinerseits auf eine entsprechende EU-Regelung im Anhang II der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 zurückzuführen ist.

Nummer 6 regelt wie § 89 a Nr. 1 a.F. die Freistellung der Beförderung von Milch und Milcherzeugnissen im Rahmen landwirtschaftlicher Sonderverkehre.

Nummer 7 übernimmt § 89 a Nr. 2 a.F. Wie schon bisher sind die genannten land- und forstwirtschaftlichen Sonderverkehre allerdings nur im Nahbereich freigestellt. Insofern ist künftig der StVZO-Standort des eingesetzten Fahrzeugs maßgeblich, der sich ohne zusätzlichen Aufwand dem Fahrzeugschein entnehmen läßt. Außerdem werden die land- und forstwirtschaftlichen Sonderverkehre von den Bestimmungen des Werkverkehrs ausgenommen, um zu verhindern, daß Fahrten zur Feldbestellung, zur Abfuhr von Erntegut und dergleichen der Pflicht zur Mitführung von Begleitpapieren unterliegen.

– Absatz 2

Durch die Regelung wird sichergestellt, daß die Marktbeobachtung auch den Bereich der freigestellten Beförderungen umfassen kann.

Zu § 3

– Absatz 1

Die Bestimmung erklärt den gewerblichen Güterkraftverkehr für erlaubnispflichtig.

– Absatz 2 und 3

Mit Wegfall der zahlenmäßigen Beschränkung der Genehmigungen für den Güterfernverkehr und des öffentlichen Ausschreibungsverfahrens besteht nunmehr ein Rechtsanspruch auf Erteilung einer Erlaubnis für den gewerblichen Güterkraftverkehr, wenn der Antragsteller die subjektiven Berufszugangsvoraussetzungen erfüllt, die in Absatz 2 und 3 näher beschrieben werden. Die Vorschriften zu den Berufszugangsvoraussetzungen entsprechen – redaktionell angepaßt und präzisiert – weitgehend § 10 Abs. 1 und 2 a.F. Die inhaltliche Ausgestaltung der Berufs-

zugangsvoraussetzungen erfolgt – wie bisher – durch Rechtsverordnung.

– Absatz 4

ermöglicht es der Erlaubnisbehörde, die Erlaubnis erforderlichenfalls mit Nebenbestimmungen zu versehen.

– Absatz 5

Die bislang in § 102 b a. F. aufgeführten Widerruf- und Rücknahmegründe werden auf die in Absatz 5 enthaltene Regelung zurückgeführt, da zum einen verschiedene gesetzliche Pflichten nicht mehr bestehen (z. B. § 102 b Abs. 2 Nr. 2, 3 und 10 a. F.) und zum anderen die übrigen Widerrufsgünde unter den Oberbegriff des Wegfalls der Berufszugangsvoraussetzungen (insbesondere Zuverlässigkeit und finanzielle Leistungsfähigkeit) fallen. Im übrigen gelten auch die Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Entfällt eine der Berufszugangsvoraussetzungen, ist die Erlaubnisbehörde grundsätzlich gezwungen, die Erlaubnis aufzuheben, da die Erlaubnis nach den Vorgaben der Berufszugangsrichtlinie 96/26/EG vom 29. April 1996 und ihrer Umsetzung in § 3 Abs. 2 und 3 nur Bestand haben kann, solange alle drei subjektiven Berufszugangsbedingungen vorliegen. Insofern, insbesondere im Hinblick auf die persönliche Zuverlässigkeit des Unternehmers, besteht für die Erlaubnisbehörde allerdings ein Beurteilungsspielraum. Sonstige besondere Umstände des Einzelfalles, z. B. die Kreditwürdigkeit und den Goodwill eines Unternehmens und damit seine Sanierungschancen, hat die Erlaubnisbehörde zudem im Rahmen ihrer pflichtgemäßen Ermessensausübung zu berücksichtigen.

Die Mitteilungsbefugnis der Finanzbehörden entspricht – redaktionell überarbeitet – § 102 b Abs. 3 a. F.

– Absatz 6

ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr in Nummer 1, die näheren Einzelheiten der Berufszugangsvoraussetzungen durch Rechtsverordnung zu regeln (§ 10 Abs. 2 Satz 2 a. F.).

Mit Nummer 2 wird eine neue Ermächtigung eingeführt, aufgrund derer das Bundesministerium für Verkehr insbesondere Vorschriften zur Regelung des Erlaubnisverfahrens erlassen kann. Wegen des engen Sachzusammenhangs mit den Berufszugangsvoraussetzungen als zwingende Bedingungen für den Erhalt der Erlaubnis ist beabsichtigt, von dieser Ermächtigung durch eine entsprechende Erweiterung der Berufszugangsverordnung GüKG Gebrauch zu machen.

– Absatz 7

Die Vorschrift regelt, daß nur noch die Behörde, in deren Zuständigkeitsbereich das Unternehmen seinen Sitz hat, Erlaubnisbehörde sein kann, wobei sich die sachliche Zuständigkeit nach Landesrecht bestimmt. Die Beschränkung auf die Behörde des Sitzes

schließt voneinander abweichende Behördenentscheidungen über die Erfüllung der Berufszugangsvoraussetzungen aus und dient der Verwaltungseinfachung.

Zu § 4

Die Mitteilung der Erlaubnisbehörde an die zuständige Berufsgenossenschaft entspricht im Prinzip § 18 a. F. Die Bestimmung stellt für den Bereich des Güterkraftverkehrs sicher, daß die Berufsgenossenschaften über Unternehmensgründungen und hiermit verbundenen Beitragspflichten zur gesetzlichen Unfallversicherung zeitnah unterrichtet werden.

Zu § 5

Ermöglicht den Unternehmern, an Stelle der nationalen Erlaubnis die Gemeinschaftslizenz einzusetzen. Sie gilt auch für Kabotageverkehre durch Unternehmer aus anderen EU-Mitgliedstaaten oder EWR-Vertragsstaaten. Ausgenommen ist allerdings der grenzüberschreitende Verkehr mit Staaten, die nicht Mitglied der EU oder anderer Vertragsstaat des EWR-Abkommens sind. Insofern ist jedoch in der Gemeinschaftslizenzverordnung GüKG für Unternehmen mit Sitz im Inland eine ergänzende Regelung geplant.

Zu § 6

Danach sind Unternehmer aus anderen Staaten auf dem Streckenteil in Deutschland von der Erlaubnispflicht befreit, wenn sie Inhaber der für die jeweilige Fahrt erforderlichen Berechtigung sind.

Zu § 7

– Absatz 1 und 2

Die Vorschrift regelt die dem Unternehmer und Fahrpersonal obliegenden Pflichten zur Mitführung und Aushändigung der erforderlichen Berechtigungen für den gewerblichen Güterkraftverkehr zu Kontrollzwecken. Bei Durchführung von erlaubnispflichtigem Güterkraftverkehr muß das Original der Erlaubnis oder eine Erlaubnisausfertigung mitgeführt werden, im lizenzpflichtigen Güterkraftverkehr eine beglaubigte Abschrift der Gemeinschaftslizenz, ansonsten jeweils das Original (CEMT-, CEMT-Umzugs- oder Drittstaatengenehmigung). Im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr mit CEMT-Genehmigungen beziehen sich diese Pflichten auch auf Nachweise über die Erfüllung bestimmter Technik-, Sicherheits- und Umweltafordernungen für die eingesetzten Kraftfahrzeuge. Die Einzelheiten hierzu enthält die Richtlinie für das Verfahren zur Erteilung der CEMT-Genehmigungen (VkB. 1996 S. 648). Ohne diese fahrzeugbezogenen Nachweise läßt sich nämlich bei Vorlage einer sog. grünen oder supergrünen CEMT-Genehmigung nicht feststellen, ob die Fahrt tatsächlich genehmigt ist oder nicht. Verstöße gegen diese Pflichten sind bußgeldbewehrt.

– Absatz 3

sieht vor, daß bei Beförderungen im gewerblichen Güterkraftverkehr ein Begleitpapier mitzuführen ist. Dieses muß ein Mindestmaß an Angaben enthalten,

damit ohne zusätzliche zeitaufwendige Ermittlungen bei Straßenkontrollen die notwendigen Feststellungen getroffen werden können. Die Vorschrift korrespondiert mit Artikel 5 Abs. 1 Satz 3 CMR und Artikel 6, 8 Buchstabe b der Verordnung Nr. 11 der EWG vom 27. Juni 1960, geändert durch Verordnung (EWG) Nr. 3626/84 vom 19. Dezember 1984, wonach im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr ein Frachtbrief obligatorisch vorgeschrieben ist, im EU-Verkehr grundsätzlich auch für Binnenbeförderungen. Gegenüber der bisherigen Regelung in § 28 Abs. 1 GüKG a.F. wurden die Anforderungen an das Begleitpapier erheblich vereinfacht. Nunmehr zugelassen ist auch ein sonstiger Nachweis der zwingenden Mindestangaben, etwa in Form elektronischer Lesegeräte.

Zu § 8

Die Regelung stellt sicher, daß insbesondere bei Geschäftsunfähigkeit oder Tod des Unternehmers die Güterkraftverkehrsgeschäfte einstweilen weitergeführt werden können, auch wenn die Berufszugangsvoraussetzungen bei den nachfolgenden Personen noch nicht vorliegen. Die Vorschrift entspricht im wesentlichen § 19 a.F. In Absatz 3 wurde klargestellt, daß die Frist auf Antrag, und zwar einmal um drei Monate verlängert werden kann. Gleiches gilt künftig auch im Fall des Absatzes 2, also beim Tod des Unternehmers. § 19 Abs. 3 a.F., wonach die dem Erben, Nachlaßverwalter usw. erteilte Genehmigung kraft gesetzlicher Fiktion als die dem Rechtsvorgänger erteilte Genehmigung galt, kann wegen Wegfalls der Kontingentierung gestrichen werden. Sinn der Bestimmung war es, die dem Erben usw. erteilte Genehmigung auf den Zeitabschnitt zu befristen, bis zu welchem die dem Erblasser erteilte Genehmigung noch Geltung hatte, um sie anschließend entweder wiedererteilen oder erneut öffentlich ausschreiben zu können.

Zu § 9

– Absatz 1

Der Werkverkehr bleibt nach wie vor von der Erlaubnispflicht ausgenommen.

Der Wegfall der Unterscheidung zwischen Güternah- und Güterfernverkehr als Folge der Aufhebung der Kontingentierung im Güterfernverkehr führt auch beim Werkverkehr dazu, daß nicht mehr zwischen Werknah- und Werkfernverkehr unterschieden wird. Durch den Wegfall der Standortregelungen werden die Unternehmer, die Werkverkehr betreiben, zudem von administrativen Pflichten befreit.

– Absatz 2

Die Vorschrift ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, die Mitführung von Begleitpapieren oder sonstiger (z.B. elektronischer) Nachweise und deren Ausgestaltung sowie die An- und Abmeldung der Unternehmen zu regeln. Aufgrund der Begleitpapiere oder sonstigen Nachweise läßt sich bei Straßenkontrollen das Vorliegen der Voraussetzungen des Werkverkehrs überprüfen und nachvollziehen, ob es sich bei der Beförderung um erlaubnispflichtigen ge-

werblichen Güterkraftverkehr oder erlaubnisfreien Werkverkehr handelt. Durch die Unternehmensanmeldung kann ein Überblick über die im Werkverkehr tätigen Unternehmen gewonnen werden, insbesondere zur Durchführung der Marktbeobachtung und damit letztlich zur Vorbereitung verkehrspolitischer Entscheidungen.

Außerdem erhält das Bundesministerium für Verkehr die Möglichkeit, für Werkverkehrsunternehmer, deren Unternehmen ihren Sitz außerhalb des EWR haben, von den Bestimmungen des GüKG abweichende Regelungen insbesondere zur Eingangsschwelle und zum Begleitpapier sowie den Ausschluß vom Werkverkehr mit und in Deutschland vorzusehen.

Zu § 10

Entspricht – redaktionell überarbeitet – dem Regelungsgehalt des § 53 a.F. Auf die Überleitungsvorschriften des Tarifaufhebungsgesetzes, die sich aus der Umwandlung der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr in das Bundesamt ergaben, kann nunmehr verzichtet werden.

Zu § 11

– Absatz 1

entspricht weitgehend § 54 Abs. 1 a.F. Die Beschränkung auf Verwaltungsaufgaben des Bundes auf dem Gebiet des Güterkraftverkehrs wird gestrichen, um eine Übertragung von Zuständigkeiten auf das Bundesamt in solchen Aufgabenbereichen zu erleichtern, die bislang vom Bundesministerium für Verkehr oder anderen Bundesbehörden wahrgenommen wurden, z.B. die Zuständigkeit zur Überwachung der Beförderungsentgelte im Fluglinienverkehr oder die zur Erhebung von Konzessionsabgaben für Autobahnnebenbetriebe.

– Absatz 2

übernimmt – redaktionell überarbeitet – § 54 Abs. 2 Satz 1 a.F.

Ausdrücklich aufgenommen wurde in Nummer 3 Buchstabe g die Überwachung des ATP-Übereinkommens bei Lebensmittelbeförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr. Diese Bestimmungen wurden bislang im Rahmen des § 54 Abs. 2 Nr. 3 Buchstabe g a.F. mitüberwacht. § 54 Abs. 2 Nr. 3 Buchstabe g a.F. findet sich in Nummer 3 Buchstabe h wieder.

– Absatz 3

entspricht § 54 Abs. 2 Satz 2 a.F.

– Absatz 4

entspricht – redaktionell angepaßt – § 54 Abs. 4 a.F.

Zu § 12

Die Vorschrift enthält im wesentlichen § 55 a.F. Der Tatsache, daß der Umfang der Betriebskontrollen aus Gründen der Gleichbehandlung gebietsansässiger

und gebietsfremder Unternehmen stark abgenommen und die Befugnis zur Durchführung von Straßenkontrollen erheblich an Bedeutung gewonnen hat, wurde durch eine entsprechende redaktionelle Überarbeitung der Vorschrift Rechnung getragen.

– Absatz 1

Neben der Befugnis zur Durchführung von Straßenkontrollen regelt die Vorschrift nunmehr auch die Mitwirkungspflichten des Fahrpersonals.

– Absatz 2 bis 6

Bislang war das Bundesamt nur auf Antrag eines Landes befugt, zur Überwachung des Fahrpersonalrechts Kraftomnibusse anzuhalten. Diese Beschränkung muß aus verfassungsrechtlichen Gründen aufgegeben werden. Hat nämlich das Bundesamt die Aufgabe, auch im Straßenpersonenverkehr die Einhaltung des Fahrpersonalrechts zu überwachen (§ 11 Abs. 2 Nr. 3 Buchstabe a GüKG), darf die Aufgabenerfüllung nicht an das Vorliegen entsprechender Länderanträge geknüpft werden.

Nach Absatz 4 und 5 ist das Bundesamt künftig berechtigt, auch im Rahmen von Betriebskontrollen zu prüfen, ob die Pflicht zur Entrichtung von Straßenbenutzungsgebühren erfüllt wurde.

Im Hinblick auf die zunehmende Bedeutung von Verstößen gegen die Bestimmungen des Abfallrechts ist außerdem der Katalog der vom Bundesamt weiterzuleitenden Zufallsfunde in Absatz 5 um die entsprechenden Tatbestände des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes ergänzt worden.

Im übrigen entsprechen die Absätze 2 bis 6 – von redaktionellen Umstellungen und Präzisierungen abgesehen – § 55 a. F.

Zu § 13

Entspricht – sprachlich präzisiert – § 56 Satz 2 a. F. Auf den rein deklaratorischen Hinweis in § 56 Satz 1 a. F., daß das Verwaltungsvollstreckungsgesetz im Rahmen der Überwachungstätigkeit des Bundesamtes Anwendung findet, wurde aus Vereinfachungsgründen verzichtet.

Zu § 14

– Absatz 1 und 2

Übernehmen inhaltlich weitgehend § 57 a. F. Die in die Marktbeobachtung einbezogenen Verkehrsträger werden ausdrücklich genannt. Ziel der Marktbeobachtung ist vor allem, Fehlentwicklungen auf dem Verkehrsmarkt frühzeitig zu erkennen. Zudem wird ausdrücklich klargestellt, daß die Mitwirkung der Unternehmen bei der Marktbeobachtung freiwillig ist. Im Hinblick auf die für den grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr zwischen Mitgliedstaaten der EU geltende Verordnung (EWG) Nr. 3916/90 des Rates vom 21. Dezember 1990 über Maßnahmen bei Krisen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt und Artikel 7 der Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 über die Krisenbewältigung im Kabotageverkehr soll die Marktbeobachtung durch ihre Feststellungen

dazu beitragen, zur Erhaltung des mittelständisch strukturierten Verkehrsmarktes ruinöse Konkurrenz und Überkapazitäten zu verhindern. Wegen der Aufhebung der Kontingentierung im Kabotageverkehr wird der Entwicklung in diesem Bereich besonderes Augenmerk gelten müssen.

– Absatz 3

will sicherstellen, daß dem Bundesamt zur Erfüllung seiner Marktbeobachtungsaufgaben zusammengefaßte Einzelangaben aus den Wirtschafts- und Verkehrsstatistiken frühzeitig – noch vor deren offizieller Veröffentlichung – zur Verfügung stehen. Dabei dürfen keine Rückschlüsse auf eine bestimmte oder bestimmbare Person möglich sein.

– Absatz 4

Die Speicherungs- und Lösungsregelung dient der Stärkung des Datenschutzes.

Die Bundesregierung wird nach drei Jahren überprüfen, ob das Instrument der Marktbeobachtung die in sie gesetzten Erwartungen erfüllt hat. Nach der Überprüfung wird die Bundesregierung entscheiden, ob die Marktbeobachtung fortgeführt werden soll.

Zu § 15

Die Vorschrift ersetzt die bislang in § 60 a. F. enthaltene Regelung über die beim Bundesamt geführten Register der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs und größerer, im Werkfernverkehr eingesetzter Fahrzeuge. Abweichend von § 60 a. F. enthält die in § 15 vorgesehene Datei nur noch die zur Aufgabenerfüllung des Bundesamtes unbedingt erforderlichen Daten der Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs.

Den gestiegenen Datenschutzerfordernissen wurde entsprochen, indem nunmehr im einzelnen aufgelistet ist, welche Daten das Bundesamt für welche Zwecke speichern darf. Diese Daten erhält das Bundesamt im Rahmen der von ihm selbst durchgeführten Verfahren auf Erteilung von CEMT-Genehmigungen sowie der Verfahren der Länderbehörden auf Erteilung von Erlaubnissen, Gemeinschaftslizenzen und CEMT-Umzugsgenehmigungen. Die Länderbehörden teilen dem Bundesamt auch die wesentlichen Änderungen mit. Das Verfahren hierzu wird in der Berufszugangsverordnung GüKG geregelt.

Durch die Zusammenarbeit der zuständigen Behörden werden die Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs von bisher bestehenden Meldepflichten entlastet.

– Absatz 1

regelt Umfang und Zweck der Unternehmensdatei.

– Absatz 2

zählt aus Datenschutzgründen auf, welche Daten über das Unternehmen und die im Unternehmen verantwortlichen Personen erfaßt werden dürfen, und verpflichtet die Länderbehörden zur Übermittlung

der entsprechenden Daten aus ihrem Zuständigkeitsbereich.

– Absatz 3

regelt das Verfahren zur Aktualisierung der Datei, um sie auf dem jeweils neuesten Stand halten zu können.

– Absatz 4

nennt die Zwecke, für die das Bundesamt die nach Absatz 2 gespeicherten Daten verarbeiten und nutzen darf.

– Absatz 5

ermächtigt das Bundesamt, die Datei als Auswahlgrundlage für die Durchführung der Marktbeobachtung und der Unternehmensstatistik im gewerblichen Güterkraftverkehr zu nutzen. Letzteres ist erforderlich, damit das Bundesamt während einer eventuellen Übergangszeit bis zum Erlaß neuer formellgesetzlicher Statistikbestimmungen seine ihm nach der Verordnung über Statistiken des Straßen-güterverkehrs vom 30. März 1994 (BGBl. I S. 677) obliegenden Aufgaben erfüllen kann. Die Regelung entspricht insoweit § 60 Abs. 4 a. F.

– Absatz 6

regelt die Löschung nicht mehr benötigter Daten.

Zu § 16

Entspricht im wesentlichen dem im Rahmen des Tarifaufhebungsgesetzes aus Datenschutzgründen aufgenommenen § 63 a. F.

– Absatz 1 und 2

Übernehmen inhaltlich – redaktionell angepaßt und datenschutzrechtlich präzisiert – § 63 Abs. 1 und 2 a. F.

Durch Ergänzung der Nummer 4 in Absatz 1 Satz 1 wird ausdrücklich klargestellt, daß neben rechtskräftigen Bußgeldbescheiden auch rechtskräftige gerichtliche Entscheidungen in Bußgeldsachen gespeichert werden dürfen.

Die Datenübermittlung nach Absatz 2 Satz 2 war bisher sinngemäß in Randnummer 76 GüKVwV geregelt.

– Absatz 3

wurde neu aufgenommen, um die Unternehmer frühzeitig über im Unternehmen begangene Zuwiderhandlungen und eventuelle Organisationsmängel unterrichten zu können, die die Zuverlässigkeit des Unternehmers und der zur Führung der Güterkraftverkehrsgeschäfte bestellten Personen berühren.

– Absatz 4 bis 7

Entsprechen – redaktionell angepaßt und datenschutzrechtlich präzisiert – § 63 Abs. 3 bis 6 a. F. In Absatz 4 Nr. 1 wird ausdrücklich klargestellt, daß eine Datenübermittlung auch an öffentliche Stellen

im Ausland erfolgt, soweit dies für die Entscheidung über den Berufszugang erforderlich ist. Dabei handelt es sich um die Mitteilung von Zuwiderhandlungen Gebietsfremder, die diese in der Bundesrepublik Deutschland verübt haben. Hierzu ist Deutschland aufgrund von Bestimmungen der EU (z. B. Artikel 11 Verordnung [EWG] Nr. 881/92, Artikel 17 Abs. 3 Verordnung [EWG] Nr. 3820/85, Artikel 19 Abs. 3 Verordnung [EWG] Nr. 3821/85), der CEMT (Artikel 6 der Anlage II der CEMT-Resolution vom 1. Januar 1992) und internationaler Vereinbarungen mit Staaten außerhalb des EWR verpflichtet.

– Absatz 8

übernimmt – im Hinblick auf Absatz 1 Satz 1 Nr. 4 redaktionell angepaßt – § 63 Abs. 7 a. F. Zudem wurde die Lösungsregelung an § 29 Abs. 1 StVG angepaßt.

Zu § 17

Entspricht – redaktionell angepaßt – § 62 a. F.

Zu § 18

Entspricht – redaktionell angepaßt und präzisiert – § 103 a. F. Auf die Beibehaltung des rein deklaratorischen § 103 a Satz 2 wurde verzichtet. Daß § 18 die sonstigen Befugnisse des Bundesamtes insbesondere nach § 13 (Untersagung der Weiterfahrt) und dem Verwaltungsvollstreckungsgesetz unberührt läßt, ist nicht zweifelhaft.

Zu § 19

Enthält – wie bislang §§ 99, 99 a a. F. – die wesentlichen Ordnungswidrigkeitentatbestände für Verstöße gegen güterkraftverkehrsrechtliche Vorschriften.

Zu § 20

Die Befugnisse des Bundesamtes bei Ordnungswidrigkeiten bleiben unverändert bestehen (§ 100 a. F.).

Zu § 21

Durch den Wegfall der Unterscheidung zwischen Güternah-, Güterfern- und Umzugsverkehr kann auch die Bestimmung der zuständigen Verwaltungsbehörden nach dem Ordnungswidrigkeitenrecht vereinfacht werden:

Für die Ahndung von Zuwiderhandlungen gebietsansässiger Unternehmer ist nach Absatz 1 die von der Landesregierung oder der zuständigen obersten Landesbehörde bestimmte Behörde zuständig.

Für Verstöße gebietsfremder Unternehmer bleibt es nach Absatz 2 bei der Ahndungszuständigkeit des Bundesamtes (§ 102 a Abs. 1 a. F.).

Da künftig grundsätzlich der Sitz des Unternehmens im In- oder Ausland einziges Abgrenzungskriterium ist, fällt den Landesbehörden die Zuständigkeit für die bislang in §§ 99 a, 102 a Abs. 2 a. F. genannten Verstöße gegen die Verordnung (EWG) Nr. 881/92 (Gemeinschaftslizenz) zu.

Zu § 22

Vereinfacht den bisherigen § 103 b. Der ausdrückliche Hinweis auf die einheitliche, bundesweite Anwendbarkeit des Verwaltungskostengesetzes macht künftig die umfangreichen Verweise in § 3 der bisherigen Kostenverordnung für den Güterkraftverkehr entbehrlich. Neu ist Absatz 3, wonach auf Antrag erteilte Auskünfte an den Betroffenen über die zu seiner Person gespeicherten Daten und über den Zweck der Speicherung gemäß § 19 BDSG unentgeltlich erfolgen.

Zu § 23

– Absatz 1

entspricht § 103 Abs. 1 a. F.

– Absatz 2

Die Vorschrift ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, über die in § 2 Abs. 1 genannten Fälle hinaus weitere Beförderungsfälle von den Bestimmungen des GüKG auszunehmen. Die Vorschrift ersetzt damit § 4 Abs. 2 a. F.

– Absatz 3

regelt – im wesentlichen entsprechend § 103 Abs. 3 und 5 a. F. – die Verordnungsermächtigungen für das Bundesministerium für Verkehr auf dem Gebiet des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs und des Kabotageverkehrs.

– Absatz 4

Durch Satz 1 erhält das Bundesministerium für Verkehr die Möglichkeit, im Rahmen bilateraler Abkommen insbesondere mit Staaten Mittel- und Osteuropas weitere Beförderungsfälle von der Genehmigungs- oder Erlaubnispflicht auszunehmen. Zu denken ist hier z. B. an Regelungen für den grenznahen Verkehr oder an Beförderungen mit besonderen Fahrzeugen oder Gütern.

Satz 2 betrifft Fälle, in denen Be- und Entladeort in einem Nachbarstaat liegen, die eigentlich innerstaatliche Beförderung jedoch zum Teil über deutsches Gebiet führt. Bei solchen Beförderungen sollen auf der Grundlage bilateraler Vereinbarungen Erleichterungen möglich sein.

Es verbleibt bei der Notwendigkeit, eine auf den Sätzen 1 und 2 beruhende völkerrechtliche Vereinbarung durch Erlaß einer entsprechenden Rechtsverordnung in innerstaatliches Recht umzusetzen, wobei im Einzelfall etwaige Mitwirkungsrechte des Bundesrates nach Artikel 80 Abs. 2 GG zu beachten sind.

– Absatz 5

Die Vorschrift (bisher § 103 Abs. 4 GüKG) wurde an die mit Aufhebung der Kontingentierung im Güterfernverkehr eingetretene Situation angepaßt. Durch Rechtsverordnung können insbesondere Erleichterungen gegenüber den gesetzlichen Bestimmungen eingeführt werden, um den kombinierten Verkehr zu stärken.

Zu § 24

Nach dieser Bestimmung dürfen die bisher anerkannten Berechtigungen für einen Übergangszeitraum weitergenutzt werden. Um eine Vereinheitlichung der Berechtigungen zu erreichen, endet diese Übergangsfrist jedoch nach zwei Jahren. Ein vorheriger Umtausch der Berechtigungen ist jederzeit möglich. Vom Umtausch ausgenommen sind allerdings Genehmigungen für den Güterfernverkehr nach § 19 a GüKG a. F., da es sich hierbei um Ausnahmegenehmigungen für bestimmte einzelne Beförderungen handelt, die ohne vorherige Prüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit erteilt werden konnten.

Zu § 25

In den genannten Fällen müssen mit Inkrafttreten des neuen GüKG erstmals die subjektiven Berufszugangsvoraussetzungen erfüllt werden, soweit es sich um erlaubnispflichtigen Güterkraftverkehr handelt. Es muß deshalb eine angemessene Frist zum Nachweis der Voraussetzungen, insbesondere zum Erlangen der fachlichen Eignung eingeräumt werden. Den Betroffenen wird damit eine gleitende Anpassung an die geänderte Rechtslage ermöglicht.

Zu Artikel 2 (Gesetz zu dem Übereinkommen vom 2. Dezember 1972 über sichere Container)

Redaktionelle Änderungen.

Zu Artikel 3 (Gesetz über den unmittelbaren Zwang bei Ausübung öffentlicher Gewalt durch Vollzugsbeamte des Bundes)

Redaktionelle Änderung.

Zu Artikel 4 (Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz)

Die Bestimmung knüpft an die frühere Ahndungszuständigkeit des Bundesamtes in § 19 Abs. 2 Abfallgesetz a. F. an. Ohne eine zentrale Sonderzuständigkeit für die Ahndung von Zuwiderhandlungen Gebietsfremder gegen die genannten Vorschriften des Abfallbeförderungsrechts ist jeweils die Landesbehörde des Begehungs- oder Entdeckungsortes zuständig (§ 37 Abs. 1 Nr. 1 OWiG). Es kommt also zu ständig wechselnden Zuständigkeiten, die eine angemessene Ahndung von Vielfachtätern praktisch unmöglich machen. Außerdem sind die Bußgeldverfahren gegen Gebietsfremde vielfach erschwert. Das Auffinden der Betroffenen im Ausland ist oft sehr zeitaufwendig, die Verfahrensvorschriften für z. B. Zustellungen im Ausland sind von Staat zu Staat unterschiedlich. Das Bundesamt ist mit diesen Problemen vertraut und kann eine einheitliche Ahndung der Verstöße gewährleisten.

Zu Artikel 5 (Einführungsgesetz zur Insolvenzordnung)

Die durch das Einführungsgesetz zur Insolvenzordnung zum 1. Januar 1999 vorgesehene Änderung des GüKG ist gegenstandslos geworden.

Zu Artikel 6 (Kraftfahrzeugsteuergesetz)

Redaktionelle Anpassungen. Ein Verweis auf die Definition des Huckepackverkehrs in § 3 Abs. 2 GüKG a.F. ist nicht mehr möglich, da sich diese Vorschrift mit dem Wegfall der Kontingentierung erledigt hat. In der Sache ergibt sich jedoch keine Änderung. Bei Beförderungen von Fahrzeugen mit der Eisenbahn wird die Kraftfahrzeugsteuer unter den schon bisher

geltenden Voraussetzungen nach wie vor zurückerstattet.

Zu Artikel 7 (Inkrafttreten, Außerkrafttreten)

Hiernach treten die Ermächtigungsgrundlagen für den Erlass der GüKG-Rechtsverordnungen bereits am Tag nach der Verkündung des GüKG in Kraft, damit sie rechtzeitig erlassen und wirksam werden können.

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 716. Sitzung am 26. September 1997 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 (§ 1 Abs. 1 GüKG)

In Artikel 1 ist in § 1 Abs. 1 die Zahl „6“ durch die Zahl „3,5“ zu ersetzen.

Begründung

Die Regelungsschwelle von 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht ist bereits ein Kompromiß. Etliche Länder, darunter auch Berlin, und die Fachverbände des Fuhrgewerbes hatten sich für eine 0-Schwelle eingesetzt (Fahrzeuggröße unerheblich). Sollte die Regelungsschwelle auf 6 t, wie jetzt vorgesehen, angehoben werden, würde ein weiterer erheblicher Bereich des gewerblichen Kraftverkehrs dem Ordnungsrahmen des GüKG entzogen werden. Eine fachliche Mindestqualifikation, ausreichende finanzielle Rücklagen und die persönliche Zuverlässigkeit wären zum Schaden des übrigen Fuhrgewerbes und letztlich auch der Kunden für mindestens 150 000 Fahrzeuge (Differenz zwischen 3,5 t und 6 t) nicht mehr gegeben.

Ohne triftigen Grund würde man außerdem zum Schaden einer Harmonisierung des europäischen Binnenmarktes von der EU-weiten 3,5-t-Regelungsschwelle für den Berufszugang abweichen. Dies dürfte zu unnötigen Schwierigkeiten mit der Kommission führen.

2. Zu Artikel 1 (§ 1 Abs. 3 Nr. 3 GüKG)

In Artikel 1 ist in § 1 Abs. 3 die Nummer 3 wie folgt zu fassen:

„3. ein Kraftfahrzeug verwendet wird, dessen Nutzlast einschließlich der Nutzlast eines Anhängers 4 Tonnen nicht überschreiten darf.“

Begründung

Mit der Neuformulierung erhalten die in Absatz 3 aufgeführten Personen auch die Möglichkeit, Anhänger einzusetzen, ohne daß gleichzeitig eine Ausweitung der zulässigen Nutzlast vorgenommen wird.

3. Zu Artikel 1 (§ 1 Abs. 5 GüKG)

In Artikel 1 ist in § 1 der Absatz 5 zu streichen.

Begründung

Das Feststellungsverfahren wurde bereits nach altem Recht äußerst selten angewandt. Mit der Aufhebung der Kontingentierung ist zudem der wichtigste Grund für eine scharfe Abgrenzung der einzelnen Verkehrsarten weggefallen. Abgrenzungsfragen werden daher künftig in der Regel nur noch im Rahmen von Ordnungswidrigkeiten- oder Erlaubniserteilungsverfahren geklärt werden. Ein eigenständiges Verfahren ist nicht mehr erforderlich.

4. Zu Artikel 1 (§ 2 Abs. 1 Nr. 7 GüKG)

In Artikel 1 ist in § 2 Abs. 1 Nr. 7 nach den Wörtern „oder Erzeugnissen“ folgender Halbsatz anzufügen:

„soweit die Beförderung durch den Inhaber eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebs oder eines dort ständig Beschäftigten durchgeführt wird,“.

Begründung

Die vorgeschlagene sachliche Einschränkung ist erforderlich, um möglicherweise auftretenden Mißbrauch der Freistellung zu begrenzen und zu verhindern, daß die Tätigkeit der Maschinenringe unter Einsatz von Berufskraftfahrern in größerem Umfang die Wettbewerbsbedingungen im Güterkraftverkehrsmarkt verfälscht.

5. Zu Artikel 1 (§ 3 Abs. 6 GüKG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob und inwieweit die materiellen Voraussetzungen zur Erteilung, zur Rücknahme und zum Widerruf von Erlaubnisausfertigungen im Gesetz selbst konkreter geregelt werden müssen. § 3 Abs. 6 bestimmt insoweit nicht ausreichend Inhalt, Zweck und Ausmaß der Ermächtigung. Eine nähere Ausgestaltung zumindest der Grundzüge der Erlaubnisausfertigungen ist erforderlich, weil solche Ausfertigungen nach der Systematik des neuen Güterkraftverkehrsrechts nicht lediglich Abschriften der Erlaubnis sind, sondern ihnen – zumindest ihrer Anzahl – im Blick auf die Mitführungspflicht in § 7 Abs. 1 auch materielle Wirkung zukommt.

6. Zu Artikel 1 (§ 7 Abs. 3 GüKG)

Die Bundesregierung wird gebeten zu prüfen, ob in Artikel 1 in § 7 der Absatz 3 wie folgt gefaßt werden könnte:

„(3) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, daß während einer Beförderung im gewerblichen

Güterkraftverkehr ein Papier mitgeführt wird, in dem Angaben über das beförderte Gut, den Be- und Entladeort und das Datum der Beladung enthalten sind, oder diese Angaben in anderer geeigneter Form nachgewiesen werden können. Das Fahrpersonal muß das Papier nach Satz 1 während der Beförderung mitführen und Kontrollberechtigten auf Verlangen zur Prüfung aushändigen; wird kein Papier mitgeführt, ist er verpflichtet, dem Kontrollberechtigten Nachweise mit den Angaben in anderer geeigneter Form zugänglich zu machen."

Als Folge wären in Artikel 1 in § 19 Abs. 1 die Nummern 5 und 6 wie folgt zu fassen:

- „5. entgegen § 7 Abs. 3 Satz 1 nicht dafür sorgt, daß ein Nachweis mitgeführt oder in anderer geeigneter Form ermöglicht wird,
6. entgegen § 7 Abs. 3 Satz 2 einen Nachweis nicht mitführt oder nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt oder den Nachweis nicht zugänglich macht,“.

Begründung

Die Änderung dient der Klarstellung des Gewollten. Neben dem bisher üblichen Begleitpapier soll es künftig auch möglich sein, die darin enthaltenen Angaben anderweitig nachzuweisen, nachdem die Unternehmen verstärkt dazu übergehen, elektronische Datenverarbeitung einzusetzen. Ein Nachweis in dieser Form kann einem Kontrollberechtigten aber nicht ausgehändigt werden, wie dies im Gesetzentwurf formuliert ist.

7. Zu Artikel 1 (§ 9 Abs. 2 GüKG)

In Artikel 1 sind in § 9 Abs. 2 die Wörter „ohne Zustimmung“ durch die Wörter „mit Zustimmung“ zu ersetzen.

Begründung

Die Verordnung bedarf gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes der Zustimmung des Bundesrates. Nach § 21 Abs. 1 des GüKG-Entwurfs sind die Länderbehörden für die Ahndung der in der Verordnung vorgesehenen Ordnungswidrigkeiten zuständig. Damit sind eindeutig Belange der Länder berührt.

8. Zu Artikel 1 (§ 12 Abs. 2 GüKG)

In Artikel 1 ist in § 12 der Absatz 2 wie folgt zu fassen:

„(2) Auf Antrag eines Landes können Beauftragte des Bundesamtes für Güterverkehr zur Überwachung von Rechtsvorschriften über die Beschäftigung und die Tätigkeiten des Fahrpersonals auf Kraftfahrzeugen Kraftomnibusse anhalten.“

Begründung

Die Fassung entspricht der derzeit gültigen Fassung des § 55 Abs. 1 Nr. 5 GüKG, die 1993 auf

Vorschlag des Vermittlungsausschusses in das Gesetz zur Aufhebung der Tarife im Güterverkehr vom 13. August 1993 (BGBl. I S. 1489) aufgenommen wurde.

Die seinerzeit erhobenen verfassungsrechtlichen Bedenken des Bundesrates, denen sich der Vermittlungsausschuß anschloß, gelten auch weiterhin. Danach ist ein erweitertes Anhalterecht des Bundesamtes verfassungsrechtlich und -politisch bedenklich. Es muß befürchtet werden, daß die Kompetenzerweiterung zugunsten des Bundes einen weiteren Schritt in die Richtung einer „Bundestransportpolizei“ nach sich zieht. Damit würde das föderale Prinzip mißachtet. Außerdem hatte der Bundesrat darauf hingewiesen, daß das Bundesamt nach geltender Rechtslage auf Rastplätzen und im Rahmen gemeinsamer Kontrollen der Polizei auch die Lenk- und Ruhezeiten im Omnibusverkehr kontrollieren könne. Dies reicht nach Auffassung des Bundesrates für eine wirksame Überwachung der Fahrpersonalvorschriften im Personenverkehr aus. Die Übertragung eines weiteren polizeilichen Anhalterechts „neben der Befugnis, Lastkraftwagen anhalten zu dürfen“, führt zu einem unvermeidbaren Nebeneinander verschiedener Dienste mit Eingriffsbefugnissen.

9. Zu Artikel 1 (§ 12 Abs. 4 und 5 und § 21 a – neu – GüKG)

In Artikel 1

- a) ist in § 12 Abs. 4 und 5 jeweils die Angabe „§ 11 Abs. 2 Nr. 1 und 2 sowie 3 Buchstabe d“ durch die Angabe „§ 11 Abs. 2 Nr. 2 und 3 Buchstabe d“ zu ersetzen;
- b) ist folgender § 21 a – neu – einzufügen:

„§ 21a Aufsicht

(1) Der Unternehmer unterliegt wegen der Erfüllung der gesetzlichen Vorschriften der Aufsicht der Erlaubnisbehörde oder einer anderen von der Landesregierung durch Rechtsverordnung bestimmten Behörde.

(2) Während der üblichen Betriebs- und Arbeitszeit ist den Beauftragten der Aufsichtsbehörden, soweit dies zur Wahrnehmung der Aufgaben erforderlich ist, das Betreten und Besichtigen der Grundstücke, Betriebsanlagen, Geschäftsräume und Beförderungsmittel gestattet. Soweit dies zur Erfüllung der Aufgaben der Beauftragten der Aufsichtsbehörden erforderlich ist, können Prüfungen und Untersuchungen durchgeführt und die Einsicht in geschäftliche Unterlagen des Auskunftspflichtigen vorgenommen werden. Die Maßnahmen nach den Sätzen 1 und 2 sind von den zu überwachenden Unternehmen und ihren Angestellten zu gestatten.

(3) Die in Absatz 2 genannten Personen haben den Beauftragten der Aufsichtsbehörden auf Verlangen alle für die Durchführung der

Aufsicht erforderlichen Auskünfte zu erteilen, Nachweise zu erbringen, Hilfsmittel zu stellen und Hilfsdienste zu leisten. § 12 Abs. 1 Satz 3 und 4 gilt entsprechend."

Als Folge sind in § 19 Abs. 1

- in Nummer 7 nach der Angabe „§ 15 Abs. 3 Satz 3“ die Angabe „oder § 21 a Abs. 3 Satz 1“,
- in Nummer 9 nach der Angabe „§ 12 Abs. 4 Satz 2“ die Angabe „oder § 21 a Abs. 2 Satz 3“,
- in Nummer 10 nach der Angabe „§ 12 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2“ die Angabe „oder § 21 a Abs. 3 Satz 1“,
- in Nummer 11 nach der Angabe „§ 12 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3“ die Angabe „oder § 21 a Abs. 3 Satz 1“

einzufügen.

Begründung

Das geltende GüKG enthält eine Regelung, wonach die Unternehmen hinsichtlich der Erfüllung der gesetzlichen Vorschriften der Aufsicht der zuständigen Länderbehörden unterliegen. Zur Erfüllung dieser Aufgabe haben die Länderbehörden die Befugnis zur Durchführung von Betriebskontrollen. Der Gesetzentwurf räumt nur noch dem Bundesamt in § 12 die Befugnis zur Durchführung von Betriebskontrollen ein, da nach dem Verbot der Mischverwaltung die Befugnis nicht zugleich den Länderbehörden zustehen könne.

Dieses Ergebnis kann nicht mitgetragen werden. Die Länderbehörden sind zuständig für die Erteilung und Entziehung der Erlaubnis. Erkenntnisse aus Betriebskontrollen betreffen in erster Linie Fragen der Zuverlässigkeit und der finanziellen Leistungsfähigkeit und damit die Grundlagen der Erlaubnis. Wenn die Betriebskontrollbefugnis nur einer zuständigen Behörde eingeräumt werden kann, dann nur der zuständigen Länderbehörde. Hinzu kommt, daß das Bundesamt den Betriebskontrolldienst nach dem Wegfall der Tarifüberwachung personell drastisch eingeschränkt hat. Zur Zeit können in ganz Deutschland durch das Bundesamt nur etwa 200 Betriebskontrollen pro Jahr durchgeführt werden. Damit kann eine ausreichende Aufsicht nicht gewährleistet sein.

10. Zu Artikel 1 (§ 12 Abs. 6 Satz 1 Nr. 1 GüKG)

In Artikel 1 ist § 12 Abs. 6 Satz 1 Nr. 1 wie folgt zu fassen:

„1. §§ 142, 267, 268, 315 c oder § 316 des Strafgesetzbuches,“.

Begründung

Urkundenfälschung (§ 267 StGB) und Fälschung technischer Aufzeichnungen (§ 268 StGB) sind Straftaten, die sowohl im gewerblichen Güter- als auch im Personenverkehr häufig begangen werden, um Verstöße gegen die Sozialvorschriften im Straßenverkehr zu vertuschen. Unabhängig

davon, daß die Feststellungen der zuständigen Behörde zur Ahndung anzuzeigen sind, sollte vorsorglich zusätzlich die Mitteilung von Straftatbeständen verankert werden, um ggf. auch eine rechtzeitige Beweissicherung zu gewährleisten.

11. Zu Artikel 1 (§ 12 Abs. 6 Satz 1 Nr. 3 GüKG)

In Artikel 1 sind in § 12 Abs. 6 Satz 1 Nr. 3 die Wörter „Geldbußen von mehr als 120 Deutsche Mark“ durch die Wörter „Geldbußen von mindestens 80 Deutsche Mark“ zu ersetzen.

Begründung

Zutreffend ist gemäß § 55 Abs. 3 Satz 2 GüKG festgelegt, daß Verkehrsordnungswidrigkeiten im Sinne von § 24 StVG, die nicht geringfügig sind, den zuständigen Behörden zu übermitteln sind. Nicht mehr geringfügig sind die in der Anlage zur Verordnung über Regelsätze für Geldbußen und über die Anordnung eines Fahrverbots wegen Ordnungswidrigkeiten im Straßenverkehr (Bußgeldkatalog-Verordnung – BKatV) genannten Verstöße. Für die in der Anlage zur BKatV genannten Verstöße sind Regelgeldbußen von mindestens 80 DM vorgesehen. Die dort genannten Verstöße sind somit in der Regel nicht mehr geringfügig und damit nicht mehr verwarnungsfähig im Sinne von § 56 Ordnungswidrigkeitengesetz (OWiG).

In der vorliegenden Fassung von § 12 Abs. 6 Nr. 3 des Entwurfs würden alle Verkehrsordnungswidrigkeiten mit einem Regelbußgeldsatz zwischen 80 DM und 120 DM – das ist ein Großteil der nicht mehr geringfügigen Straßenverkehrsordnungswidrigkeiten – von dem Bundesamt nicht mehr den zuständigen Behörden gemeldet.

12. Zu Artikel 1 (§ 12 Abs. 6 Satz 2 GüKG)

In Artikel 1 ist in § 12 Abs. 6 Satz 2 nach den Wörtern „gilt Gleiches für“ das Wort „schwerwiegende“ zu streichen.

Begründung

Jegliche tatsächliche Anhaltspunkte für Verstöße gegen die in § 11 Abs. 2 Nr. 3 genannten Rechtsvorschriften sollten den für die Überwachung der Einhaltung dieser Normen originär zuständigen Behörden gemeldet werden.

Die Ermittlungsmöglichkeiten in den fachlich zuständigen Behörden sind i.d.R. weiter und damit effektiver.

Auch ist das Verhältnis in der Bewertung zu den in § 12 Abs. 6 Satz 1 genannten Vorschriften nicht nachvollziehbar.

13. Zu Artikel 1 (§ 16 Abs. 3 GüKG)

In Artikel 1 sind in § 16 Abs. 3 Satz 1 nach dem Wort „Unternehmen“ die Wörter „und der Erlaubnisbehörde“ einzufügen.

Begründung

Die Erlaubnisbehörde muß ebenfalls von solchen Zuwiderhandlungen Kenntnis erhalten, da sie Anlaß sein können, eine Erlaubnis zu widerrufen.

14. Zu Artikel 1 (§ 23 Abs. 1 GüKG)

In Artikel 1 ist in § 23 der Absatz 1 wie folgt zu fassen:

„(1) Das Bundesministerium für Verkehr erläßt mit Zustimmung des Bundesrates die allgemeinen Verwaltungsvorschriften, die zur Durchführung dieses Gesetzes und der auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsverordnungen erforderlich sind.“

Begründung

Der Anwendungsbereich der allgemeinen Verwaltungsvorschriften ist bislang auf das GüKG beschränkt. Sinnvoll ist jedoch auch eine Einbeziehung der Rechtsverordnungen, in denen viele Einzelheiten des Verwaltungsverfahrens geregelt sind.

15. Zu Artikel 1 (§ 23 Abs. 3 GüKG)

In Artikel 1 ist in § 23 Abs. 3 folgender Satz anzufügen:

„Rechtsverordnungen nach Nummer 1 bis 3 bedürfen der Zustimmung des Bundesrates.“

Begründung

Es fehlt die Regelung, die die vorgesehene Mitwirkung des Bundesrates beim Erlass der in diesem Absatz genannten Verordnungen festlegt.

16. Zu Artikel 1 (§ 24 Abs. 4 GüKG)

In Artikel 1 sind in § 24 Abs. 4 Satz 1 nach der Angabe „§ 3“ die Wörter „und in unbefristete Ausfertigungen nach § 3 Abs. 6 Nr. 2“ einzufügen.

Begründung

Überzählige Genehmigungen für den Fernverkehr und Erlaubnisse für den Nah- oder Umzugsverkehr, die nicht für die „Grunderlaubnis“ nach § 3 des Entwurfs benötigt werden, sollen nicht verfallen. Vielmehr sollen sie bei Bedarf ebenso wie bisherige Ausfertigungen in unbefristete Ausfertigungen umgetauscht werden können.

17. Zu Artikel 1 (§ 25 Abs. 1 GüKG)

In Artikel 1 ist in § 25 Abs. 1 nach Nummer 3 folgende Nummer 4 – neu – anzufügen:

„4. auf Beförderung im Rahmen des § 1 der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Bestimmungen des Güterkraftverkehrsgesetzes in der am 30. Juni

1998 geltenden Fassung unter Verwendung von solchen Bescheinigungen im Sinne des § 7 Abs. 1 der Verordnung über den Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers in der am 30. Juni 1998 geltenden Fassung, die auf die Durchführung derartiger Beförderungen beschränkt sind.“

Als Folge ist in Artikel 1

- in § 24 der Absatz 5 zu streichen,
- in § 25 Abs. 1 Nr. 2 das Wort „sowie“ zu streichen,
- in § 25 Abs. 1 Nr. 3 der Punkt durch das Wort „sowie“ zu ersetzen.

Begründung

§ 24 Abs. 5 des Entwurfs würde dazu führen, daß alle Berufszugangsbescheinigungen am 1. Juli 2000 ungültig werden. Dies gilt auch für die Bescheinigungen, die als Nachweis für die fachliche Eignung gelten. Derartige Nachweise sollen jedoch – ebenso wie die Prüfbescheinigungen der Industrie- und Handelskammern – unbefristet weitergelten. Die Weitergeltung dieser Nachweise soll gesondert in der neuen Berufszugangs-Verordnung geregelt werden. Allerdings bedarf es für die Fälle, in denen für Beförderungen im Rahmen der Freistellungs-Verordnung GüKG eine auf diese Art von Beförderungen begrenzte Berufszugangsbescheinigung verwendet wurde, einer Übergangsregelung. Die Inhaber derartiger Bescheinigungen müssen dann nach Ablauf der Übergangsfrist die vollständigen Berufszugangsvoraussetzungen nachweisen können.

18. Zu Artikel 2

In Artikel 2 ist folgende Nummer 3 anzufügen:

„3. Artikel 8 Abs. 2 Satz 3 wird gestrichen.“

Begründung

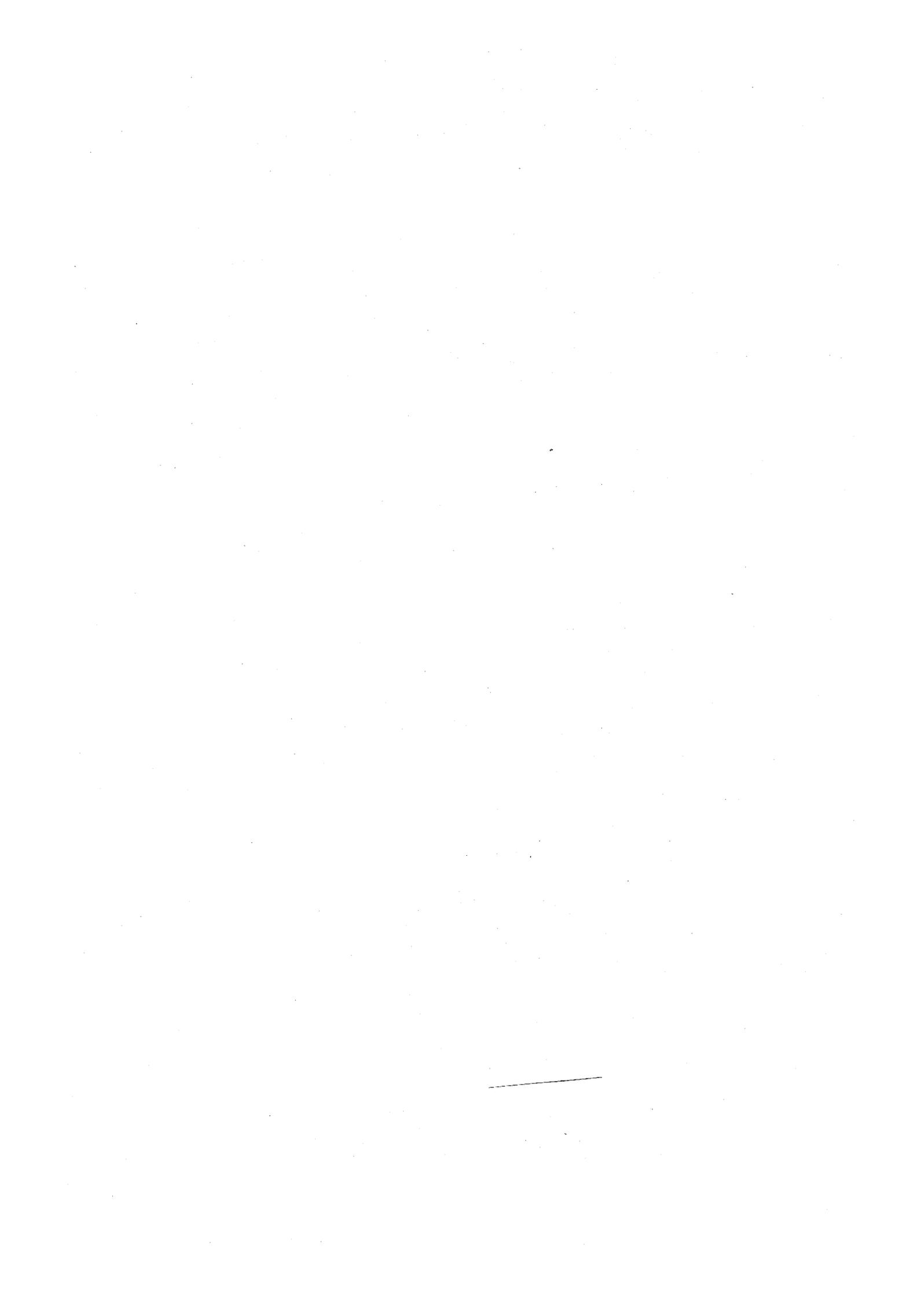
Die seit 1976 unveränderte Höchstgrenze für Gebühren verhindert eine angemessene Anpassung der Gebührensätze in der Kostenordnung zum Gesetz zu dem Übereinkommen über sichere Container.

19. Zu Artikel 7 (Inkrafttreten)

In Artikel 7 Nr. 1 ist die Angabe „§ 23 Abs. 2, 3 und 5“ durch die Angabe „§ 23 Abs. 1, 2, 3 und 5“ zu ersetzen.

Begründung

Es ist notwendig, daß auch die Ermächtigung zum Erlass von allgemeinen Verwaltungsvorschriften vorzeitig in Kraft tritt, da die allgemeinen Verwaltungsvorschriften ab dem 1. Juli 1998 von den Behörden des Bundes und der Länder angewandt werden sollen.



Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53113 Bonn

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon: 02 28/3 82 08 40, Telefax: 02 28/3 82 08 44
ISSN 0722-8333