

17.12.84

VP

**Verordnung**

des Bundesministers für Verkehr

Dritte Verordnung zur Änderung der Freistellungs-Verordnung-  
GÜKG**A. Zielsetzung**

Mit dieser Änderungsverordnung wird die seit dem 31. Mai 1974 unverändert geltende Freistellungsverordnung GÜKG an die seither veränderten verkehrswirtschaftlichen Erfordernisse sowie an EG-rechtliche Vorschriften angepaßt. Zugleich ist dies ein Beitrag zur behutsamen Weiterentwicklung des Ordnungsrahmens für den gewerblichen Güterkraftverkehr.

**B. Lösung**

Zustimmung zur Änderungsverordnung des Bundesministers für Verkehr.

**C. Alternativen**

Im Hinblick auf die mehr als zehnjährige Beibehaltung des bestehenden Zustandes:

K e i n e .

**D. Kosten**

Bund, Länder und Gemeinden werden nicht mit Kosten belastet. Es ergeben sich voraussichtlich keine Auswirkungen auf Einzelpreise und auf das Preisniveau, besonders auf das Verbraucherpreisniveau.

17.12.84

VP

**Verordnung**

des Bundesministers für Verkehr

Dritte Verordnung zur Änderung der Freistellungs-Verordnung-  
GÜKG

Der Chef

des Bundeskanzleramtes

Bonn, den 14. Dezember 1984

14(342) - 921 02 - Gü 61/84

An den

Herrn Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesminister für Verkehr  
zu erlassende

Dritte Verordnung zur Änderung  
der Freistellungs-Verordnung-GÜKG

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des  
Artikels 80 Abs. 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.



(Dr. Schäuble)

Dritte Verordnung zur Änderung der  
Freistellungs-Verordnung-GÜKG  
Vom

Auf Grund des § 4 Abs. 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. März 1983 (BGBl. I. 256) wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

Artikel 1

Die Freistellungs-Verordnung-GÜKG vom 29. Juli 1969 (BGBl. I S. 1022), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 31. Mai 1974 (BGBl. I S. 1259) wird wie folgt geändert:

- "1. In § 1 Nr. 6 wird der Satzteil "und soweit nicht mehr als zwei Fahrzeuge zusammen befördert werden" gestrichen.
2. In § 1 Nr. 19 wird nach dem Wort "Belehrung" anstelle des Punktes ein Komma gesetzt; außerdem werden folgende Nummern 20 bis 28 angefügt:
  - "20. die Beförderung von Ersatzteilen für Seeschiffe und Flugzeuge,
  21. die gelegentliche Beförderung von Gütern ausschließlich zur Werbung oder Unterrichtung im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr,
  22. die Beförderung von beschädigten oder reparaturbedürftigen Fahrzeugen im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr,
  23. die Überführung leerer Kraftfahrzeuganhänger, die der Güterbeförderung dienen, soweit für diese Anhänger Kennzeichen nach § 28 StVZO oder nach § 7 Abs. 2 der Verordnung über den internationalen Kraftfahrzeugverkehr ausgegeben worden sind,

24. die Beförderung fabrikneuer Lastkraftwagen, Sattelzugmaschinen und Kraftfahrzeuganhänger, die der Güterbeförderung dienen, auf fabrikneuen Lastkraftwagen und Kraftfahrzeuganhängern, für die Kennzeichen nach § 28 StVZO oder nach § 7 Abs. 2 der Verordnung über den internationalen Kraftfahrzeugverkehr ausgegeben worden sind, im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr,
  25. die Beförderung von rechtswidrig abgestellten oder von amtlich sicherzustellenden Fahrzeugen,
  26. die Beförderung von Ersatzteilen und Austauschaggregaten, Reparaturmaterialien und Montageausrüstungen mit Kraftfahrzeugen ohne Anhänger, deren Nutzlast 4 t nicht übersteigt,
  27. die Beförderung von Sportbooten mit Spezialfahrzeugen
  28. die Beförderung von Gütern mit Lastkraftwagen mit einer Nutzlast von höchstens 750 kg."
3. § 2 wird aufgehoben.

#### Artikel 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit § 105 des Güterkraftverkehrsgesetzes auch im Land Berlin.

#### Artikel 3

Diese Verordnung tritt am ersten Tage des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats in Kraft.

Bonn, den

Der Bundesminister für Verkehr

Begründung

I. Allgemeines

Das Güterkraftverkehrsgesetz (GÜKG) ermächtigt den Bundesminister für Verkehr in § 4 Abs. 2, im Verordnungswege mit Zustimmung des Bundesrates weitere (in § 4 Abs. 1 nicht genannte) Beförderungsfälle vom Geltungsbereich des Güterkraftverkehrsgesetzes auszunehmen, die aber nach dem Wortlaut des § 4 Abs. 2 im Rahmen des Gesamtverkehrs nicht ins Gewicht fallen dürfen. Von dieser Ermächtigung hat der Bundesminister für Verkehr mit der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Bestimmungen des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 29. Juli 1969 (BGBl. I S. 1022), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 31. Mai 1974 (BGBl. I S. 1259), Gebrauch gemacht.

Es entspricht dem verkehrspolitischen Ziel einer behutsamen Weiterentwicklung des verkehrspolitischen Ordnungsrahmens, wenn durch diese Änderungsverordnung weitere Beförderungsfälle freigestellt werden. Damit sollen in den aufgeführten Bereichen die Berufszugangs- und -ausübungsmöglichkeiten sowie der freie Warenverkehr erleichtert werden, ohne daß ordnungspolitische Grundsätze in Frage gestellt werden.

Bund, Länder und Gemeinden werden nicht mit Kosten belastet. Es ergeben sich voraussichtlich keine Auswirkungen auf Einzelpreise und auf das Preisniveau, besonders auf das Verbraucherpreisniveau.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

1. Zu Nummer 1

Nach dem derzeit geltenden Wortlaut des § 1 Nr. 6 ist die Beförderung von Luftfahrzeugen, beschädigten Kraftfahrzeugen oder Anhängern für Mitglieder von Vereinen durch diese Vereine oder in deren Auftrag lediglich insoweit vom Güterkraftverkehrsgesetz ausgenommen, als nicht mehr als 2 Fahrzeuge

zusammen befördert werden. Diese Vorschrift hat sich in der Praxis als zu eng erwiesen. Es gibt häufig Fälle, in denen mehr als 2 beschädigte Fahrzeuge zusammen befördert werden müssen.

2. Zu Nummer 2

Die angefügten Nummern 20 bis 28 betreffen insbesondere eine weitere Anpassung an die Erste Richtlinie des Rates der EG vom 23. Juli 1962 (ABl. der EG Nr. 70 vom 6. August 1962), zuletzt geändert durch die Änderungsrichtlinie 82/50 EWG vom 19. Januar 1982 (ABl. der EG Nr. L 27/22 vom 4. Februar 1982). In Anhang I dieser Richtlinie sind Beförderungsfälle genannt, bei denen im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr jede Kontingentierung und die Genehmigungspflicht aufgehoben werden müssen.

Im übrigen geht es um einige insbesondere für die exportorientierte Automobilindustrie wichtige Beförderungsfälle (Nr. 23 und 24), die aber im Rahmen des Gesamtverkehrs nicht ins Gewicht fallen.

a) Zu Nummer 20

Diese Vorschrift überträgt den Inhalt des Anhangs I Nr. 14 der Ersten Richtlinie des Rates der EG auf den Binnenverkehr. Darin liegt auch ein Beitrag zur Erleichterung des Seehafenhinterlandverkehrs.

b) Zu Nummer 21

Anpassung an Anhang I Nr. 17 der Ersten Richtlinie des Rates der EG.

c) Zu Nummer 22

Anpassung an Anhang I Nr. 5 der Ersten Richtlinie des Rates der EG. Für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr ausländischer Unternehmer ist eine entsprechende Anpassung bereits erfolgt durch § 5 Nr. 3 der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr vom 19. Dezember 1968 (BGBl. I S. 1364), zuletzt geändert durch Verordnung vom 2. März 1979 (BGBl. I S. 285).

d) Zu Nummer 23

Die verkehrswirtschaftliche Bedeutung der bisher als gewerblicher Güterfernverkehr überführten Kraftfahrzeuganhänger ist gering. Die in Rede stehenden Beförderungen wurden zumeist im Werkfernverkehr durchgeführt. Soweit die zuständigen Verkehrsbehörden der Länder für derartige Beförderungen Einzelfahrtgenehmigungen ausgegeben haben, können die Unternehmer künftig langfristig planen.

e) Zu Nummer 24

Die Überführung unbeladener Lastkraftfahrzeuge auf eigenen Rädern ist keine Beförderung im Sinne des Güterkraftverkehrsgesetzes. Werden jedoch fabrikneue Lastkraftwagen und Anhänger auf einen ebenfalls zu überführenden Lastzug aufgeladen, so handelt es sich um eine Beförderung im Sinne des Güterkraftverkehrsgesetzes. Auf Grund der Beschränkung der Freistellung auf Beförderungen im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr werden nachteilige Auswirkungen auf die DB vermieden und gleichzeitig wird erreicht, daß die in Rede stehenden Beförderungen nicht auf den Werkfernverkehr beschränkt bleiben. Die insoweit beschränkte Herausnahme aus dem Güterkraftverkehrsgesetz erleichtert diese Beförderungen zum Vorteil der exportorientierten Industrie und ist zugleich ein Beitrag zur Energieeinsparung und Umweltschonung.

f) Zu Nummer 25

Bei den hier genannten Beförderungen besteht kein verkehrspolitisches Interesse daran, das Güterkraftverkehrsgesetz anzuwenden. Auch Interessen der DB sind nicht berührt. Im Rahmen des Gesamtverkehrs fallen die regelmäßig im Nahverkehrsbereich durchgeführten Transporte nicht ins Gewicht.

g) Zu Nummer 26

Die Herausnahme dieser Transporte aus dem Geltungsbereich des Güterkraftverkehrsgesetzes soll es insbesondere in Notfällen erleichtern, Ersatzteile, Austauschaggregate,

Reparaturmaterialien und Montageausrüstungen schnell und unbürokratisch zum Empfänger zu befördern. Die Beschränkung der Freistellung dieser Transporte auf Kraftfahrzeuge ohne Anhänger, deren Nutzlast 4 t nicht übersteigt, ermöglicht es dem Verordnungsgeber, von anderen in der Praxis kaum überprüfbaren subjektiven Einschränkungen, wie z. B. "zur Vermeidung schwerwiegender volkswirtschaftlicher Nachteile", abzusehen, ohne daß die Ermächtigungsnorm überschritten wird.

h) Zu Nummer 27

Nach der Legaldefinition des § 1 Abs. 2 der Verordnung über das Führen von Sportbooten auf Binnenschiffahrtsstraßen vom 21. März 1978 (BGBl. I S. 420) ist ein Sportboot "ein von seinem Führer nicht gewerbsmäßig für Sport- oder Erholungszwecke verwendetes Fahrzeug von weniger als 15 m<sup>3</sup> Wasserverdrängung, das mit Motorantrieb ausgerüstet und dessen größte nichtüberschreitbare Nutzleistung an der Schraubenwelle mehr als 3,68 kW (5 PS) beträgt."

Die Beförderungen fallen im Rahmen des Gesamtverkehrs nicht ins Gewicht, zumal dafür Spezialfahrzeuge benötigt werden. Durch die Freistellung werden entsprechende Transporte auch solchen Unternehmen erlaubt, die keine Genehmigung für den Güterfernverkehr besitzen und dadurch insgesamt erleichtert.

i) Zu Nummer 28

Die hier genannten Beförderungen werden zumeist mit sog. Pkw-Kombis durchgeführt und sind alsdann Beförderungen mit Personenkraftwagen, für die gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 2 das Güterkraftverkehrsgesetz nicht anwendbar ist. Die Freistellung der in Rede stehenden Beförderungen ist ein Beitrag zum Bürokratieabbau in einem verkehrspolitisch unbedeutenden Bereich. Damit wird zugleich in vielen Fällen der Anreiz entfallen, Personenkraftwagen so umzubauen, daß in

Wirklichkeit ein Lastkraftwagen vorhanden ist, der ausschließlich zur Güterbeförderung eingesetzt wird. Zugleich ergibt sich hierbei eine Anpassung an die Erlaubnispflicht des Güternahverkehrs, die gemäß § 80 des Güterkraftverkehrsgesetzes besteht, sofern Lastkraftwagen mit einer Nutzlast von mehr als 750 Kilogramm eingesetzt werden.

3. Zu Nummer 3

Nach dem Dritten Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 9. März 1983 (BGBl. I S. 249) ist die Beförderungsart "Möbelfernverkehr" weggefallen und durch die Beförderungsart "Umzugsverkehr" ersetzt worden, soweit es sich dabei um die Beförderung von Umzugsgut, Erbgut und Heiratsgut handelt. Handelsmöbel werden demgegenüber nach den allgemeinen Bestimmungen über den gewerblichen Güterkraftverkehr befördert. Dementsprechend hat § 2, wonach EDV-Anlagen und Büromaschinen auch im Möbelfernverkehr befördert werden konnten, keine Bedeutung mehr und wird gestrichen.

Zu Artikel 2

Übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 3

Vorschrift über das Inkrafttreten dieser Verordnung.

08.02.85

## **Beschluß**

**des Bundesrates**

zur

Dritten Verordnung zur Änderung der Freistellungs-  
Verordnung-GüKG

Der Bundesrat hat in seiner 547. Sitzung am 8. Februar 1985 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes zuzustimmen.