

07.12.92

VP - Fz - In - R - U

19 Seiten

Empfehlungen

der Ausschüsse

zum

Entwurf eines Gesetzes zur Aufhebung der Tarife im Güterverkehr
(Tarifaufhebungsgesetz - TAufHG)

Punkt der 650. Sitzung des Bundesrates am 18. Dezember 1992

A

Der **federführende Ausschuß für Verkehr und Post (VP)**,
der **Ausschuß für Innere Angelegenheiten (In)**,
der **Rechtsausschuß (R)** und
der **Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (U)**
empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76
Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

U 1. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat erhebt gegen den Gesetzentwurf Bedenken,
insbesondere

- unter föderativen Aspekten, vor allem
wegen der Zuständigkeitserweiterung des
Bundes durch Bildung eines Bundesamtes
für Verkehr,
- wegen der Einschränkungen der Zustän-
digkeiten der Länder für den Gesetzes-
vollzug und die Polizei,

Ausgeliefert am 08. DEZ. 1992

(noch. Ziff. 1)

- 2 -

- unter dem Aspekt der Verwaltungseffizienz im Blick auf die vorgesehene Aufspaltung von Zuständigkeiten zwischen dem Bundesamt für Verkehr und den Ländern für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten; nach dem Gesetzentwurf sollen die Zuständigkeiten z. B. im Bereich der Abfallverbringungsverordnung und der Abfall- und Reststoffüberwachungsverordnungen davon abhängen, ob der Betroffene oder Unternehmer im Inland einen Wohnsitz bzw. eine Niederlassung hat oder nicht,
- wegen der Auswirkungen des Tarifaufhebungsgesetzes auf die deutschen Bahnen, insbesondere wegen der Liberalisierung der Beförderungsentgelte im Güterverkehr auf der Straße und der Beibehaltung von Höchstentgelten bei den Bundeseseisenbahnen,
- wegen des mit Streichung des § 54 a GüKG vorgesehenen Wegfalls des Zusammenwirkens mit den Gewerbeaufsichtsämtern;
aus der Begründung zum Gesetzentwurf wird nicht hinreichend klar, warum das Zusammenwirken künftig entbehrlich sein soll.

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die Auswirkungen der geplanten Gesetzesänderungen auf die Bundesbahn, insbesondere deren Einnahmesituation, darzustellen und vergleichende Modellrechnungen über die zu erwartenden Tarifänderungen im Güterverkehr vorzulegen. Der Bundesrat verweist darauf, daß die Konkurrenzfähigkeit der Bahn auch durch günstigere Tarife geschaffen werden kann und die Güterverkehrstarife der Bundesbahn

(noch Ziff. 1)

z. B. durch einen Anteil an der - ggf. zu erhöhenden - Mineralölsteuer von ca. 6 Pf/l sogar halbiert werden könnten. Dieser Betrag liegt noch unter den regionalen Benzinpreisschwankungen, wie sie innerhalb des Bundesgebiets üblich sind.

- U 2. Der Bundesrat fordert in diesem Zusammenhang die Bundesregierung auf, die Einführung einer Energiesteuer voranzutreiben, um dem zunehmenden Verkehrsaufkommen entgegenzuwirken.
- U 3. Die Bundesregierung wird aufgefordert, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens die voraussichtlichen Auswirkungen des Gesetzes auf die Umwelt darzulegen. Im Falle eines erhöhten Straßengüterverkehrsaufkommens wird die Bundesregierung aufgefordert, darzulegen, mit welchen Maßnahmen sie dieser Entwicklung gegenzusteuern beabsichtigt.

Begründung:

Die Aufhebung der Tarife im Güterverkehr wird Auswirkungen auf den Güterverkehrsmarkt haben. Der Straßengüterverkehr hat bereits jetzt zu einer nicht mehr hinnehmbaren Umweltbelastung geführt. Bei jeder gesetzlichen Änderung im Bereich des Güterverkehrsmarktes kommt deshalb der Frage eine entscheidende Bedeutung zu, ob durch das Gesetzesvorhaben eine weitere Steigerung des Straßengüterverkehrsaufkommens zu erwarten ist.

Eine weitere Steigerung des Straßengüterverkehrs kann nicht mehr hingenommen werden. Das muß auch im Hinblick darauf gelten, daß eine Tarifaufhebung in Verbindung mit der Liberalisierung des grenzüberschreitenden Verkehrs im Europäischen Binnenmarkt stehen würde.

758/1/92

- 4 -

VP 4. Zu Artikel 1 Nr. 1a (§ 3 Abs. 2 GüKG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 1 folgende Nummer 1a einzufügen:

- '1a. In § 3 Abs. 2 werden im ersten Teilsatz die Worte
"oder einem Binnenschiff"
durch die Worte
", einem Binnenschiff oder einem Seeschiff"
ersetzt.

Begründung:

Die Richtlinie des Rates vom 17. Februar 1975 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (75/130/EWG), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 26. März 1992, wird geändert. Kombinierte Verkehr im Sinne der Richtlinie liegt danach auch dann vor, wenn ein Teil der Strecke mit einem Seeschiff zurückgelegt wird. § 3 Abs. 2 ist deshalb anzupassen.

VP 5. Zu Artikel 1 nach Nummer 7 (§ 12 Abs. 1 GüKG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 7 folgende Nummer 7a einzufügen:

'7a. In § 12a erhält Absatz 1 folgende Fassung:

"(1) Anstelle einer Genehmigung dürfen dem Unternehmer mehrere Genehmigungen erteilt werden, wenn diese Genehmigungen den Unternehmer berechtigen, nur solche Kraftfahrzeuge zu verwenden, die einschließlich Anhänger insgesamt eine Nutzlast von 30 t nicht überschreiten."

Begründung:

Durch die Änderung wird einer seit 1991 geübten Verwaltungspraxis Rechnung getragen. Durch die Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Einsatz von Miet- und Ersatzfahrzeugen im Güterkraftverkehr vom 29.03.1991 (BGBl. I S. 859) wurde der Einsatz von Mietfahrzeugen und von Ersatzfahrzeugen im gewerblichen Güterkraftverkehr liberalisiert. Das Erfordernis, ein eigenes Fahrzeug als Bezugsgröße der Genehmigungssplittung zugrunde legen zu müssen (§ 12a Abs. 1 Satz 2 und 3 GüKG), verlor dadurch seine wirtschaftliche Grundlage. Beim Genehmigungssplittung wird daher seitdem grundsätzlich von 30 t als Grundlage ausgegangen.

VP 6. Zu Artikel 1 Nr. 13 und 14

Die Bundesregierung wird gebeten darzulegen, wie eine durch die Tarifaufhebung zu befürchtende Benachteiligung verkehrsferner Regionen und transportnachfrageschwacher Bereiche verhindert werden soll. Im Falle der Tarifaufhebung ist damit zu rechnen, daß es allgemein zu Senkungen des Beförderungsentgelts kommt, auf nachfrageschwachen Strecken und für verkehrsferne Regionen jedoch zu Steigerungen. Diesen negativen Auswirkungen muß im Interesse gleichartiger Lebensbedingungen im gesamten Bundesgebiet entgegengewirkt werden.

VP 7. Zu Artikel 1 Nr. 20 und 42 (§§ 39 und 83 Abs. 2 GüKG)

a) In Artikel 1 ist Nummer 20 wie folgt zu fassen:

'20. In § 39 vierter Teilsatz werden die Worte
"der Bundesanstalt"
durch die Worte
"des Bundesamtes"
ersetzt.'

b) In Artikel 1 ist Nummer 42 Buchstabe a wie folgt zu fassen:

'a) In Absatz 2 werden die Worte
"der Bundesanstalt"
durch die Worte
"des Bundesamtes"
ersetzt.'

(noch Ziff. 7)

Begründung:

Schon das geltende Recht sieht bei der Lizenzvergabe keine Anhörung der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr vor. Dieser Rechtszustand hat bisher keine Probleme hervorgerufen. Somit ist eine Erweiterung des Anhörungsverfahrens nicht erforderlich. Auch aus der Tatsache, daß die Lizenzvergabe künftig durch die zuständigen Landesbehörden erfolgen soll, erwächst keine Notwendigkeit zur Ausweitung des Verfahrens, zumal auch Landesbehörden an Recht und Gesetz gebunden sind.

R 8. Zu Artikel 1 Nr. 30 (§ 54 Abs. 1 GüKG)

In Artikel 1 Nr. 30 sind in § 54 Abs. 1 die Wörter ", auf Grund dieser Gesetze oder auf Grund von Vorschriften der Europäischen Gemeinschaften" durch die Wörter "oder auf Grund dieser Gesetze" zu ersetzen.

Begründung:

Dem Gemeinschaftsgesetzgeber sind Eingriffe in das Organisationsrecht der Mitgliedstaaten grundsätzlich verwehrt. Er darf sich insbesondere nicht in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland über die in den Artikeln 83 ff GG vorgenommene Abgrenzung der Verwaltungszuständigkeiten von Bund und Ländern hinwegsetzen. Selbst wenn aber - was nach Ansicht des Bundesrates grundsätzlich zu beanstanden wäre - durch Gemeinschaftsrecht die Zuständigkeit einer "zentralen Stelle" in den Mitgliedstaaten für den Gesetzesvollzug vorgeschrieben werden sollte, müßte es in der Bundesrepublik den nach dem nationalen Verfassungsrecht zuständigen Gremien überlassen bleiben, darüber zu befinden, ob auf Grund von Artikel 87 Abs. 3 Satz 1 GG dem Bundesamt für Güterverkehr eine entsprechende neue Aufgabe zugewiesen werden soll oder ob die Länder durch Staatsvertrag eine gemeinsame zentrale Stelle bestimmen.

In 9. Zu Artikel 1 Nr. 32 (§ 55 Abs. 1 GüKG)

In Artikel 1 Nr. 32 sind in § 55 Abs. 1 Nr. 4

die Worte

"Verkehrsteilnehmer, Lastkraftfahrzeuge und Kraftomnibusse"

durch die Worte

"das Fahrpersonal von Kraftfahrzeugen zur Güterbeförderung"

zu ersetzen.

Begründung:

Ein erweitertes Anhalterecht des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) für Kraftomnibusse ist verfassungsrechtlich und verfassungspolitisch bedenklich. Es ist zu befürchten, daß die Kompetenzerweiterung zugunsten des Bundes einen weiteren Schritt in Richtung einer "Bundestransportpolizei" bedeutet. Damit würde das föderale Prinzip mißachtet.

(noch Ziff. 9)

Nach der geltenden Gesetzeslage (§ 54 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe a GüKG und begrenzt gemäß § 8 Abs. 2 und 3 FPersG) hat die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (BAG) u.a. darüber zu wachen, daß die Rechtsvorschriften über die Beschäftigung und die Tätigkeit des Fahrpersonals auf Kraftfahrzeugen (Lkw und Omnibusse) eingehalten werden. Zu diesem Zweck darf die BAG nach geltendem Recht aber nur Lastkraftwagen anhalten, nicht jedoch Omnibusse. Allerdings kann die BAG auf Rastplätzen oder im Rahmen gemeinsamer Kontrollen mit der Polizei auch die Lenk- und Ruhezeiten im Omnibusverkehr kontrollieren. Das reicht für eine wirksame Überwachung der Fahrpersonalvorschriften im Personenverkehr aus.

Die mit § 55 GüKG der BAG zugewiesene Befugnis, im Straßenverkehr Lastkraftwagen anhalten zu dürfen, ist 1989 gegen den Widerstand des Bundesrates in dem Gesetz aufgenommen worden. Der Bundesrat - Bundesratsdrucksache 510/88 (Beschluß) - hatte damals in seiner ablehnenden Äußerung folgendes ausgeführt:

"Eingriffe in den fließenden Verkehr, insbesondere auf den Fernstraßen, müssen zur Vermeidung von Gefahren und im Hinblick auf die Notwendigkeit, daß den Verkehrsteilnehmern nur ein Dienst gegenübersteht und er sich danach richten kann, der Polizei vorbehalten bleiben. Die Übertragung polizeilicher Anhaltebefugnisse auf die Bundesanstalt würde zu einem nicht vertretbaren 'Nebeneinander' von Diensten mit Eingriffsbefugnissen führen.

Die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr erhält auch künftig die notwendige Unterstützung durch die Polizei, so daß ein selbständiges Anhalterecht entbehrlich ist."

In der nunmehr beabsichtigten Übertragung der Anhaltebefugnis auch für den Omnibusverkehr auf das BAG soll eine weitere schleichende Kompetenzerweiterung zu Lasten der Länder vollzogen werden. Busse werden besonders effektiv an den Zielorten und in den Betrieben überwacht. Eine ergänzende Überwachung auf Rastplätzen kann hilfreich sein. Die derzeitige Befugnis der BAG zur Überwachung des Omnibusverkehrs ist ausreichend, im übrigen erhält das BAG auch künftig die notwendige Unterstützung durch die Polizei, so daß ein selbständiges Anhalterecht für Omnibusse entbehrlich ist.

In: 10. Zu Artikel 1 Nr. 32 (§ 55 Abs. 3 GüKG)

In Artikel 1 Nr. 32 ist in § 55 Abs. 3 der Satz 2 wie folgt zu fassen:

"Gleiches gilt, wenn es bei Maßnahmen nach Absatz 1 Nr. 4 Verkehrsstraftatbestände, Tatbestände im Sinne des § 24a des Straßenverkehrsgesetzes, Tatbestände im Sinne des § 24 des Straßenverkehrsgesetzes, die nicht geringfügig sind, sowie Tatbestände nach § 18 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe a des Tierschutzgesetzes feststellt."

Begründung:

Die vorgesehene Fassung des § 55 Abs. 3 GüKG, die als Sonderregelung dem Bundesdatenschutzgesetz vorgehen würde (§ 1 Abs. 4 BDSG), erfaßt keine Verkehrsstraftaten und keine Ordnungswidrigkeiten nach § 24a StVG (0,8 Promille). Diese Verstöße dürften demnach weder zur Gefahrenabwehr noch zur Verfolgung einer Straftat oder eine Ordnungswidrigkeit übermittelt werden. Auch die Einschränkung der Übermittlung auf Verstöße im Sinne des § 24 StVG, die die Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigen, wäre zu weitgehend. Es ist fraglich, ob zum Beispiel Geschwindigkeitsverstöße die Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigen. Zudem kann in der Regel nur die zuständige Ahndungsbehörde bewerten, ob durch einen Verstoß die Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigt wird. Ein vom Bundesamt für Güterverkehr festgestellter Verstoß kann zum Beispiel von der zuständigen

Ahndungsbehörde als erheblicher Verstoß bewertet werden, weil der Verkehrsteilnehmer in der Vergangenheit bereits mehrfach gleichartige Verstöße dieser Art begangen hat.

VP

11. Zu Artikel 1 Nr. 35 (§ 58 GüKG)

In Artikel 1 Nr. 35 ist § 58 wie folgt zu fassen:

"§ 58

(1) Zur Beurteilung der Struktur und der Entwicklung des Straßengüterverkehrs werden bei Unternehmen, die Straßengüterverkehr betreiben, durch das Bundesamt für Güterverkehr und durch das Kraftfahrt-Bundesamt repräsentative Erhebungen von Verkehrsleistungs-, Preis- und Unternehmensangaben über wirtschaftliche Tätigkeiten, Umsatz, Beschäftigte, Investitionen und Fuhrpark als Bundesstatistik mit Auskunftspflicht durchgeführt.

(2) Zur Durchführung der Statistik nach Absatz 1 werden im Bundesamt für Güterverkehr und im Kraftfahrt-Bundesamt Organisationseinheiten eingerichtet, die räumlich, organisatorisch und personell von anderen Aufgabenbereichen der Bundesämter zu trennen sind. Die in diesen Organisationseinheiten tätigen Personen müssen Amtsträger oder für den öffentlichen Dienst besonders Verpflichtete sein. Sie dürfen die aus der ihrer Tätigkeit gewonnenen Erkenntnisse über Auskunftspflichtige nicht für andere Aufgaben verwenden."

Begründung:

Im Bereich der Statistik für den Güterkraftverkehr haben sowohl die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (BAG) als auch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) Aufgaben. Die statistische Erfassung der Beförderungsleistungen im Güterfernverkehr obliegt nach § 57 Abs. 1 GüKG der BAG; die statistische Erfassung der Beförderungsleistungen im Werkfernverkehr (§ 52 Abs. 3 GüKG) ist durch § 6 Abs. 3 Werkfernverkehrs-Verordnung GüKG dem KBA übertragen.

Um die bislang rechtlich verankerte Aufgabenzuweisung an zwei Aufgabenträger und die bewährte Zusammenarbeit der beiden Behörden sowie die wirtschaftliche Aufgabenteilung auch künftig sicherzustellen, ist es aus rechtlichen Gründen erforderlich, sowohl die BAG als auch das KBA im Gesetz ausdrücklich zu nennen. Die Aufgabenteilung kann auf dem Verordnungswege geregelt werden.

VP 12. Zu Artikel 1 Nr. 36 (§ 59 GüKG)

In Artikel 1 Nr. 36 ist § 59 wie folgt zu fassen:

"§ 59

(1) Die Erhebung und Aufbereitung der Bundesstatistik nach § 58 werden durch das Bundesamt für Güterverkehr und das Kraftfahrt-Bundesamt im Einvernehmen mit dem Statistischen Bundesamt hinsichtlich der methodischen Fragen durchgeführt.

(2) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, die Einzelheiten zur Arbeitsteilung zwischen den Bundesämtern und zur Durchführung der Erhebung, insbesondere die Erhebungs- und Hilfsmerkmale sowie Periodizität, Berichtszeiträume und Berichtszeitpunkte, sowie zur Aufbereitung durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates festzulegen."

Begründung:

Im Bereich der Statistik für den Güterkraftverkehr haben sowohl die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (BAG) als auch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) Aufgaben. Die statistische Erfassung der Beförderungsleistungen im Güterfernverkehr obliegt nach § 57 Abs. 1 GüKG der BAG; die statistische Erfassung der Beförderungsleistungen im Werkfernverkehr (§ 52 Abs. 3 GüKG) ist durch § 6 Abs. 3 Werkfernverkehrs-Verordnung GüKG dem KBA übertragen.

Um die bislang rechtlich verankerte Aufgabenzuweisung an zwei Aufgabenträger und die bewährte Zusammenarbeit der beiden Behörden sowie die wirtschaftliche Aufgabenteilung auch künftig sicherzustellen, ist es aus rechtlichen Gründen erforderlich, sowohl die BAG als auch das KBA im Gesetz ausdrücklich zu nennen. Die Aufgabenteilung kann auf dem Verordnungswege geregelt werden.

R 13. Zu Artikel 1 Nr. 39 (§ 62 GüKG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren auf eine Fassung des § 62 GüKG hinzuwirken, die die Abhängigkeit von gemeinschaftsrechtlichen Regelungen in der dort vorgesehenen Form vermeidet.

Begründung:

Die in § 62 GüKG vorgesehene Ermächtigung beruht - soweit mit den Worten "vorsieht oder ermöglicht" auf Gemeinschaftsrecht abgehoben wird - auf einer Auffassung über das Verhältnis zwischen Gemeinschaftsrecht und nationalem Recht, die grundsätzliche Bedenken begegnet. Der Gemeinschaft sind Eingriffe in das nationale Organisationsrecht grundsätzlich verwehrt. Ob das Bundesamt für den Güterverkehr für bestimmte neue Aufgaben zur zuständigen Stelle bestimmt wird, muß dem nationalem Recht überlassen bleiben und darf nicht in der in § 62 GüKG vorgesehenen Weise von gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben abhängig gemacht werden. In Betracht kommt eine Formulierung, in welcher der mit dem Wort "soweit" beginnende Satzteil etwa wie folgt gefaßt wird: "soweit dies zur Durchführung von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft oder eines internationalen Abkommens erforderlich ist."

R 14. Zu Artikel 1 Nr. 51 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb
(§ 99 Abs. 1 Nr. 5 GüKG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren die in Artikel 1 Nr. 51 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb vorgesehene Fassung des § 99 Abs. 1 Nr. 5 GüKG unter folgenden Gesichtspunkten zu überprüfen:

- Die Wörter "deren Geschäftsbetrieb" sind durch die Wörter "dessen Geschäftsbetrieb" zu ersetzen.
- Die Wörter "gegen die Bestimmungen der" sind durch die Wörter "gegen eine der Bestimmungen des" zu ersetzen.
- Soweit auf die §§ 27, 28 und 55 Abs. 1 verwiesen wird, erscheint im Hinblick auf das verfassungsrechtliche Bestimmtheitsgebot eine Präzisierung der Verweisungen erforderlich.
- Es fragt sich, ob nach der Angabe "§ 55 Abs. 1" (gegebenenfalls nach Vornahme der erforderlichen Präzisierung der Verweisung) nicht auch die Wörter ", auch in Verbindung mit § 87 Satz 2 und § 89 c Satz 2" einzufügen sind.
- § 58 neuer Fassung erscheint einer Bußgeldbewehrung nicht zugänglich, weil er sich nur mit der Zulässigkeit einer statistischen Erhebung durch das Bundesamt befaßt.

R 15. Zu Artikel 1 Nr. 52 (§ 99 a Abs.1 Buchstabe d GüKG)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren in Artikel 1 Nr. 52 in § 99 a Abs. 1 Buchstabe d in geeigneter Weise zum Ausdruck zu bringen, daß der Bußgeldtatbestand sich auf Fälle beschränkt, in denen die Gemeinschaftslizenz in vollziehbarer Form zurückgenommen oder widerrufen worden ist.

VP 16. Zu Artikel 1 Nr. 56 (§ 103 Abs. 3 Nr. 2 GüKG)

In Artikel 1 Nr. 56 ist in Buchstabe a vor dem Doppelbuchstaben aa folgender Doppelbuchstabe aa₀ einzufügen:

'aa₀) In Nummer 2 wird nach dem Wort

"Genehmigungsverfahren"

folgender Halbsatz eingefügt:

", ausgenommen die Zuständigkeit für die Erteilung der Gemeinschaftslizenzen über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr, die der höheren Landesverkehrsbehörde im Sinne des § 14 Abs. 1 oder der von der Landesregierung bestimmten Behörde obliegt,"

Begründung:

Die Zuständigkeit der Landesverkehrsbehörden für die Lizenzvergabe sollte geregelt sein, ohne daß die Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr mit Gemeinschaftslizenzen, die für die Bundesanstalt eine Übergangszuständigkeit bis Ende 1993 vorsieht, nach Auslaufen des entsprechenden § 2 erneut geändert werden muß.

VP 17. Zu Artikel 1 Nr. 56 (§ 103 Abs. 3 und 5 GüKG)
In

In Artikel 1 ist die Nummer 56 wie folgt zu ändern:

a) Buchstabe a Doppelbuchstabe aa ist wie folgt zu fassen:

'aa) In Nummer 3 werden

18. /VP/

/vor den Worten "die Erteilung"
die Worte

"vorbehaltlich der Zuständigkeit der Länderbehörden für
die Lizenzvergabe in Nummer 2"

eingefügt, /

die Wörter "der Bundesanstalt
für den Güterfernverkehr" durch die Wörter
"dem Bundesamt für Güterverkehr" ersetzt und
folgender Halbsatz angefügt:

"soweit der Zweck der Vorschriften oder inter-
nationaler Abkommen durch das Verwaltungshandeln
der Länder nicht erreicht werden kann, ". '

b) Buchstabe c Doppelbuchstabe bb ist wie folgt zu fassen:

'bb) In Nummer 1 Buchstabe c werden die Wörter
"der Bundesanstalt für Güterfernverkehr" durch
die Wörter "des Bundesamtes für Güterverkehr"
ersetzt und folgender Halbsatz angefügt:

"soweit der Zweck der Vorschriften oder internationaler
Abkommen durch das Verwaltungshandeln der Länder nicht
erreicht werden kann, ". '

Begründung zu a und b:

§ 103 Abs. 3 Nr. 3 und Absatz 5 Nr. 1 Buchstabe c in Verbindung mit Absatz 6 GüKG enthalten Ermächtigungen für den Bundesminister für Verkehr, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Erteilung und Entziehung von Genehmigungen insbesondere nach EG-Recht auf sich oder die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (zukünftig auf das Bundesamt für Güterverkehr) zu übertragen. Diese Ermächtigung erweist sich insoweit als zu weitgehend, als sie eine pauschale, nicht von bestimmten Voraussetzungen abhängige Möglichkeit zum Gesetzesvollzug durch Bundesbehörden (Artikel 83 Grundgesetz) darstellt. Deshalb soll, wie dies z.B. in § 5 Abs. 2 des Gesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter bestimmt worden ist, die Ermächtigung auf die Fälle eingeschränkt werden, in denen der Zweck der jeweiligen Vorschriften bzw. internationaler Abkommen durch das Verwaltungshandeln der Länder nicht erreicht werden kann. Der Landkreistag hat sich dafür ausgesprochen, die Erteilung und Entziehung der Genehmigungen im Interesse einer bürger- und orts-nahen Verwaltung auf die Kreisordnungsbehörden zu übertragen.

nur In/

Begründung zu Ziffer 18:

VP

Die Regelung ist auch nach der Zuständigkeitsregelung in Nummer 2 beizubehalten, da neben der Lizenzvergabe auch die Vergabe der CEMT-Genehmigungen und der bilateralen Genehmigungen abzudecken ist.

758/1/92

VP
In

19. Zu Artikel 1 nach Nummer 57 (§ 103 b GüKG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 57 folgende Nummer 57a einzufügen:

'57a. In § 103 b Abs. 1 Satz 1 sind nach dem Wort

"Rechtsvorschriften"

folgende Worte einzufügen:

"sowie nach Verordnungen des Rates der Europäischen Gemeinschaften und aufgrund internationaler Abkommen".'

Begründung:

§ 103 b GüKG in der derzeitigen Fassung enthält die Ermächtigung für den Bundesminister für Verkehr, mit Zustimmung des Bundesrates, Kostenregelungen für Amtshandlungen nach dem GüKG und nach den auf dem GüKG beruhenden Rechtsvorschriften zu erlassen. Dieser Ermächtigungsrahmen ist insoweit zu eng, als auch Amtshandlungen im Bereich des Güterkraftverkehrs anfallen, die der Durchführung internationaler Abkommen sowie von Verordnungen des Rates der Europäischen Gemeinschaften dienen. § 103 b soll deshalb entsprechend ergänzt werden.

In 20. Zu Artikel 6 Abs. 1 (§ 19 AbfG)

In Artikel 6 ist Absatz 1 zu streichen.

Begründung:

Der Entwurf sieht vor, daß dem § 19 Abfallgesetz ein Absatz 2 angefügt wird, wonach das Bundesamt für Güterverkehr als bundesweit zuständige Ahndungsbehörde im Sinne von § 36 Abs. 1 Nr. 1 OWiG bestimmt werden soll. Dies bezieht sich auf im Straßenverkehr festgestellte Verstöße gegen Bestimmungen des Abfallgesetzes durch ausländische Unternehmen.

Eine solche Ahndungszuständigkeit ist nicht erforderlich. In dieser Form sollte nicht in die bestehende Zuständigkeit der Länder eingegriffen und eine quasi bundespolizeiliche Kompetenz geschaffen werden.

B

21. Der Finanzausschuß

empfiehlt dem Bundesrat, gegen den Gesetzentwurf Einwendungen nicht zu erheben.