

**21.10.98**

VP

**Verordnung**  
**des Bundesministeriums**  
**für Verkehr**

---

**Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr**  
**und den Kabotageverkehr****A. Zielsetzung**

Anpassung des bisherigen untergesetzlichen Regelwerks über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr an das neue Güterkraftverkehrsgesetz.

**B. Lösung**

Erlaß der beiliegenden Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr. Diese faßt auf der Grundlage des neuen Güterkraftverkehrsgesetzes folgende Verordnungen zusammen:

- Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr mit Gemeinschaftslizenzen vom 4. Februar 1993 (BGBl. I S. 226), zuletzt geändert durch Artikel 4 der Verordnung vom 11. Oktober 1995 (BGBl. I S. 1414),
- Verordnung über den Güterkraftverkehr mit Kabotage-Genehmigungen vom 29. März 1991 (BGBl. I S. 860), geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 11. Oktober 1995 (BGBl. I S. 1414),
- Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr ausländischer Unternehmer vom 19. Dezember 1968 (BGBl. I S. 1364), zuletzt geändert durch Artikel 5 der Verordnung vom 11. Oktober 1995 (BGBl. I S. 1414),
- Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr mit CEMT-Genehmigungen vom 17. Juli 1974 (BGBl. I S. 1521), zuletzt geändert durch Artikel 6 der Verordnung vom 11. Oktober 1995 (BGBl. I S. 1414),

- Verordnung über den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr vom 18. Februar 1988 (BGBl. I S. 198), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 17. März 1994 (BGBl. I S. 581).

Die bisherigen Bestimmungen werden außerdem redaktionell überarbeitet, präzisiert und vereinfacht.

### **C. Alternativen**

Keine.

### **D. Kosten der öffentlichen Haushalte**

Die Verordnung schreibt die bisherigen Regelungen inhaltlich im wesentlichen fort. Für die Länder und Gemeinden entstehen daher keine Mehrkosten.

Entsprechend den Wünschen der Ländermehrheit soll die Zuständigkeit für die Erteilung der CEMT-Umzugsgenehmigungen und für die Bestimmung eines anderen Bahnhofs zum nächstgelegenen geeigneten Bahnhof von den Landesbehörden auf das Bundesamt für Güterverkehr übergehen. Da die Nachfrage nach CEMT-Umzugsgenehmigungen gering und das Erteilungsverfahren einfach ist, ist kein zusätzlicher Personalbedarf erkennbar. Gleiches gilt nach Einschätzung des Bundesamtes für Güterverkehr für die Bestimmung anderer Bahnhöfe, nachdem zum 1. Juli 1998 die Kontingentierung im Güterfernverkehr weggefallen ist. Auch dem Bund entstehen deshalb keine Mehrkosten. Jedenfalls müßte etwaiger Personalmehrbedarf grundsätzlich durch Umsetzung im Einzelplan 12 ausgeglichen werden. Im übrigen ist der Aufwand durch die bereits vorhandenen Gebührentatbestände der Kostenverordnung für den Güterkraftverkehr abzudecken.

### **E. Sonstige Kosten**

Auch in der Wirtschaft ergeben sich keine zusätzlichen Kosten.

Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind vor diesem Hintergrund nicht zu erwarten.

**Bundesrat**

**Drucksache 849/98**

**21.10.98**

VP

**Verordnung**  
**des Bundesministeriums**  
**für Verkehr**

---

**Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr**  
**und den Kabotageverkehr**

Der Chef des Bundeskanzleramtes  
031 (323) - 921 02 - Gü 98/98

Bonn, den 21. Oktober 1998

An den  
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesministerium für Verkehr zu erlassende  
Verordnung über den grenzüberschreitenden  
Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr  
mit Begründung und Vorblatt.

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

  
Friedrich Bohl

**Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr  
und den Kabotageverkehr**

Vom...

Auf Grund der §§ 17 und 23 Abs. 3 und 5 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 22. Juni 1998 (BGBl. I S. 1485) verordnet das Bundesministerium für Verkehr:

**Inhaltsübersicht**

**1. Abschnitt**

**Güterkraftverkehr mit Gemeinschaftslizenzen**

- § 1 Erteilung und Entziehung der Gemeinschaftslizenz
- § 2 Änderungsmitteilung und Urkundenberichtigung
- § 3 Zuständigkeiten des Bundesamtes für Güterverkehr (Bundesamt)

**2. Abschnitt**

**Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr mit CEMT-Genehmigungen und  
CEMT-Umzugsgenehmigungen**

- § 4 Geltungsbereich, Erteilung und Entziehung der CEMT-Genehmigung
- § 5 Fahrtenberichtheft
- § 6 Urkundenberichtigung
- § 7 CEMT-Umzugsgenehmigung

**3. Abschnitt**

**Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr mit bilateralen Genehmigungen**

- § 8 Geltung der bilateralen Genehmigung auf dem inländischen Streckenteil

#### **4. Abschnitt**

##### **Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr mit Drittstaatengenehmigungen**

- § 9 Geltungsbereich der Drittstaatengenehmigung
- § 10 Erteilung der Drittstaatengenehmigung
- § 11 Unternehmer- und fahrzeugbezogene Drittstaatengenehmigung
- § 12 Ausnahmen

#### **5. Abschnitt**

##### **Grenzüberschreitender gewerblicher kombinierter Verkehr**

- § 13 Definition
- § 14 Nächstgelegener geeigneter Bahnhof
- § 15 An- und Abfahren durch Unternehmer mit Sitz ihres Unternehmens innerhalb eines Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum
- § 16 An- und Abfahren durch Unternehmer mit Sitz ihres Unternehmens außerhalb der Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum
- § 17 Nachweis über die Durchführung von grenzüberschreitendem gewerblichem kombinierten Verkehr

#### **6. Abschnitt**

##### **Gemeinsame Vorschriften**

- § 18 Bedingungen für den Fahrzeugeinsatz
- § 19 Ausschluß von Unternehmern mit Sitz ihres Unternehmens außerhalb der Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraums vom Güterkraftverkehr

## **7. Abschnitt**

### **Ordnungswidrigkeiten, In- und Außerkrafttreten**

§ 20 Ordnungswidrigkeiten

§ 21 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

## **1. Abschnitt**

### **Güterkraftverkehr mit Gemeinschaftslizenzen**

#### **§ 1**

#### **Erteilung und Entziehung der Gemeinschaftslizenz**

(1) Die Landesregierung oder die von ihr ermächtigte Stelle bestimmt die Behörde, die für die Erteilung von Gemeinschaftslizenzen nach 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) zuständig ist (Lizenzbehörde). Örtlich zuständig ist die Lizenzbehörde, in deren Zuständigkeitsbereich das Unternehmen des Antragstellers seinen Sitz hat.

(2) Für die Gemeinschaftslizenz gelten folgende Bestimmungen des Güterkraftverkehrsgesetzes entsprechend:

1. § 3 Abs. 3a (Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit bei der Erteilung von weiteren Ausfertigungen der Erlaubnis),
2. § 3 Abs. 5 (Rücknahme und Widerruf der Erlaubnis),
3. § 3 Abs. 5a (Anhörung),
4. § 4 (Unterrichtung der Berufsgenossenschaft), wenn dem Unternehmer keine Erlaubnis nach § 3 des Güterkraftverkehrsgesetzes erteilt ist,

5. § 8 (vorläufige Weiterführung der Güterkraftverkehrsgeschäfte) und

6. § 21a (Aufsicht).

Die §§ 1 und 3 der Erlaubnisverordnung für den Güterkraftverkehr (Antragsverfahren und Urkundenrückgabe) gelten entsprechend.

(3) Die Lizenzbehörde ist zuständig für die Prüfungen und Entscheidungen gemäß Artikel 11 Abs. 3 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92.

## **§ 2**

### **Änderungsmitteilung und Urkundenberichtigung**

Ändert sich nach der Erteilung der Gemeinschaftslizenz

1. der Name oder die Rechtsform des Unternehmens,
2. das zuständige Amtsgericht, falls das Unternehmen im Handels- oder Genossenschaftsregister eingetragen ist,
3. die Anschrift des Sitzes oder einer Niederlassung oder
4. der Name oder die Anschrift des Unternehmers (bei einer Gesellschaft eines vertretungsberechtigten Organs, etwa eines Gesellschafters oder Geschäftsführers, bei einer Genossenschaft eines Vorstandsmitglieds, bei einer Erbengemeinschaft eines Miterben, bei einem Minderjährigen eines gesetzlichen Vertreters) oder einer zur Führung der Güterkraftverkehrsgeschäfte bestellten Person oder die Stellung einer dieser Personen im Unternehmen,

so hat der Unternehmer dies der Lizenzbehörde unverzüglich mitzuteilen und auf Verlangen nachzuweisen. Betrifft die Änderung eine der Angaben, die in der Lizenzurkunde enthalten sind, so hat der Unternehmer die Lizenz und deren be-

glaubigte Abschriften der Lizenzbehörde unverzüglich zur Berichtigung vorzulegen.

### **§ 3**

#### **Zuständigkeiten des Bundesamtes für Güterverkehr (Bundesamt)**

Das Bundesamt für Güterverkehr (Bundesamt) ist zuständig für die Unterrichtungen nach Artikel 10 und 11 Abs. 2 und 3 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 und die Maßnahmen nach Artikel 8 Abs. 2 bis 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 des Rates vom 25. Oktober 1993 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind (ABl. EG Nr. L 279 S. 1), geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 3315/94 des Rates vom 22. Dezember 1994 (ABl. EG Nr. L 350 S. 9).

### **2. Abschnitt**

#### **Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr mit CEMT-Genehmigungen und CEMT-Umzugsgenehmigungen**

### **§ 4**

#### **Geltungsbereich, Erteilung und Entziehung der CEMT-Genehmigung**

(1) Die CEMT-Genehmigung nach der Resolution des Ministerrates der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) über das Inkraftsetzen eines multilateralen Kontingents im internationalen Straßengüterverkehr vom 14. Juni 1973 (BGBl. 1974 II S. 298) in der jeweils geltenden Fassung wird einem Unternehmer erteilt, der

1. Inhaber einer Erlaubnis im Sinne des § 3 des Güterkraftverkehrsgesetzes oder einer Gemeinschaftslizenz im Sinne des Artikels 3 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 ist und

2. die Voraussetzungen dafür erfüllt, daß die Genehmigung hinreichend genutzt wird.

Die CEMT-Genehmigung gilt für jeweils ein Kalenderjahr.

(2) Zuständige Erteilungsbehörde ist das Bundesamt. Der Antragsteller hat seinem Antrag eine Kopie der Erlaubnis oder Gemeinschaftslizenz beizufügen. Die weiteren Einzelheiten des Erteilungsverfahrens (öffentliche Ausschreibung), insbesondere zu den Voraussetzungen einer hinreichenden Nutzung der Genehmigung, werden durch eine Richtlinie geregelt, die das Bundesministerium für Verkehr im Benehmen mit den obersten Verkehrsbehörden der Länder erläßt. Liegen zwingende betriebliche oder persönliche Belange eines Bewerbers vor, zum Beispiel im Erbfall oder wenn ein Unternehmen oder ein selbständiger, abgrenzbarer Unternehmensteil weitergeführt werden soll, so kann im Einzelfall von einer öffentlichen Ausschreibung abgesehen werden.

(3) Die CEMT-Genehmigung wird auf den Namen des Unternehmers ausgestellt und ist nicht übertragbar. Sie ersetzt auf dem Streckenteil im Inland die nach § 3 des Güterkraftverkehrsgesetzes erforderliche Erlaubnis.

(4) Die CEMT-Genehmigung kann unter Bedingungen, Auflagen oder mit verkehrsmäßigen Beschränkungen erteilt werden.

(5) Für die CEMT-Genehmigung gelten folgende Bestimmungen des Güterkraftverkehrsgesetzes entsprechend:

1. § 3 Abs. 3 (Anforderungen an die Berufszugangsbedingungen),
2. § 3 Abs. 5 (Rücknahme und Widerruf der Erlaubnis) und
3. § 8 (vorläufige Weiterführung der Güterkraftverkehrsgeschäfte).

(6) Die CEMT-Genehmigung kann auch dann widerrufen werden, wenn sie drei Monate nicht genutzt wurde.

## **§ 5**

### **Fahrtenberichtheft**

- (1) Der Unternehmer hat für jede CEMT-Genehmigung ein Fahrtenberichtheft nach der in § 4 Abs. 1 genannten Resolution gemäß Satz 2 zu führen. Die Eintragungen über die Beförderungen und Leerfahrten sind in zeitlicher Reihenfolge vorzunehmen. Das Fahrtenberichtheft wird von dem Bundesamt ausgegeben.
- (2) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, daß das Fahrtenberichtheft im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr mit CEMT-Genehmigungen während der gesamten Fahrt mitgeführt wird. Das Fahrpersonal muß das Fahrtenberichtheft im Kraftfahrzeug mitführen und Kontrollberechtigten auf Verlangen zur Prüfung aushändigen.
- (3) Der Unternehmer hat die ausgefüllten Fahrtenberichte dem Bundesamt innerhalb von zwei Wochen nach Ablauf jedes Kalendermonats vorzulegen. Sind in einem Kalendermonat keine Beförderungen mit der CEMT-Genehmigung durchgeführt worden, so hat der Unternehmer innerhalb der in Satz 1 genannten Frist Fehlanzeige zu erstatten.
- (4) Das Bundesamt hat die Auswertung der Fahrtenberichte nach den Weisungen des Bundesministeriums für Verkehr vorzunehmen.

## **§ 6**

### **Urkundenberichtigung**

Ändert sich der Name des Unternehmers oder der Sitz des Unternehmens, so hat der Unternehmer die CEMT-Genehmigung und das nach § 5 Abs. 1 erforderliche Fahrtenberichtheft dem Bundesamt unverzüglich zur Berichtigung vorzulegen. Stellt er den Betrieb endgültig ein, so hat er beide Urkunden dem Bundesamt unverzüglich zurückzugeben.

## **§ 7**

### **CEMT-Umzugsgenehmigung**

- (1) Die CEMT-Umzugsgenehmigung im Sinne des Kapitels III Abschnitt 3.4 der Gesamtresolution des Ministerrates der CEMT zum Straßengüterverkehr vom 27. Mai 1994 (BGBl. 1998 II S. 32) wird einem Unternehmer erteilt, der die Voraussetzungen des § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 erfüllt. Sie gilt für jeweils fünf Jahre. Zuständige Erteilungsbehörde ist das Bundesamt. Der Unternehmer hat seinem Antrag eine Kopie der Erlaubnis oder Gemeinschaftslizenz beizufügen.
- (2) Die CEMT-Umzugsgenehmigung wird auf den Namen des Unternehmers ausgestellt und ist nicht übertragbar. Sie ersetzt auf dem Streckenteil im Inland die nach § 3 des Güterkraftverkehrsgesetzes erforderliche Erlaubnis.
- (3) Die CEMT-Umzugsgenehmigung kann unter Bedingungen, Auflagen oder mit verkehrsmäßigen Beschränkungen erteilt werden.
- (4) Für die CEMT-Umzugsgenehmigung gelten folgende Bestimmungen des Güterkraftverkehrsgesetzes entsprechend:
1. § 3 Abs. 3 (Anforderungen an die Berufszugangsbedingungen),
  2. § 3 Abs. 5 (Rücknahme und Widerruf der Erlaubnis) und
  3. § 8 (vorläufige Weiterführung der Güterkraftverkehrsgeschäfte).
- (5) Ändert sich der Name des Unternehmers oder der Sitz des Unternehmens, so hat der Unternehmer die CEMT-Umzugsgenehmigung dem Bundesamt unverzüglich zur Berichtigung vorzulegen. Stellt er den Betrieb endgültig ein, so hat er sie dem Bundesamt unverzüglich zurückzugeben.

### **3. Abschnitt**

#### **Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr mit bilateralen Genehmigungen**

##### **§ 8**

##### **Geltung der bilateralen Genehmigung auf dem inländischen Streckenteil**

Die zuständige inländische Behörde stellt einem Unternehmer, dessen Unternehmen seinen Sitz im Inland hat, die bilaterale Genehmigung für den grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr mit einem Staat aus, der weder Mitglied der Europäischen Union noch anderer Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ist, wenn der Unternehmer die Berufszugangsvoraussetzungen nach § 3 des Güterkraftverkehrsgesetzes erfüllt. Diese Genehmigung ersetzt auf dem Streckenteil im Inland die nach § 3 des Güterkraftverkehrsgesetzes erforderliche Erlaubnis.

### **4. Abschnitt**

#### **Grenzüberschreitender Güterkraftverkehr mit Drittstaatengenehmigungen**

##### **§ 9**

##### **Geltungsbereich der Drittstaatengenehmigung**

Ein Unternehmer, dessen Unternehmen seinen Sitz nicht im Inland hat, muß Inhaber einer Drittstaatengenehmigung sein, wenn er im grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr mit einem oder durch einen Staat, der weder Mitglied der Europäischen Union noch anderer Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraums ist, auf dem inländischen Streckenteil keine dafür erforderliche Berechtigung nach § 6 Satz 1 und Satz 2 Nr. 1 bis 3 des Güterkraftverkehrsgesetzes verwendet.

## **§ 10**

### **Erteilung der Drittstaatengenehmigung**

- (1) Die Drittstaatengenehmigung wird einem Unternehmer erteilt, der in dem Staat, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat, zum grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr für andere zugelassen ist und über den keine Tatsachen vorliegen, aus denen sich Bedenken gegen seine persönliche Zuverlässigkeit ergeben. Sie ist nicht übertragbar.
- (2) Die Erteilung erfolgt für einen bestimmten Zeitraum, mindestens einen Kalendertag. Die Zahl der Fahrten, die innerhalb dieses Zeitraumes durchgeführt werden dürfen, kann begrenzt werden.
- (3) Die Drittstaatengenehmigung kann unter Bedingungen, Auflagen oder mit verkehrsmäßigen Beschränkungen erteilt werden.
- (4) Für die Erteilung der Drittstaatengenehmigung ist das Bundesministerium für Verkehr zuständig, sofern das Recht der Europäischen Union nicht etwas anderes bestimmt.
- (5) Die Drittstaatengenehmigung wird von der zuständigen Stelle des Staates ausgegeben, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat, falls es sich um einen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einen anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum handelt oder falls internationale Regierungs- oder Verwaltungsabkommen dies vorsehen. In allen anderen Fällen wird die Drittstaatengenehmigung von der Stelle ausgegeben, die das Bundesministerium für Verkehr bestimmt hat.

## **§ 11**

### **Unternehmer- und fahrzeugbezogene Drittstaatengenehmigung**

- (1) Ist die Drittstaatengenehmigung einem Unternehmer erteilt, dessen Unterneh-

men seinen Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum hat, so gilt sie für das Kraftfahrzeug, in dem sie bei der Beförderung mitgeführt wird.

(2) Einem Unternehmer, dessen Unternehmen seinen Sitz weder in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union noch in einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum hat, wird die Drittstaatengenehmigung für ein bestimmtes Kraftfahrzeug oder für mehrere bestimmte Kraftfahrzeuge erteilt.

(3) Der Unternehmer darf die Drittstaatengenehmigung nicht gleichzeitig für mehr als ein Kraftfahrzeug verwenden.

## **§ 12**

### **Ausnahmen**

Eine Drittstaatengenehmigung ist nicht erforderlich für Beförderungen, die nach § 2 Abs. 1 oder auf Grund von § 23 Abs. 2 und 4 des Güterkraftverkehrsgesetzes von den Bestimmungen dieses Gesetzes ausgenommen sind.

## **5. Abschnitt**

### **Grenzüberschreitender gewerblicher kombinierter Verkehr**

## **§ 13**

### **Definition**

Als grenzüberschreitender gewerblicher kombinierter Verkehr gelten Güterbeförderungen, bei denen

1. das Kraftfahrzeug, der Anhänger, der Fahrzeugaufbau, der Wechselbehälter oder der Container von mindestens sechs Meter Länge einen Teil der Strecke auf der Straße und einen anderen Teil der Strecke mit der Eisenbahn oder dem Binnen-

oder Seeschiff (mit einer Seestrecke von mehr als 100 Kilometer Luftlinie) zurücklegt,

2. die Gesamtstrecke zum Teil im Inland und zum Teil im Ausland liegt und
3. die Beförderung auf der Straße im Inland lediglich zwischen Be- oder Entladestelle und
  - a) dem nächstgelegenen geeigneten Bahnhof oder
  - b) einem innerhalb eines Umkreises von höchstens 150 Kilometern Luftlinie gelegenen Binnen- oder Seehafendurchgeführt wird (An- oder Abfuhr).

## **§ 14**

### **Nächstgelegener geeigneter Bahnhof**

(1) Der nächstgelegene geeignete Bahnhof im Sinne des § 13 Nr. 3 Buchstabe a ist derjenige Bahnhof,

1. der über Einrichtungen der notwendigen Umschlagart des kombinierten Verkehrs verfügt,
2. von dem regelmäßig kombinierter Verkehr der entsprechenden Art und Richtung durchgeführt wird und
3. der die kürzeste, verkehrsübliche Straßenverbindung zur Be- oder Entladestelle hat.

(2) Auf Antrag des Unternehmers kann das Bundesamt abweichend von Absatz 1 einen anderen Bahnhof zum nächstgelegenen geeigneten Bahnhof bestimmen, sofern dies der Förderung des kombinierten Verkehrs dient. Das Bundesamt kann vor seiner Entscheidung die betroffenen Eisenbahnen und Terminalbetreiber anhören.

(3) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, daß während der gesamten Beförderung im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr die Bescheinigung über die Bestimmung des anderen Bahnhofs mitgeführt wird. Das Fahrpersonal hat die Bescheinigung nach Satz 1 im Kraftfahrzeug mitzuführen und Kontrollberechtigten auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

### **§ 15**

#### **An- und Abfahren durch Unternehmer mit Sitz ihres Unternehmens innerhalb eines Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum**

(1) Ein Unternehmer, dessen Unternehmen seinen Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum hat, darf An- oder Abfahren im kombinierten Verkehr im Sinne des § 13 im Inland durchführen, wenn er die Voraussetzungen für den Zugang zum Beruf und für den Zugang zum Markt für den Güterkraftverkehr zwischen Mitgliedstaaten erfüllt.

(2) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, daß während einer Beförderung im Sinne des Absatzes 1 ein Nachweis über die Erfüllung der Voraussetzungen für den Zugang zum Beruf und für den Zugang zum Markt für den Güterkraftverkehr zwischen Mitgliedstaaten mitgeführt wird. Das Fahrpersonal hat den Nachweis gemäß Satz 1 im Kraftfahrzeug mitzuführen und Kontrollberechtigten auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

### **§ 16**

#### **An- und Abfahren durch Unternehmer mit Sitz ihres Unternehmens außerhalb der Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum**

(1) Ein Unternehmer, dessen Unternehmen seinen Sitz weder in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union noch in einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über

den Europäischen Wirtschaftsraum hat,

1. darf An- oder Abfahren im kombinierten Verkehr im Sinne des § 13 im Inland durchführen, wenn ihm auf Grund internationaler Abkommen eine besondere Genehmigung dafür erteilt ist;
  2. ist bei An- oder Abfahren im kombinierten Verkehr im Sinne des § 13 im Inland von der Erlaubnis- und Genehmigungspflicht befreit, wenn
    - a) das Kraftfahrzeug bei der An- oder Abfuhr die Grenze überschreitet oder
    - b) das Kraftfahrzeug beim Grenzübertritt auf der Eisenbahn oder dem Binnen- oder Seeschiff mitbefördert und nur eine An- oder Abfuhr durchführt wird und
    - c) der Unternehmer in dem Staat, in dem sein Unternehmen den Sitz hat, zum grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr für andere zugelassen ist und über ihn keine Tatsachen vorliegen, aus denen sich Bedenken gegen seine persönliche Zuverlässigkeit ergeben.
- (2) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, daß während einer Beförderung im Sinne des Absatzes 1 Nr. 1 die Genehmigung oder während einer Beförderung im Sinne des Absatzes 1 Nr. 2 ein Nachweis über die Erfüllung der Voraussetzungen des Absatzes 1 Nr. 2 Buchstabe c erster Halbsatz mitgeführt wird. Das Fahrpersonal hat den jeweils erforderlichen Nachweis gemäß Satz 1 im Kraftfahrzeug mitzuführen und Kontrollberechtigten auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

## **§ 17**

### **Nachweis über die Durchführung von grenzüberschreitendem gewerblichem kombiniertem Verkehr**

- (1) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, daß während einer Anfuhr im Sinne des § 15 oder des § 16 eine Reservierungsbestätigung der Eisenbahn oder des

Schiffahrttreibenden oder der von ihnen beauftragten Stellen mitgeführt wird. Im Falle des § 16 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe b muß die Reservierungsbestätigung nach Satz 1 auch das amtliche Kennzeichen des Kraftfahrzeugs enthalten. Das Fahrpersonal hat die Reservierungsbestätigung im Kraftfahrzeug mitzuführen und Kontrollberechtigten auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

(2) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, daß während einer Abfuhr im Sinne des § 15 oder des § 16 ein Nachweis der Eisenbahn oder des Schiffahrttreibenden oder der von ihnen beauftragten Stellen über den benutzten Entladebahnhof oder Binnen- oder Seehafen mitgeführt wird. Im Falle des § 16 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe b muß der Nachweis nach Satz 1 auch das amtliche Kennzeichen des Kraftfahrzeugs enthalten. Das Fahrpersonal hat den Nachweis nach Satz 1 im Kraftfahrzeug mitzuführen und Kontrollberechtigten auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen.

## **6. Abschnitt**

### **Gemeinsame Vorschriften**

#### **§ 18**

#### **Bedingungen für den Fahrzeugeinsatz**

Sofern das Unternehmen seinen Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum hat, darf der Unternehmer im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr oder im Kabotageverkehr nur ein Kraftfahrzeug einsetzen, das in einem der vorgenannten Staaten zugelassen ist. Befindet sich der Unternehmenssitz nicht in einem der in Satz 1 genannten Staaten, darf der Unternehmer im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr oder im Kabotageverkehr nur ein Kraftfahrzeug einsetzen, das im Staat des Unternehmenssitzes zugelassen ist.

## **§ 19**

### **Ausschluß von Unternehmern mit Sitz ihres Unternehmens außerhalb der Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum vom Güterkraftverkehr**

(1) Das Bundesministerium für Verkehr oder die von ihm bestimmte Stelle kann 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, bis zu sechs Monate vom Güterkraftverkehr im und mit dem Inland ausschließen, wenn Personen, die für die Leitung des Unternehmens verantwortlich sind, oder deren Bevollmächtigte gegen Vorschriften verstoßen haben, die im Inland für die Beförderung von Gütern auf der Straße, den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, die Steuern oder die Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung gelten.

(2) Bei Straftaten, die im Zusammenhang mit der Durchführung von Güterkraftverkehr begangen wurden, oder bei wiederholten groben Verstößen gegen die in Absatz 1 genannten Vorschriften kann das Bundesministerium für Verkehr oder die von ihm bestimmte Stelle den Unternehmer endgültig von den in Absatz 1 genannten Verkehren ausschließen.

## **7. Abschnitt**

### **Ordnungswidrigkeiten, In- und Außerkrafttreten**

## **§ 20**

### **Ordnungswidrigkeiten**

Ordnungswidrig im Sinne des § 19 Abs. 1 Nr. 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 2 Satz 1 eine Mitteilung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig macht oder einen Nachweis nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erbringt,

2. einer vollziehbaren Auflage nach § 4 Abs. 4, § 7 Abs. 3 oder § 10 Abs. 3 zuwiderhandelt,
3. entgegen § 5 Abs. 1 Satz 1 das Fahrtenberichtheft nicht, nicht richtig oder nicht vollständig führt,
4. entgegen § 5 Abs. 2 Satz 1 nicht dafür sorgt, daß das Fahrtenberichtheft mitgeführt wird,
5. entgegen § 5 Abs. 2 Satz 2 das Fahrtenberichtheft nicht mitführt oder nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt,
6. entgegen § 5 Abs. 3 einen Fahrtenbericht nicht oder nicht rechtzeitig vorlegt oder Fehlanzeige nicht oder nicht rechtzeitig erstattet,
7. entgegen § 11 Abs. 3 die Drittstaatengenehmigung gleichzeitig für mehr als ein Kraftfahrzeug verwendet,
8. entgegen § 14 Abs. 3 Satz 1, § 15 Abs. 2 Satz 1, § 16 Abs. 2 Satz 1 oder § 17 Abs. 1 Satz 1 oder Abs. 2 Satz 1 nicht dafür sorgt, daß eine Bescheinigung, ein Nachweis, eine Genehmigung oder eine Reservierungsbestätigung mitgeführt wird,
9. entgegen § 14 Abs. 3 Satz 2, § 15 Abs. 2 Satz 2, § 16 Abs. 2 Satz 2 oder § 17 Abs. 1 Satz 3 oder Abs. 2 Satz 3 eine Bescheinigung, einen Nachweis oder eine Reservierungsbestätigung nicht mitführt oder nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt,
10. entgegen § 18 ein Kraftfahrzeug einsetzt oder
11. einer vollziehbaren Anordnung nach § 19 zuwiderhandelt.

## **§ 21**

### **Inkrafttreten, Außerkrafttreten**

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft. Gleichzeitig treten außer Kraft:

1. die Ersatzfahrzeug-Verordnung GüKG vom 2. Januar 1973 (BGBl. I S. 1), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. Juli 1994 (BGBl. I S. 1733),
2. die Kabotage-Verordnung GüKG vom 29. März 1991 (BGBl. I S. 860), geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 11. Oktober 1995 (BGBl. I S. 1414),
3. die Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr mit Gemeinschaftslizenzen vom 4. Februar 1993 (BGBl. I S. 226), zuletzt geändert durch Artikel 4 der Verordnung vom 11. Oktober 1995 (BGBl. I S. 1414),
4. die Fahrtenbuch-Verordnung GüKG vom 1. März 1994 (BGBl. I S. 388),
5. die Verordnung über das Nachweis- und Meldeverfahren bei der Versicherung von Güterkraftverkehrsunternehmen in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. November 1984 (BGBl. I S. 1404), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 20. Juli 1994 (BGBl. I S. 1733),
6. die Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr ausländischer Unternehmer vom 19. Dezember 1968 (BGBl. I S. 1364), zuletzt geändert durch Artikel 5 der Verordnung vom 11. Oktober 1995 (BGBl. I S. 1414),
7. die Freistellungs-Verordnung GüKG in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Juni 1993 (BGBl. I S. 1003), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 18. Dezember 1995 (BGBl. I S. 2066),
8. die Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr mit CEMT-Genehmigungen vom 17. Juli 1974 (BGBl. I S. 1521), zuletzt geändert durch Artikel 6 der Verordnung vom 11. Oktober 1995 (BGBl. I S. 1414),

9. die Höchstzahlen-Verordnung GüKG vom 9. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2452), zuletzt geändert durch Artikel 6 Abs. 122 des Gesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378),
10. die Verordnung über den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr vom 18. Februar 1988 (BGBl. I S. 198), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 17. März 1994 (BGBl. I S. 581) und
11. die Werkfernverkehrs-Verordnung GüKG vom 1. März 1994 (BGBl. I S. 388, 390), geändert durch Artikel 4 Nr. 1 des Gesetzes zur Änderung fahrpersonalrechtlicher Vorschriften vom 18. August 1997 (BGBl. I S. 2075).

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den 1998

Der Bundesminister für Verkehr  
Matthias Wissmann



**Begründung:**

**1. Allgemeines:**

Die Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr faßt auf der Grundlage des neuen Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG) die

- Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr mit Gemeinschaftslizenzen vom 4. Februar 1993 (BGBl. I S. 226), zuletzt geändert durch Artikel 4 der Verordnung vom 11. Oktober 1995 (BGBl. I S. 1414),
- Verordnung über den Güterkraftverkehr mit Kabotage-Genehmigungen vom 29. März 1991 (BGBl. I S. 860), geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 11. Oktober 1995 (BGBl. I S. 1414),
- Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr ausländischer Unternehmer vom 19. Dezember 1968 (BGBl. I S. 1364), zuletzt geändert durch Artikel 5 der Verordnung vom 11. Oktober 1995 (BGBl. I S. 1414),
- Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr mit CEMT-Genehmigungen vom 17. Juli 1974 (BGBl. I S. 1521), zuletzt geändert durch Artikel 6 der Verordnung vom 11. Oktober 1995 (BGBl. I S. 1414),
- Verordnung über den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr vom 18. Februar 1988 (BGBl. I S. 198), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 17. März 1994 (BGBl. I S. 581),

in einer Verordnung zusammen.

Die Bestimmungen wurden außerdem redaktionell überarbeitet, präzisiert und vereinfacht.

Da das bisherige Regelwerk inhaltlich im wesentlichen fortgeschrieben wird, entstehen den Ländern, Gemeinden und der Wirtschaft keine Mehrkosten.

Entsprechend den Wünschen der Ländermehrheit soll die Zuständigkeit für die Erteilung der CEMT-Umzugsgenehmigungen und für die Bestimmung anderer geeigneter Bahnhöfe im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr von den Länderbehörden auf das Bundesamt für Güterverkehr übergehen. Nach den Angaben der Länder

werden insgesamt nur etwa 200 CEMT-Umzugsgenehmigungen im Jahr ausgegeben. Das Erteilungsverfahren ist besonders einfach, da eine CEMT-Genehmigung nur Inhaber einer Erlaubnis oder Lizenz erhalten können. Der Bedarf an Bestimmungen anderer geeigneter Bahnhöfe wird vom Bundesamt für Güterverkehr als gering eingeschätzt, nachdem zum 1. Juli 1998 die Kontingentierung im Güterfernverkehr aufgehoben wurde. Bei dieser Sachlage ist kein zusätzlicher Personalbedarf erkennbar, so daß auch dem Bund keine Mehrkosten entstehen. Jedenfalls müßte ein etwaiger Personalmehrbedarf grundsätzlich durch Umsetzung im Einzelplan 12 ausgeglichen werden. Im übrigen ist der Aufwand durch die bereits vorhandenen Gebührentatbestände der Kostenverordnung für den Güterkraftverkehr abzudecken. Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind vor diesem Hintergrund nicht zu erwarten.

## **2. Zu den einzelnen Vorschriften:**

### Zu § 1:

Absatz 1 regelt die sachliche und örtliche Zuständigkeit der Länder für die Erteilung der Gemeinschaftslizenzen an inländische Unternehmer.

Im übrigen wird § 1 der Lizenzverordnung GüKG a. F. an das neue GüKG und die neue Erlaubnisverordnung für den Güterkraftverkehr angepaßt. Zur Vermeidung von Doppelregelungen finden solche Bestimmungen über die Erlaubnis, die auch auf die Lizenz zutreffen, entsprechende Anwendung (Absatz 2).

Aus dem GüKG zählt hierzu insbesondere die Regelung, wonach im Lizenzerteilungsverfahren berücksichtigtes Eigenkapital und berücksichtigte Finanzreserven im Erlaubniserteilungsverfahren nicht nochmals in Ansatz gebracht werden können (§ 3 Abs. 3a GüKG); dies muß auch umgekehrt gelten. Außerdem finden die GüKG-Vorschriften über die Rücknahme und den Widerruf der Erlaubnis, die Anhörung, gegebenenfalls die Unterrichtung der Berufsgenossenschaft, die vorläufige Weiterführung der Güterkraftverkehrsgeschäfte in besonderen Fällen sowie das Betriebskontrollrecht der Erlaubnisbehörden entsprechende Anwendung (§ 3 Abs. 5 und 5a, §§ 4, 8 und 21a GüKG). Da die Erteilungsvoraussetzungen für Erlaubnis und Lizenz gleich sind, werden auch die Bestimmungen der Erlaubnisverordnung zum Antragsverfahren sowie zur Rückgabe der Erlaubnis und von Erlaubnisausfertigungen für

entsprechend anwendbar erklärt (§§ 1 und 3 Erlaubnisverordnung für den Güterkraftverkehr).

Nach Absatz 3 ist die Lizenzbehörde - wie schon nach § 4 Abs. 2 der Lizenzverordnung GüKG a. F. - die in der Bundesrepublik Deutschland zuständige Behörde im Sinne des Artikel 11 Abs. 3 Verordnung (EWG) Nr. 881/92. Sie hat damit über die zeitweilige und/oder teilweise Entziehung von Lizenzabschriften wegen Verstößen gebietsansässiger Unternehmer zu entscheiden, die diese in anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum begangen haben.

Zu § 2:

Hiernach hat der Unternehmer - analog § 4 Erlaubnisverordnung für den Güterkraftverkehr - Änderungen, die sich nach Erteilung der Lizenz ergeben haben, der Lizenzbehörde mitzuteilen und gegebenenfalls eine Urkundenberichtigung vornehmen zu lassen.

Zu § 3:

§ 3 übernimmt - redaktionell überarbeitet - § 4 Abs. 1 der Lizenzverordnung GüKG a. F. und § 6 Abs. 2 der Kabotageverordnung GüKG a. F. Hiernach ist das Bundesamt für Güterverkehr insbesondere zuständig für die jährliche Unterrichtung der EU-Kommission über die Anzahl der inländischen Lizenzinhaber und die Anzahl der erteilten Lizenzabschriften sowie für die Unterrichtung und Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten bei Zuwiderhandlungen ausländischer Unternehmer im Kabotage- und im grenzüberschreitenden Lizenzverkehr.

Zu § 4:

Absatz 1 übernimmt - redaktionell angepaßt an das neue GüKG - § 2 und § 3 Abs. 2 CEMT-Genehmigungsverordnung a. F.

Die Zuständigkeitsregelung in Absatz 2 Satz 1 entspricht § 5 Abs. 1 der bisherigen CEMT-Genehmigungsverordnung.

Nach Absatz 2 Satz 2 hat der Antragsteller die subjektive Grundvoraussetzung zum Erhalt einer CEMT-Genehmigung (Innehabung einer Erlaubnis oder Lizenz) durch Vorlage einer entsprechenden Kopie nachzuweisen.

Absatz 2 Satz 3 regelt entsprechend § 5 Abs. 2 a. F., daß die Grundsätze für die Erteilung der Genehmigung und das dabei anzuwendende Verfahren nach den Vorgaben der CEMT (siehe BGBl. 1998 II S. 23 bis 52) durch eine Richtlinie des Bundesministeriums für Verkehr geregelt wird. Diese wird jährlich überarbeitet und jeweils im Verkehrsblatt veröffentlicht.

Absatz 2 Satz 4 schreibt für die kontingentierte CEMT-Genehmigung im Kern § 10 Abs. 4 GüKG a. F. fort. In Ausnahmefällen - insbesondere bei Unternehmensübernahmen - ist also auch künftig eine Genehmigungserteilung ohne öffentliche Ausschreibung möglich, um den Unternehmensbestand und die hiermit verbundenen Arbeitsplätze nicht zu gefährden.

Absatz 3 übernimmt § 3 Abs. 1 und § 4 a. F. in redaktionell angepaßter Form. Auf die bisherige Anlage 1 (Muster der CEMT-Genehmigung) kann verzichtet werden, da die Genehmigung nur von der CEMT selbst hergestellt wird und das Muster bereits in BGBl. 1998 II S. 27, 28 veröffentlicht ist.

Absatz 4 und 5 entsprechen § 1 a. F. Absatz 4 ermöglicht den Erlaß von Nebenbestimmungen. Absatz 5 erklärt die GüKG-Bestimmungen über die Berufszugangsbedingungen, die Rücknahme und den Widerruf der Erlaubnis sowie die vorläufige Weiterführung der Güterkraftverkehrsgeschäfte für entsprechend anwendbar.

In Anknüpfung an § 102 b Abs. 2 Nr. 10 GüKG a. F. kann die kontingentierte CEMT-Genehmigung auch dann widerrufen werden, wenn sie drei Monate nicht genutzt wurde (Absatz 6).

#### Zu § 5:

§ 5 entspricht - redaktionell überarbeitet und präzisiert - § 6 CEMT-Genehmigungsverordnung a. F. Von einem Muster für das Fahrtenberichtheft (Anlage 2 a. F.) kann abgesehen werden, da alleinige Ausgabestelle für die Fahrtenberichthefte das Bundesamt für Güterverkehr ist und das Muster bereits in BGBl. 1998 II S. 29 veröffentlicht wurde.

#### Zu § 6:

§ 6 regelt ausdrücklich das Verfahren auf Berichtigung der kontingentierten CEMT-Genehmigung und des Fahrtenberichtheftes sowie deren Rückgabe im Falle der Betriebseinstellung.

Zu § 7:

§ 7 enthält Ausführungsbestimmungen zur CEMT-Umzugsgenehmigung. Bei ihr handelt es sich um eine zahlenmäßig nicht beschränkte Genehmigung der CEMT speziell für den Umzugsverkehr (siehe BGBl. 1998 II S. 35, 36). Sie wird auf Antrag jedem Inhaber einer Erlaubnis oder Lizenz für die Dauer von fünf Jahren erteilt (Absatz 1 Satz 1 und 2). Entsprechend einem Vorschlag der Ländermehrheit soll die CEMT-Umzugsgenehmigung künftig vom Bundesamt für Güterverkehr erteilt werden (Absatz 1 Satz 3).

Die Absätze 2 bis 5 enthalten die erforderlichen Vorschriften insbesondere zum Geltungsumfang der CEMT-Umzugsgenehmigung, zur Rücknahme und zum Widerruf sowie zur Urkundenberichtigung und Urkundenrückgabe.

Zu § 8:

Nach Artikel 1 Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 und § 5 GüKG gilt die Lizenz bei Beförderungen zwischen dem Inland und einem Staat, der weder Mitglied der Europäischen Union noch anderer Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ist, nicht auf dem deutschen Streckenanteil. Hierfür ist eine Erlaubnis erforderlich. Im Erlaubniserteilungsverfahren können jedoch im Lizenzerteilungsverfahren bereits berücksichtigtes Eigenkapital und berücksichtigte Finanzreserven nicht nochmals in Ansatz gebracht werden (§ 3 Abs. 3a GüKG). Eventuelle Härten, die sich hieraus ergeben könnten, sollen durch die Regelung in § 8 vermieden werden. Danach gilt die bilaterale Genehmigung, die einem gebietsansässigen Unternehmer für den grenzüberschreitenden Drittlandverkehr erteilt wurde, auch für den inländischen Streckenteil, wenn der Unternehmer die drei subjektiven Berufszugangsvoraussetzungen erfüllt.

Zu § 9:

§ 9 regelt den Geltungsbereich der Drittstaatengenehmigung. Abweichend vom bisherigen § 1 der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr ausländischer Unternehmer, wonach es darauf ankam, daß das eingesetzte Kraftfahrzeug im Ausland zugelassen war, ist künftig maßgebend, daß der Unternehmer den Sitz seines Unternehmens im Ausland hat und im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr mit Staaten außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums deutsches Hoheitsgebiet befahren wird.

Zu § 10:

§ 10 entspricht - redaktionell angepaßt - § 1 Satz 1, § 2 Abs. 3, § 3 sowie § 4 Abs. 1 und 2 der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr ausländischer Unternehmer a. F. Danach können nur solche ausländischen Unternehmer kontingentierte Drittstaatengenehmigungen erhalten, die persönlich zuverlässig sind. Die Drittstaatengenehmigung gilt nur befristet, kann nach Absatz 3 mit weiteren Nebenbestimmungen versehen werden und ist nicht übertragbar.

Zu § 11:

§ 11 entspricht - redaktionell überarbeitet und präzisiert - § 2 Abs. 1 und 2 der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr ausländischer Unternehmer a. F.

Zu § 12:

Hiernach bedarf es für Beförderungen, die nicht den Bestimmungen des GüKG unterliegen, auch keiner Drittstaatengenehmigung. Die Angleichung der Freistellungstatbestände macht die bisher in § 5 der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr ausländischer Unternehmer enthaltene Ausnahmenliste entbehrlich.

Zu den §§ 13 und 14:

Die §§ 13 und 14 entsprechen inhaltlich im wesentlichen den §§ 1 bis 3a der bisherigen Verordnung über den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr (GüKGrenzKombiV). Sie definieren den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr Schiene/Straße, Binnenwasserstraße/Straße und See/Straße allerdings in engerer Anlehnung an die Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 zum Kombinierten Verkehr (ABl. EG Nr. L 368 vom 17. Dezember 1992) und an die 53. Ausnahmeverordnung zur StVZO vom 2. Juli 1997 (BGBl. I S. 1665). Die Richtlinie 92/106/EWG wird derzeit überarbeitet. Dabei und im Zuge ihrer Umsetzung in das nationale Recht wird angestrebt, den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr einheitlicher als bisher zu definieren. Die §§ 13 und 14 sollen deshalb zu gegebener Zeit entsprechend angepaßt werden.

§ 14 Abs. 1 (Definition des nächstgelegenen geeigneten Bahnhofs) entspricht § 1 Nr. 3 Satz 2 GüKGrenzKombiV.

§ 14 Abs. 2 übernimmt § 2 Abs. 1 a. F. und ermöglicht auf Antrag des Unternehmers, einen anderen Bahnhof zum nächstgelegenen geeigneten Bahnhof zu bestimmen, sofern dies der Förderung des kombinierten Verkehrs dient. Entsprechend einem Vorschlag der Ländermehrheit soll die Zuständigkeit für die Bestimmung des anderen Bahnhofs allerdings nicht mehr bei der höheren Landesverkehrsbehörde, sondern nunmehr beim Bundesamt für Güterverkehr liegen. Das Bundesamt kann dabei neben der Eisenbahn auch die betroffenen Terminalbetreiber anhören.

§ 2 Abs. 2 a. F. wurde gestrichen. Danach konnte die zuständige höhere Landesverkehrsbehörde erforderlichenfalls für Beförderungen, bei denen das Kraftfahrzeug auf der Eisenbahn mitbefördert wurde, für ein von ihr festgelegtes Gebiet und für einzelne Verkehrsverbindungen einen anderen Bahnhof zum nächstgelegenen geeigneten Bahnhof bestimmen. Die Regelung erscheint entbehrlich. Zur Vermeidung unnötigen Verwaltungsaufwands soll diese Problematik künftig bei den bilateralen Kontingentsverhandlungen über die Drittstaatengenehmigungen nach den §§ 9 ff. dieser Verordnung mit den betroffenen Drittstaaten berücksichtigt werden.

#### Zu § 15:

§ 15 regelt entsprechend Artikel 4 der oben genannten Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 zum kombinierten Verkehr, daß Unternehmer mit Sitz ihres Unternehmens innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums für bestimmte An- und Abfahrten im grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr keiner Erlaubnis oder Genehmigung bedürfen, sondern lediglich die Erfüllung der Berufszugangsvoraussetzungen nachweisen müssen. Die Bestimmung übernimmt inhaltlich § 4 Abs. 1 a. F.

#### Zu § 16:

§ 16 entspricht grundsätzlich § 4 Abs. 2 und § 5 a. F. Danach sind auch Unternehmer mit Sitz ihres Unternehmens außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums für jeweils eine An- und Abfuhr bei bestimmten Beförderungen im grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehr von der Erlaubnis- und Genehmigungspflicht befreit. Sie müssen allerdings künftig - entsprechend der Regelung in § 15 für Unternehmer mit Unternehmenssitz innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums - einen Nachweis darüber mitführen, daß sie in ihrem Heimatstaat zum grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr für andere zugelassen und persönlich zuverlässig sind.

§ 16 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe b sieht aus. Gründen der Gleichbehandlung nun auch eine Befreiung von der Erlaubnis- und Genehmigungspflicht für jeweils eine An- oder Abfuhr vor, wenn das Kraftfahrzeug beim Grenzübertritt auf einem Seeschiff mitbefördert wurde.

Die Wörter "beim Grenzübertritt" wurden neu eingefügt, um zu gewährleisten, daß zumindest ein Teil der Beförderung auf der Eisenbahn, dem Binnen- oder Seeschiff im Inland erfolgt. Dies war bislang teilweise sichergestellt durch die Formulierung in § 1 Nr. 1 GüKGrenzKombiV, wonach die Güter einen Teil der Strecke mit der Eisenbahn eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zurückgelegt haben mußten.

Zu § 17:

§ 17 entspricht - redaktionell überarbeitet und präzisiert - dem bisherigen § 6 GüKGrenzKombiV.

Zu § 18:

§ 18 knüpft - redaktionell angepaßt - an § 3 und § 4 Abs. 2 der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr ausländischer Unternehmer a. F. an. Zur Vermeidung der Umgehung der Arbeitserlaubnisverordnung muß das im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr oder im Kobotageverkehr (jeweils gewerblicher Güterkraftverkehr oder Werkverkehr, siehe § 1 und § 23 Abs. 3 GüKG) eingesetzte Kraftfahrzeug im Sitzstaat des Unternehmens oder - bei Unternehmern mit Sitz ihres Unternehmens in einem Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum - zumindest innerhalb des Europäischen Wirtschaftsraums zugelassen sein.

Zu § 19:

§ 19 entspricht im wesentlichen dem bisherigen § 4 Abs. 3 und 4 der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr ausländischer Unternehmer. Die Ausschlußvoraussetzungen wurden allerdings unter Berücksichtigung der praktischen Erfahrungen präzisiert. Bisher war es notwendig, daß Verwarnungen, Geldbußen oder Zurückweisungen an der Grenze wirkungslos geblieben sind. Künftig ist allein maßgebend, daß der Unternehmer gegen die einschlägigen verkehrs-, versi-

cherungs- und steuerrechtlichen Bestimmungen verstoßen hat. Als zusätzliche Ausschlußgründe wurden Straftaten aufgenommen, die im Zusammenhang mit der Durchführung von Güterkraftverkehr begangen wurden. Hiermit soll einschlägigen Straftaten entgegengewirkt werden, etwa der Schleuserkriminalität. Zudem wird dem Bundesministerium für Verkehr die Möglichkeit eröffnet, die Zuständigkeit für das Ausschlußverfahren auf eine andere Stelle zu übertragen.

Zu § 20:

§ 20 enthält die Ordnungswidrigkeiten wegen Zuwiderhandlungen gegen Bestimmungen dieser Verordnung.

Zu § 21:

Regelung des In- und Außerkrafttretens.

18.12.98

**Beschluß  
des Bundesrates**

---

**Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und  
den Kabotageverkehr**

Der Bundesrat hat in seiner 733. Sitzung am 18. Dezember 1998 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des Grundgesetzes mit folgender Maßgabe zuzustimmen:

**1. Zu § 8 Satz 1**

In § 8 Satz 1 sind die Wörter "mit einem Staat" durch die Wörter "von oder nach einem oder durch einen Staat" zu ersetzen.

**Begründung:**

Die neue Formulierung bringt klarer zum Ausdruck, daß inländische Unternehmer auch für Transitbeförderungen durch Staaten, die nicht Vertragsstaaten des EWR-Abkommens sind, entsprechende bilaterale Genehmigungen benötigen.

**2. Zu § 9**

In § 9 ist das Wort "mit" durch die Wörter "von oder nach" zu ersetzen.

Begründung:

Durch die neue Formulierung kommt klarer zum Ausdruck, daß § 9 auch Beförderungen mit Be- oder Entladeort im Heimatstaat eines Unternehmers erfaßt, dessen Unternehmen seinen Sitz nicht in einem Vertragsstaat des EWR-Abkommens hat. Wenn z. B. ein polnischer Unternehmer von Polen nach Deutschland Güter befördert, handelt es sich aus seiner Sicht nicht um eine Beförderung "mit" Polen, sondern um grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr mit Deutschland, dessen Ausgangspunkt in Polen liegt.