

Bericht und Antrag

**des Ausschusses für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen
(14. Ausschuß)**

**zu dem von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines
Dritten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG)
— Drucksache 7/2460 —**

A. Problem

Die im Güterkraftverkehrsgesetz enthaltenen gesetzlichen Regelungen über den gewerblichen Güternahverkehr sollen entsprechend den bisherigen praktischen Erfahrungen verbessert werden. Die Bildung von Großgemeinden im Zuge der kommunalen Neugliederung muß in den gesetzlichen Regelungen berücksichtigt werden.

B. Lösung

Der Gesetzentwurf enthält folgende Neuregelungen:

- Für Großgemeinden können bis zu drei bezirkliche Ortsmitelpunkte gebildet werden, damit bisherige Verkehrsverbindungen auch künftig im Nahverkehr bedient werden können.
- Der zulässige Werkverkehr wird besser von dem tarifgebundenen gewerblichen Güterkraftverkehr abgegrenzt.
- Für Güternahverkehrsunternehmen wird die Buchführungspflicht eingeführt.
- Die Tarifüberwachung im Güternahverkehr wird durch Einschaltung der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr verbessert.
- Im Spediteursammelgutverkehr wird die bisherige Preisbindung durch unverbindliche Preisempfehlungen abgelöst.

Einmütigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

Die CDU/CSU-Fraktion hat beantragt, die steuerlichen Belastungen für Nutzfahrzeuge durch Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes im Rahmen dieser Vorlage zu erleichtern, um auf diese Weise Wettbewerbsverzerrungen im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr zu vermindern. Dies wurde von den Koalitionsfraktionen wegen der ungünstigen Finanzlage der öffentlichen Hände mit Stimmenmehrheit abgelehnt.

D. Kosten

Die Kosten der verstärkten Tarifüberwachung in Höhe von 4,5 Millionen DM jährlich werden durch eine Umlage von den Güternahverkehrsunternehmen aufgebracht, so daß die öffentlichen Haushalte nicht zusätzlich belastet werden.

A. Bericht des Abgeordneten Mahne

Der Gesetzentwurf wurde in der 119. Sitzung des Deutschen Bundestages am 26. September 1974 dem Ausschuß für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen zur Beratung überwiesen, der die Vorlage in seinen Sitzungen am 9. Oktober, 6. November und 4. Dezember 1974 sowie am 9. April 1975 behandelt hat.

I. Allgemeines

Durch den Gesetzentwurf der Bundesregierung sollen die Vorschriften über den gewerblichen Güternahverkehr im Güterkraftverkehrsgesetz entsprechend den praktischen Erfahrungen in den vergangenen Jahren verbessert werden. Es ist außerdem notwendig geworden, bei den gesetzlichen Vorschriften die Bildung von Großgemeinden im Zuge der kommunalen Neugliederung zu berücksichtigen. Im einzelnen handelt es sich dabei um folgende Neuregelungen:

1. Im Zuge der kommunalen Neugliederung sind in den Ländern Großgemeinden entstanden. Dies führt zu einer Veränderung des Ortsmittelpunktes mit der Folge, daß zahlreiche Verkehrsunternehmen die bisherigen Verkehrsverbindungen nicht mehr bedienen können, weil es sich nicht mehr um Nahverkehr innerhalb der 50-km-Zone ab Ortsmittelpunkt handelt, sondern um Fernverkehr. Künftig können für derartige Großgemeinden bis zu drei bezirkliche Ortsmittelpunkte bestimmt werden, wenn es für die befriedigende Verkehrsbedienung erforderlich ist, so daß auf diese Weise die Nahzone im bisherigen Umfang im wesentlichen erhalten bleibt.
2. Der Tariffreie Werkverkehr im Rahmen des Großhandels soll schärfer von dem tarifgebundenen gewerblichen Güterverkehr abgegrenzt werden (§ 48 a GüKG). Für die Anerkennung als Werkverkehr im Handel wird künftig vorausgesetzt, daß der Unternehmer selbständig und innerhalb üblicher Geschäftsbeziehungen unabhängig tätig ist. Auf diese Weise soll der sog. unechte Werkverkehr, durch den die Tarifpflicht im gewerblichen Güterverkehr unterlaufen wird, besser bekämpft werden.
3. Für den gewerblichen Güternahverkehr soll die Buchführungspflicht eingeführt werden. Die Buchführung soll den Unternehmern zuverlässige Daten für die Beurteilung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens und der Wettbewerbsslage liefern. Hierdurch soll ein Beitrag zur Konsolidierung des Güternahverkehrsgewerbes geleistet werden.
4. Die Tarifüberwachung im gewerblichen Güternahverkehr soll verbessert werden, um auf diese

Weise Unterschreitungen des amtlichen Tarifs einzudämmen. Die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr soll mit einer Art Mißbrauchsaufsicht beauftragt werden und die Befugnis erhalten, von sich aus oder auf besondere Hinweise Einzelfälle an Ort und Stelle zu überprüfen und dabei schwerpunktmäßig vorzugehen. Eine lückenlose Kontrolle ist nicht vorgesehen und bei dem Umfang der Verkehrsvorgänge auch nicht möglich.

II. Ergebnisse des öffentlichen Anhörungsverfahrens

Der Ausschuß für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen hat in einem öffentlichen Anhörungsverfahren zur Frage der verstärkten Tarifüberwachung mehrere Verbände sowie die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr angehört. Die Ergebnisse dieses Anhörungsverfahrens können wie folgt zusammengefaßt werden:

1. Der gewerbliche Güternahverkehr ist mit seinen über 45 000 Betrieben gemessen an der Beförderungsmenge der bedeutendste Verkehrsträger im Bundesgebiet. Dies ergibt sich aus nachstehender Aufstellung:

Beförderte Menge 1973

Gewerblicher Güternahverkehr	850 Millionen t
Gewerblicher Güterfernverkehr	121 Millionen t
Eisenbahn	384 Millionen t

Diese Zahlen unterstreichen die Bedeutung des gewerblichen Güternahverkehrs in der Verkehrswirtschaft.

2. Der Bundesverband des Deutschen Güternahverkehrs e. V. sowie der Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs e. V. unterstützen nachdrücklich die im Regierungsentwurf vorgesehene Form der verstärkten Tarifüberwachung. Die Margentarife mit einer Bandbreite von bis zu 50 v. H. würden von den Tarifkommissionen beschlossen, die paritätisch von den Vertretern der Verlader und des Güternahverkehrsgewerbes besetzt seien. Die so beschlossenen Beförderungsentgelte stellten die Grenze eines funktionsfähigen Verkehrsmarktes dar. Tarifunterschreitungen würden vor allem durch ein erhebliches Ungleichgewicht der Marktpartner verursacht. Wirtschaftlich sehr starken Verladergruppen besonders bei Großbaustellen ständen nicht selten zahlreiche mittelständische Güternahverkehrsunternehmen gegenüber, deren wirtschaftliche Position sich bei konjunktureller Abschwächung durch Laderaumüberhang noch weiter verschlechtere. Für eine funktionsfähige Wirtschaft sei jedoch eine ausreichend große Anzahl wirtschaftlich gesunder Nahverkehrsunternehmen erforderlich,

weil nur durch sie auf Dauer der erhebliche Transportbedarf befriedigt werde, der über die Kapazitäten des Werkverkehrs hinausgehe. Eine verstärkte Tarifüberwachung unter Einschaltung der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr solle ausschließlich dem Zweck dienen, deutlich erkennbare Mißstände größeren Umfanges auf dem Gebiete des Güternahverkehrs nachdrücklich zu bekämpfen und auf diese Weise eine präventive Wirkung auszuüben. Eine umfassende Kontrolle oder die Überprüfung von Bagatellfällen sei weder möglich noch wünschenswert.

3. Der Deutsche Industrie- und Handelstag, der Bundesverband der Deutschen Industrie und der Bundesverband Spedition und Lagerei e.V. lehnen die vorgesehene Form der Tarifüberwachung entschieden ab. Im Güternahverkehrsgewerbe komme es jährlich zu etwa 100 Millionen Beförderungsfällen, die durch die vorgesehenen 33 Betriebsprüfer auch nicht stichprobenweise kontrolliert werden könnten. Hinzu komme, daß es unschwer möglich sei, die schriftlichen Unterlagen für die Transporte so zu führen, daß später ein Nachweis für Tarifunterschreitungen keinesfalls möglich sei. Unterschreitungen des amtlichen Tarifs im Güternahverkehr seien im übrigen lediglich ein Symptom für Störungen am Verkehrsmarkt, die auf andere Ursachen zurückzuführen seien. Einmal werde das Tarifwerk der Marktlage und den wirtschaftlichen Verhältnissen insbesondere bei rationellem Einsatz im Baustellenverkehr und im Mineralölhandel nicht immer gerecht. Eine Durchsetzung dieser Tarife müsse aber auch daran scheitern, weil zum Güternahverkehrsgewerbe jedermann freien Zugang habe und ein ständiger Fluktuationsprozeß stattfinde. Ein latenter Laderaumüberhang, der sich bei ungünstiger Konjunkturlage noch weiter verstärke, führe zu einem Ungleichgewicht der Marktpartner, das durch amtlich überwachte Tarife nicht aufgehoben werden könne. Die staatliche Durchsetzung marktwidriger Beförderungstarife behindere den Ausleseprozeß auf dem Verkehrsmarkt und dränge die Verlader verstärkt zum Werksverkehr ab. Außerdem werde der Zustrom zu dem ohnehin übersetzten Nahverkehrsgewerbe weiter stimuliert. Im Ergebnis sei es besser, die staatlich vorgeschriebenen Beförderungstarife im Güternahverkehr durch unverbindliche Preisempfehlungen zu ersetzen, jedoch die Zugangsbedingungen zum Beruf und auch die Ausbildung in Kalkulationsfragen weiter zu verbessern. Durch Tarifüberwachung könne eine notwendige Strukturpolitik für das Gewerbe nicht ersetzt werden.
4. Die Bundesanstalt für Güterfernverkehr weist auf die relativ große Fluktuation im Güternahverkehrsgewerbe hin, die auf die Möglichkeit zurückzuführen sei, verhältnismäßig einfach und ohne ausreichende Kapitalausstattung einen Fuhrbetrieb zu eröffnen. Laderaumüberhang und mangelndes Kostenbewußtsein führe dabei immer wieder zu Tarifunterschreitungen. Ein staatliches Tarifsystem sei jedoch nur sinnvoll in Verbindung mit einer ausreichenden Überwachung, die

nur an Ort und Stelle durchgeführt werden könne. Die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr könne eine solche Überwachung nur dann einheitlich und überregional gezielt durchführen, wenn sie aus eigener Initiative heraus tätig werden könne, nicht nur auf Veranlassung von Länderbehörden, wie dies vom Bundesrat vorgeschlagen werde. Der neueinzurichtende Überwachungsapparat erfordere 98 neue Stellen mit einem Gesamtaufwand für 1975 in Höhe von 4,5 Millionen DM. Dieser Aufwand werde auf rd. 45 000 Unternehmen auf dem Wege über Meldebeiträge umgelegt, wobei auf jedes Unternehmen ein Jahresbetrag von ca. 100 DM entfalle. Öffentliche Haushalte würden somit durch die Einrichtung des Kontrollapparates nicht belastet.

III. Ausschlußberatungen zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes (Artikel 1)

Der Ausschuß hat die Regierungsvorlage in ihren wesentlichen Bestimmungen einmütig unverändert gebilligt. Die Änderungsvorschläge des Bundesrates wurden übernommen, soweit sie die Zustimmung der Bundesregierung gefunden haben. Zur Begründung wird insoweit auf die Drucksache 7/2460 verwiesen. Darüber hinaus hat der Ausschuß folgende Beschlüsse gefaßt:

1. Zu § 3 Abs. 2 GüKG

Diese Bestimmung läßt in ihrer jetzigen Fassung beim Huckepackverkehr Lkw/Schiene und beim Behälterverkehr die Nichtanwendung des Reichskraftwagentarifs zu, wenn die Anfahrt per Lkw vom Versender zum Versandbahnhof und die Abfahrt vom Bestimmungsbahnhof zum Empfänger per Lkw als Nahverkehr deklariert wird. Durch die Änderung wird bezweckt, daß auch in solchen Fällen der Reichskraftwagentarif für die gesamte beförderte Strecke ausnahmslos angewendet wird.

2. Zu § 20 Abs. 2 Satz 2 GüKG

Im Spediteursammelgutverkehr wird die jetzige Preisregelung nach dem Preisgesetz und der darauf beruhenden Kundensatzverordnung künftig durch unverbindliche Preisempfehlungen abgelöst. Durch die Änderung des § 20 Abs. 2 Satz 2 GüKG wird sichergestellt, daß als untere Grenze für diese Preisempfehlungen nach wie vor der Reichskraftwagentarif nach Maßgabe des § 20 Abs. 2 GüKG zu beachten ist.

3. § 32 Abs. 5 GüKG

Nach § 32 Abs. 5 GüKG in der jetzigen Fassung kann der Bundesminister für Verkehr durch Rechtsverordnung Höchstsätze für Vermittlungsprovisionen im Verkehrsgewerbe festsetzen. Künftig sollen auch die Entgelte für Nebenleistungen in diese Regelung einbezogen werden, um eine Umgehung der Höchstsätze auszuschließen.

4. § 48 a GüKG

Durch diese Regelung soll verhindert werden, daß gewerbliche Güterkraftverkehrsunternehmen als Großhändler ohne eigene Handelstätigkeit in den Beziehungen zwischen Produzenten und Abnehmern einer Ware auftreten, um auf diese Weise die Kontingents- und Tarifvorschriften nach dem Güterkraftverkehrsgesetz zu unterlaufen. Der Ausschuß stellt fest, daß Kooperationsformen im mittelständischen Bereich durch diese Vorschriften nicht eingeengt oder ausgeschlossen werden sollen.

5. § 87 a GüKG

Der Ausschuß hat sich nach sorgfältiger Abwägung aller Gesichtspunkte, die in dem Anhörungsverfahren vorgetragen worden sind, für die im Regierungsentwurf vorgesehene verstärkte Überwachung der Tarifpflicht im Güternahverkehr durch die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr entschieden. Nach Ansicht des Ausschusses ist es unerläßlich, die zahlreichen mittelständischen Nahverkehrsunternehmen vor einseitiger Marktüberlegenheit von Vertragspartnern in Einzelfällen zu schützen, um auf diese Weise ein leistungsfähiges Verkehrsgewerbe auf die Dauer zu sichern. Die Bundesanstalt soll nach einmütiger Auffassung des Ausschusses jedoch nur zur Abwehr schwerwiegender Marktstörungen tätig werden; eine umfassende Überwachung des Gewerbes ist nicht gewollt und auch nicht möglich. Der Ausschuß geht davon aus, daß für diesen Zweck der Neuregelung die in Aussicht genommenen 98 neu zu schaffenden Stellen bei der Bundesanstalt — davon 33 Betriebsprüfer — voll ausreichen.

Den Vorschlag des Bundesrates, Ermittlungen durch die Bundesanstalt an Ort und Stelle nur auf besondere Veranlassung der örtlichen Erlaubnisbehörden zuzulassen, konnte der Ausschuß nicht übernehmen, weil dadurch ein Vorgehen nach einheitlichen Maßstäben für das gesamte Bundesgebiet in Frage gestellt worden wäre. Die Mitwirkung der Länder an dem neuen Überwachungsverfahren soll jedoch durch eine zusätzliche Vorschrift sichergestellt werden, wonach für die hier notwendigen allgemeinen Verwaltungsvorschriften die Zustimmung des Bundesrates erforderlich ist.

IV. Änderung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (Artikel 1 a)

Der Ausschuß schlägt vor, einen zusätzlichen Artikel 1 a über die Änderung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen einzufügen. Dem liegt

folgender Sachverhalt zugrunde: Für die Preisbildung im Spediteursammelgutverkehr gilt zur Zeit noch die aufgrund der §§ 2 und 3 des Preisgesetzes erlassene Kundensatzverordnung vom 21. September 1966 in der zur Zeit geltenden Fassung, die Mindestsätze für die Entgelte des Kunden an den Versandspediteur im Spediteursammelgutverkehr vorsieht (Bundesanzeiger 1966 Nr. 181). Die Kundensatzverordnung läuft am 30. Juni 1975 aus. An die Stelle dieser Kundensätze sollen dann unverbindliche Preisempfehlungen von Spediteurverbänden treten. Es ist notwendig, diese Empfehlungen von den entsprechenden Verboten des Kartellgesetzes freizustellen. Diese Empfehlungen sollen beim Bundeskartellamt angemeldet werden, wobei Stellungnahmen der Verbände der Verlager beizufügen sind. Für die Anmeldung kann eine Gebühr bis zu 2 500 DM erhoben werden.

Der Wirtschaftsausschuß hat die vorgesehene Änderung des Kartellgesetzes im Wege der gutachtlichen Stellungnahme gebilligt.

V. Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, Entschliebung

Die CDU/CSU-Fraktion hat beantragt, im Rahmen dieser Vorlage das Kraftfahrzeugsteuergesetz zu ändern und die steuerlichen Belastungen für Nutzfahrzeuge zu vermindern. Zur Begründung wurde vorgetragen, daß die Besteuerung von Nutzfahrzeugen im benachbarten Ausland wesentlich geringer sei, was im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr zu Wettbewerbsverzerrungen mit der Folge des Verlustes von Marktanteilen für deutsche Unternehmen geführt habe. Eine Verminderung der Steuerlast werde dazu beitragen, sowohl im Verkehrsgewerbe wie auch in der Kraftfahrzeugindustrie Arbeitsplätze zu sichern. Die Koalitionsfraktionen haben diesen Antrag mit Stimmenmehrheit abgelehnt, weil bei der gegenwärtigen Finanzlage der öffentlichen Hände eine Verminderung des Steueraufkommens nicht vertretbar erscheine. Auch die Koalitionsfraktionen betonten die Notwendigkeit, Maßnahmen gegen Wettbewerbsverzerrungen innerhalb der Europäischen Gemeinschaft zu treffen, was in einer einmütig angenommenen Entschliebung zum Ausdruck gebracht worden ist.

VI. Schlußabstimmung

In der Schlußabstimmung wurde der Gesetzentwurf bei zwei Stimmenthaltungen ohne Gegenstimmen angenommen.

Bonn, den 9. April 1975

Mahne

Berichterstatte

B. Antrag des Ausschusses

Der Bundestag wolle beschließen,

1. den Gesetzentwurf — Drucksache 7/2460 — in der aus der anliegenden Zusammenstellung ersichtlichen Fassung anzunehmen,
2. folgenden Entschließungsantrag anzunehmen:

Der seit langem anhaltende Rückgang des Anteils deutscher Transportunternehmer am Transportaufkommen im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr macht eine beschleunigte Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen in diesem Bereich erforderlich. Die Bundesregierung wird deshalb aufgefordert,

1. darauf hinzuwirken, daß die Regelungen über die Mehrwertsteuerrück-
erstattung an ausländische Unternehmer in allen EG-Mitgliedstaaten ein-
heitlich gestaltet werden;
2. darauf hinzuwirken, daß baldmöglichst eine EG-einheitliche Vorschrift
über die spezifische Motorleistung je Tonne des höchstzulässigen Ge-
samtgewichtes in Kraft tritt;
3. mit allem Nachdruck auf eine sofortige einheitliche Anwendung der So-
zialvorschriften in allen EG-Ländern zu drängen;
4. mittelfristig eine Harmonisierung der Kraftfahrzeugsteuer für Lkw in der
Europäischen Gemeinschaft zu beschleunigen.

Bonn, den 9. April 1975

Der Ausschuß für Verkehr und für das Post- und Fernmeldewesen

Börner

Vorsitzender

Mahne

Berichterstatter

Zusammenstellung

des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines
Dritten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes (GüKG)
— Drucksache 7/2460 —

mit den Beschlüssen des Ausschusses für Verkehr und für das
Post- und Fernmeldewesen (14. Ausschuß)

Entwurf

Beschlüsse des 14. Ausschusses

Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftver- kehrsgesetzes (GüKG)

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundes-
rates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) in der Fas-
sung der Bekanntmachung vom 22. Dezember 1969
(Bundesgesetzbl. 1970 I S. 1), zuletzt geändert durch
Artikel 268 des Einführungsgesetzes zum Strafge-
setzbuch vom 2. März 1974 (Bundesgesetzbl. I S. 469),
wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Satz 1 werden die Worte „inner-
halb der Grenzen eines Gemeindebezirks
oder“ gestrichen.
- b) Absatz 2 Satz 4 erster Halbsatz erhält fol-
gende Fassung:
„Gemeinden mit mehr als einhunderttausend
Einwohnern oder mit einer Fläche von mehr
als einhundert Quadratkilometern können
für die Bestimmung von Ortsmittelpunkten
in Bezirke eingeteilt werden;“.

c) Folgender neuer Absatz 3 wird eingefügt:

„(3) Werden Gemeinden oder Gemeinde-
teile in andere Gemeinden eingegliedert
oder zu einer neuen Gemeinde zusamen-
geschlossen, so können für die in ihrem Ge-
bietsumfang geänderte oder neugebildete
Gemeinde bis zu drei bezirkliche Ortsmittel-
punkte nach Absatz 2 bestimmt werden,
auch wenn die Voraussetzungen des Absat-
zes 2 Satz 4 erster Halbsatz nicht vorliegen.
Die Bestimmung ist nur zulässig, wenn es
für die befriedigende Verkehrsbedienung

Entwurf eines Gesetzes über Maßnahmen auf dem Gebiet des Güterverkehrs

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundes-
rates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) in der Fas-
sung der Bekanntmachung vom 22. Dezember 1969
(Bundesgesetzbl. 1970 I S. 1), zuletzt geändert durch
Artikel 268 des Einführungsgesetzes zum Strafge-
setzbuch vom 2. März 1974 (Bundesgesetzbl. I S. 469),
wird wie folgt geändert:

1. unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 14. Ausschusses

eines bestimmten Gebietes erforderlich ist, eingerichtete Verkehrsverbindungen aufrechtzuerhalten, die unter Berücksichtigung der bisherigen Ortsmittelpunkte Güternahverkehr im Sinne dieser Vorschrift darstellen. Sind Gemeinden oder Gemeindeteile nach dem 31. Dezember 1968 in eine andere Gemeinde eingegliedert oder zu einer neuen Gemeinde zusammengeschlossen worden, so gelten die Sätze 1 und 2 entsprechend."

- d) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4 und erhält folgende Fassung:

"(4) Die Landesregierungen bestimmen die Ortsmittelpunkte nach Anhörung der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr durch Rechtsverordnung. Sie können ihre Ermächtigung durch Rechtsverordnung weiter übertragen, in den Fällen des Absatzes 2 Satz 4 und des Absatzes 3 jedoch nur auf eine oberste Landesbehörde oder auf eine höhere Landesverkehrsbehörde."

1a. § 3 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

"(2) Werden Güter für andere auf einem Teil der Strecke mit einem Kraftfahrzeug, auf einem anderen Teil der Strecke mit der Eisenbahn oder einem Binnenschiff in einem Kraftfahrzeug, einem Anhänger oder deren Aufbauten (Huckepackverkehr), oder in Behältern befördert und wird der Vertrag über die Beförderung auf der Gesamtstrecke durch einen Unternehmer geschlossen, der im Besitz einer Genehmigung für den Güterfernverkehr ist, die die Beförderung auf der Gesamtstrecke deckt, so sind die Vorschriften für den Güterfernverkehr mit folgender Maßgabe entsprechend anzuwenden:

1. Wird die An- oder Abfuhr innerhalb der Nahzone des eingesetzten Kraftfahrzeugs durchgeführt, so gelten hierfür die Bestimmungen des § 12 nicht.
2. Wird die An- oder Abfuhr über die Grenzen der Nahzone des eingesetzten Kraftfahrzeugs hinaus oder außerhalb dieser Grenzen durchgeführt, so kann abweichend von § 12 Abs. 1 Nr. 3 anstelle der Genehmigungsurkunde eine Bescheinigung der Deutschen Bundesbahn über deren Hinterlegung mitgeführt werden.
3. Die Beförderung auf der Gesamtstrecke gilt mit der Genehmigung durchgeführt, die der Unternehmer bei der Deutschen Bundesbahn hinterlegt oder die er für die An- oder Abfuhr verwendet.

Dies gilt nicht für das Verhältnis zwischen dem Unternehmer des Güterfernverkehrs und der Eisenbahn oder dem Schifffahrtstreibenden sowie einem für die An- oder Abfuhr innerhalb der Nahzone eingesetzten Unternehmer des Güternahverkehrs."

Entwurf

Beschlüsse des 14. Ausschusses

2. § 6 wird wie folgt geändert:

a) Folgender neuer Absatz 4 wird eingefügt:

„(4) Für die im Güternahverkehr verwendeten Lastkraftwagen mit einer Nutzlast von nicht mehr als 750 kg gilt der im Fahrzeugschein eingetragene regelmäßige Standort als Standort im Sinne dieses Gesetzes, soweit nicht ein Standort nach den Absätzen 1 bis 3 bestimmt ist.“

b) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5 und wird wie folgt geändert:

Die Worte „außerhalb der Nahzone“ werden durch die Worte „über die Grenzen der Nahzone hinaus oder außerhalb dieser Grenzen“ ersetzt.

c) Der bisherige Absatz 5 wird Absatz 6 und wird wie folgt geändert:

Nach den Worten „so gilt“ werden die Worte „unbeschadet von Absatz 4“ eingefügt.

3. In § 6 a Abs. 4 wird das Zitat „§ 6 Abs. 4“ ersetzt durch das Zitat „§ 6 Abs. 5“.

2. unverändert

3. unverändert

3a. § 14 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Hat ein Unternehmen im Geltungsbereich dieses Gesetzes keinen Sitz, so entscheidet diejenige höhere Landesverkehrsbehörde, in deren Bezirk der Beladeort liegt.“

4. § 16 wird gestrichen.

4. unverändert

4a. § 20 Abs. 2 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Bewirkt der Spediteur die Versendung des Gutes zusammen mit dem Gut eines anderen Auftraggebers in einer Sendung, so ist jedoch das Entgelt für die Beförderung des einzelnen Gutes mindestens nach dem Frachtsatz der für die Sendung anzuwendenden Gewichtsklasse zu entrichten; unberührt bleiben besondere Regelungen nach dem Preisgesetz.“

5. § 22 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

5. unverändert

a) Absatz 1 Satz 1 zweiter Halbsatz erhält folgende Fassung:

„sie sind Mindest-Höchstentgelte, falls in dem Tarif nichts anderes bestimmt ist.“

b) In Absatz 1 Satz 2 werden die Worte „von Mindest-Höchstentgelten“ ersetzt durch die Worte „der Beförderungsentgelte“.

6. § 23 Abs. 1 Satz 3 erhält folgende Fassung:

6. unverändert

„In diesem Fall führt sie an Stelle des Unternehmers die in dem Unterschiedsbetrag enthal-

Entwurf

Beschlüsse des 14. Ausschusses

tene Umsatzsteuer an das für sie zuständige Finanzamt ab; die Unterschiedsberechnung gilt für den Vorsteuerabzug nach § 15 Abs. 1 des Umsatzsteuergesetzes 1967 als Rechnung des Unternehmers, wenn in ihr der Steuerbetrag gesondert ausgewiesen ist."

6a. § 32 Abs. 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Der Bundesminister für Verkehr bestimmt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates Höchstsätze für die Bemessung der Vermittlungsprovision und der Entgelte für Nebenleistungen, soweit diese vom Unternehmer gezahlt werden.“

7. In § 47 Abs. 1 Satz 3 werden das Komma hinter dem Wort „Frachtvertrages“ sowie die Worte „die Abführung der Beförderungsteuer“ gestrichen.

7. unverändert

8. § 48 Abs. 2 wird aufgehoben; der bisherige Absatz 3 wird Absatz 2.

8. unverändert

9. Nach § 48 wird folgender neuer § 48 a eingefügt:

9. unverändert

„§ 48 a

(1) Güter werden nur dann zur Wiederveräußerung im Sinne von § 48 Abs. 1 Nr. 1 erworben, wenn sie im Rahmen einer geschäftlichen Tätigkeit gekauft werden, die ein selbstständiges, innerhalb üblicher Geschäftsbeziehungen unabhängiges Handeln des Unternehmens darstellt und nicht von anderen wahrgenommen wird, die an Geschäften über diese Güter beteiligt sind.

(2) Sind die beförderten Güter nicht zur Wiederveräußerung im Sinne von Absatz 1 erworben und ist auch keine der anderen Voraussetzungen des § 48 Abs. 1 Nr. 1 erfüllt, so finden die Bestimmungen über die Güterbeförderung für andere Anwendung."

10. § 51 wird wie folgt geändert:

10. unverändert

a) In Absatz 1 Satz 1 wird das Zitat „§ 6 Abs. 1, 2 und 5“ durch das Zitat „§ 6 Abs. 1, 2 und 6“ ersetzt.

b) Folgender neuer Absatz 2 wird eingefügt:

„(2) Für Lastkraftwagen mit einer Nutzlast von nicht mehr als 4 t und Zugmaschinen mit einer Leistung von nicht mehr als 55 PS sowie für Zugmaschinen, die durch land- und forstwirtschaftliche Betriebe ausschließlich im Werknahverkehr eingesetzt werden und die von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind, gilt der im Fahrzeugschein für den

Entwurf

Beschlüsse des 14. Ausschusses

Unternehmer als Fahrzeughalter eingetragene regelmäßige Standort als Standort im Sinne dieses Gesetzes, soweit nicht ein Standort nach Absatz 1 bestimmt ist."

- c) Der bisherige Absatz 2 wird Absatz 3 und wird wie folgt geändert:

Die Worte „außerhalb der Nahzone" werden durch die Worte „über die Grenzen der Nahzone hinaus oder außerhalb dieser Grenzen" ersetzt.

11. § 54 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Bundesanstalt hat dafür Sorge zu tragen, daß der Unternehmer, der Spediteur und der Vermittler nach § 32 außerdem alle anderen am Beförderungsvertrag Beteiligten, die ihnen nach diesem Gesetz obliegenden Pflichten erfüllen, vor allem, daß die Tarife, die Beförderungsbedingungen und die Bestimmungen über Sonderabmachungen eingehalten werden."

- b) In Absatz 2 wird im Einleitungssatz das Zitat „Nummer 3" durch das Zitat „Nummer 3 Buchstabe a" ersetzt.

- c) Absatz 2 Nr. 3 erhält folgende Fassung:

„3. die Rechtsvorschriften über

- a) die Beschäftigung und die Tätigkeiten des Fahrpersonals auf Kraftfahrzeugen,

- b) die *Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße*,

- c) die zulässigen Abmessungen sowie die zulässigen Achslasten und Gesamtgewichte von Kraftfahrzeugen und Anhängern

eingehalten werden, soweit diese Überwachung im Rahmen der Maßnahmen nach § 55 Abs. 1 Nr. 4 durchgeführt werden kann."

12. In § 55 Abs. 3 wird das Zitat „Absatzes 2 Nummer 3" ersetzt durch das Zitat „Absatzes 2 Nr. 3 Buchstabe a".

13. § 56 erhält folgende Fassung:

„§ 56

(1) Soweit es im Rahmen von Überwachungsmaßnahmen nach § 55 Abs. 1 Nr. 4 zur Wahrnehmung der ihr übertragenen Aufgaben erforderlich ist, Gefahren für die öffentliche Sicherheit oder Ordnung abzuwehren, kann die Bundesanstalt, wenn Beamte des Polizeivollzugs-

11. § 54 wird wie folgt geändert:

- a) unverändert

- b) unverändert

- c) Absatz 2 Nr. 3 erhält folgende Fassung:

„3. die Rechtsvorschriften über

- a) unverändert

- b) die zulässigen Abmessungen sowie die zulässigen Achslasten und Gesamtgewichte von Kraftfahrzeugen und Anhängern

eingehalten werden, soweit diese Überwachung im Rahmen der Maßnahmen nach § 55 Abs. 1 Nr. 4 durchgeführt werden kann."

12. unverändert

- Nummer 13 entfällt

Entwurf

Beschlüsse des 14. Ausschusses

dienstes nicht zur Verfügung stehen, die nach pflichtgemäßem Ermessen notwendigen Maßnahmen treffen, insbesondere die Weiterfahrt eines Kraftfahrzeuges durch geeignete Maßnahmen verhindern.

(2) Befugnisse aufgrund anderer Vorschriften bleiben unberührt."

14. § 75 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 5 erhält folgende Fassung:

„Jährliche Meldebeiträge werden erhoben von Abfertigungsspediteuren sowie von Unternehmen, denen nach § 50 Satz 2 eine Beförderungsbescheinigung oder nach § 52 Abs. 4 eine Meldebestätigung erteilt ist.“

b) Folgender Absatz 4 wird angefügt:

„(4) Geldbußen der Bundesanstalt als Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten werden zur Kasse der Bundesanstalt vereinnahmt.“

15. In § 76 Abs. 1 wird der letzte Satz gestrichen.

16. Dem § 85 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Die Vorschriften des § 29 über die Buchführungspflicht gelten entsprechend mit der Maßgabe, daß der Unternehmer die Zweitschriften seiner Rechnungen fünf Jahre nach Rechnungsausstellung aufzubewahren hat.“

17. Nach § 87 werden folgende §§ 87 a und 87 b neu eingefügt:

„§ 87 a

(1) Die Bundesanstalt unterstützt die Erlaubnisbehörde, soweit diese darüber zu wachen hat, daß der Unternehmer, der Güternahverkehr betreibt, der Spediteur und der Vermittler nach §§ 84 h, 32, außerdem alle anderen am Beförderungsvertrag Beteiligten, die ihnen nach diesem Gesetz obliegenden Pflichten erfüllen, vor allem, daß die Tarife und die Beförderungsbedingungen eingehalten werden, und daß Güternahverkehr nicht ohne die erforderliche Erlaubnis betrieben wird. Sie wird dabei durch Ermittlungen in Einzelfällen, insbesondere aufgrund von Hinweisen der Erlaubnisbehörde, tätig.

(2) Die Bundesanstalt hat ferner darüber zu wachen, daß die Rechtsvorschriften über

14. unverändert

15. unverändert

16. unverändert

17. Nach § 87 werden folgende §§ 87 a und 87 b neu eingefügt:

„§ 87 a

(1) Die Bundesanstalt unterstützt die Erlaubnisbehörde, soweit diese darüber zu wachen hat, daß der Unternehmer, der Güternahverkehr betreibt, der Spediteur und der Vermittler nach §§ 84 h, 32, außerdem alle anderen am Beförderungsvertrag Beteiligten, die ihnen nach diesem Gesetz obliegenden Pflichten erfüllen, vor allem, daß die Tarife und die Beförderungsbedingungen eingehalten werden, und daß Güternahverkehr nicht ohne die erforderliche Erlaubnis betrieben wird. Sie wird dabei durch Ermittlungen in Einzelfällen, insbesondere aufgrund von Hinweisen der Erlaubnisbehörde, tätig. **Die Einzelheiten regelt der Bundesminister für Verkehr mit Zustimmung des Bundesrates in allgemeinen Verwaltungsvorschriften.**

(2) Die Bundesanstalt hat ferner — **hinsichtlich Nummer 1 im Zusammenwirken mit den Gewerbeaufsichtsämtern** — darüber zu wachen, daß die Rechtsvorschriften über

Entwurf

1. die Beschäftigung und die Tätigkeiten des Fahrpersonals auf Kraftfahrzeugen,
2. die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße,
3. die zulässigen Abmessungen sowie die zulässigen Achslasten und Gesamtgewichte von Kraftfahrzeugen und Anhängern

eingehalten werden, soweit diese Überwachung im Rahmen der Maßnahmen nach § 55 Abs. 1 Nr. 4 durchgeführt werden kann.

(3) Die Vorschriften der §§ 55, 56 finden Anwendung.

§ 87 b

(1) Die Unternehmer, die Güternahverkehr betreiben, haben bei der Bundesanstalt ihr Unternehmen und auf Verlangen der Bundesanstalt die im Güternahverkehr verwendeten Kraftfahrzeuge und Anhänger anzumelden. § 60 Abs. 2 findet entsprechende Anwendung.

(2) Die Kosten der Bundesanstalt, die ihr durch die Überwachung nach § 87 a und nach Absatz 1 dieser Vorschrift erwachsen, sind durch Umlagen bei den Unternehmern, die Güternahverkehr betreiben, zu decken. Von den Unternehmen werden jährlich Meldebeiträge erhoben. § 75 findet entsprechende Anwendung."

18. In § 89 wird im ersten Halbsatz das Zitat „§§ 86 bis 88“ ersetzt durch das Zitat „§§ 86, 87 und 88“.

19. In § 89 a Nr. 1 wird folgender Halbsatz angefügt:

„soweit die Einnahmen aus der Beförderung nicht mehr als ein Drittel des Gesamtumsatzes des landwirtschaftlichen Betriebes betragen,“.

Beschlüsse des 14. Ausschusses

1. unverändert
2. unverändert
3. unverändert

eingehalten werden, soweit diese Überwachung im Rahmen der Maßnahmen nach § 55 Abs. 1 Nr. 4 durchgeführt werden kann.

(3) unverändert

§ 87 b

unverändert

18. unverändert

19. In § 89 a erhalten die Nummern 1 und 2 folgende Fassung:

„1. die Beförderung von Milch und Milcherzeugnissen für andere zwischen landwirtschaftlichen Betrieben, Milchsammelstellen und Molkereien durch landwirtschaftliche Unternehmer im Sinne des § 1 des Gesetzes über eine Altershilfe für Landwirte in der Fassung vom 14. September 1965 (Bundesgesetzbl. I S. 1449) mit eigenen oder von ihnen auf Abzahlung gekauften Kraftfahrzeugen oder Anhängern, sofern der Unternehmer nicht im Besitz der Erlaubnis für den Güternahverkehr ist,

2. die in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben übliche Beförderung von land- und forstwirtschaftlichen Bedarfsgütern oder Erzeugnissen für andere Betriebe dieser Art

a) im Rahmen der Nachbarschaftshilfe,

b) im Rahmen eines Maschinenringes oder eines vergleichbaren wirtschaftlichen Zusammenschlusses, sofern die Beförderung mit Zugmaschinen durchgeführt wird, die von der Kraftfahrzeugsteuer befreit sind.“

Entwurf

Beschlüsse des 14. Ausschusses

20. § 97 e erhält folgende Fassung:

„§ 97 e

(1) Der Bundesminister für Verkehr erläßt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft *die* gemäß Artikel 4 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 30. Juli 1968 über die Einführung eines Margentarifsystems im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 194 S. 1 vom 6. August 1968) festgesetzten oder geänderten Tarife durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates. Die §§ 20 a, 84 f finden keine Anwendung. Die Geltung der bereits nach §§ 20 a, 84 f erlassenen Tarife bleibt unberührt.

(2) Der Bundesminister für Verkehr erläßt die durch wirksame Entscheidung der Kommission oder des Rates nach Artikel 4 Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 30. Juli 1968 über die Einführung eines Margentarifsystems im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 194 S. 1 vom 6. August 1968) festgesetzten Tarife durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates.“

21. In § 98 Nr. 1 wird das Zitat „84 g und 89 b“ ersetzt durch das Zitat „84 g, 89 b und 97 e“.

22. § 99 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 3 werden nach den Worten „der Genehmigung“ die Worte „oder der Erlaubnis“ eingefügt.
- b) In Nummer 4 Buchstabe d wird das Zitat „§ 29“ durch das Zitat „§§ 29, 85 Abs. 3“ ersetzt.
- c) In Nummer 5 wird der Satzteil „als Unternehmer des Güterfern- oder -nahverkehrs oder in dessen Betrieb tätige Personen oder in Ausübung des Werkverkehrs“ ersetzt durch den Satzteil „als an der Beförderung oder ihrer Abrechnung und Prüfung Beteiligter oder gesetzlich an den Tarif gebundener Dritter oder Vermittler von Ladegut oder Laderaum oder als in deren Geschäftsbetrieb tätige Person“, das Zitat „der §§ 16, 22 a Abs. 2,“ ersetzt durch das Zitat „des § 22 a Abs. 2, der“ und nach dem Zitat „§§ 86,“ das Zitat „§ 87 a Abs. 3, § 87 b Abs. 1 Satz 1, §“ eingefügt.

23. § 99 a Abs. 1 Nr. 4 wird wie folgt geändert:

- a) Im Einleitungssatz wird das Zitat „Verordnung EWG Nr. 1018/68 des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 19. Juli 1968 über die Bildung eines Gemeinschaftskontin-

20. § 97 e erhält folgende Fassung:

„§ 97 e

(1) Der Bundesminister für Verkehr erläßt **die** im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft gemäß Artikel 4 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 30. Juli 1968 über die Einführung eines Margentarifsystems im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 194 S. 1 vom 6. August 1968) festgesetzten oder geänderten Tarife durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates. Die §§ 20 a, 84 f finden keine Anwendung. Die Geltung der bereits nach §§ 20 a, 84 f erlassenen Tarife bleibt unbeührt.

(2) unverändert

21. unverändert

22. unverändert

23. unverändert

Entwurf

Beschlüsse des 14. Ausschusses

gents für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 175 S. 13 und Nr. L 233 S. 6)" ersetzt durch das Zitat „Verordnung (EWG) Nr. 2829/72 des Rates vom 28. Dezember 1972 über das Gemeinschaftskontingent für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 298 S. 16)".

b) In Buchstabe f wird das Zitat „Artikel 3 Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1224/68 der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 9. August 1968 (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 204 S. 1)" ersetzt durch das Zitat „Artikel 5 Abs. 1 der genannten Verordnung."

c) In Buchstabe g wird das Zitat „Artikel 3 Abs. 3 und Artikel 4 Abs. 1 bis 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1224/68", in Buchstabe h wird das Zitat „Artikel 4 Abs. 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1224/68" und in Buchstabe i wird das Zitat „Artikel 4 Abs. 4 der Verordnung (EWG) Nr. 1224/68" jeweils durch das Zitat „Artikel 5 Abs. 1 der genannten Verordnung" ersetzt.

24. In § 100 Abs. 1 wird das Zitat „§ 54" durch das Zitat „§§ 54, 87 a" ersetzt.

24. unverändert

25. In § 102 a Abs. 1 wird das jeweilige Wort „Inland" ersetzt durch die Worte „Geltungsbereich des Gesetzes".

25. unverändert

26. § 103 wird wie folgt geändert:

26. unverändert

a) In Absatz 3 werden im Einleitungssatz die Worte „mit Zustimmung des Bundesrates" gestrichen und nach der Nummer 3 folgende Nummer 4 angefügt:

„4. die Pflicht zur Einhaltung der Tarifvorschriften dieses Gesetzes aufgehoben wird, soweit es sich um Beförderungsfälle handelt, die in Artikel 16 der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 des Rates vom 30. Juli 1968 über die Einführung eines Margentarifsystems im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten genannt sind."

b) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Rechtsverordnungen nach Absatz 3 Nr. 1 bis 3 bedürfen der Zustimmung des Bundesrates."

27. § 107 Satz 1 erhält folgende Fassung:

27. unverändert

„Soweit im Rahmen einer kommunalen Neugliederung selbständige Gemeinden aufhören zu bestehen oder in ihrem Gebietsstand geändert werden, wird die Landesregierung ermächtigt,

Entwurf

Beschlüsse des 14. Ausschusses

durch Rechtsverordnung anzuordnen, daß die bis zur Neugliederung bestehenden Gemeinden bis zu sechs Jahren seit Wirksamwerden der Neugliederung weiterhin als Gemeinden im Sinne dieses Gesetzes mit dem Gebietsstand, den sie am Tage vor dem Wirksamwerden der Neugliederung hatten, gelten, längstens jedoch bis zur Bestimmung eines Ortsmittelpunktes für die neue Gemeinde."

Artikel 1 a

Das Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen vom 27. Juli 1957 in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. April 1974 (Bundesgesetzbl. I S. 869) wird wie folgt geändert:

1. In § 99 Abs. 2 wird folgende Nummer 5 aufgenommen:

„5. auf Empfehlungen von Vereinigungen von Spediteuren und von Vereinigungen von Spediteurvereinigungen über Bedingungen und Entgelte für die Versendung von Gütern im Spediteursammelgutverkehr mit Eisenbahn und Kraftwagen.“

2. An § 99 Abs. 3 wird folgender Satz 3 angefügt:

„Empfehlungen der in § 99 Abs. 2 Nr. 5 bezeichneten Art sind von der Vereinigung, die sie ausgesprochen hat, bei der Kartellbehörde anzumelden; der Anmeldung sind Stellungnahmen der Verbände der Verlager beizufügen.“

3. In § 80 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 werden die zitierten Vorschriften nach „§ 38 Abs. 2 Nr. 2 und 3“ um „§ 99 Abs. 3 Satz 3“ ergänzt.

4. In § 80 Abs. 3 Satz 2 Nr. 6 werden die zitierten Vorschriften nach „§§ 37 a,“ um „99 Abs. 3 Satz 3, §“ ergänzt.

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

Artikel 2

unverändert

Artikel 3

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, den Wortlaut des Güterkraftverkehrsgesetzes im Bundesgesetzblatt unter Beseitigung von Unstimmigkeiten des Wortlauts neu bekanntzumachen.

Artikel 3

unverändert

Artikel 4

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft. Artikel 1 Nr. 6 ist jedoch auf Umsätze anzuwenden, die nach dem 31. Dezember 1967 ausgeführt wurden.

Artikel 4

unverändert