

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

A. Zielsetzung

Gesetzliche Regelung der Kriterien für die Vergabe von Genehmigungen für den Güterfernverkehr und Unterbindung des Handels mit Genehmigungen.

B. Lösung

- Grundsätzlich öffentliche Ausschreibung der zur Verteilung kommenden Genehmigungen für den Güterfernverkehr
- Angemessene Berücksichtigung verschiedener Bewerbergruppen sowie regional- und strukturpolitischer Gesichtspunkte bei der Erteilung von Güterfernverkehrsgenehmigungen
- Erteilung von Güterfernverkehrsgenehmigungen an den Erwerber eines Güterkraftverkehrsunternehmens nur bei Fortführung des Unternehmens.

C. Alternativen

keine

D. Kosten

Bund, Länder und Gemeinden werden nicht mit Kosten belastet. Das Gesetz hat keine Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
14 (34) — 921 02 — Gü 39/78

Bonn, den 21. August 1978

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes mit Begründung (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 459. Sitzung am 2. Juni 1978 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Bundesregierung stimmt den Änderungsvorschlägen des Bundesrates zu.

Für den Bundeskanzler
Der Bundesminister der Finanzen

Matthöfer

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes

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

Artikel 1

Das Güterkraftverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 6. August 1975 (BGBl. I S. 2132, 2480), zuletzt geändert durch Artikel 92 des Gesetzes vom 14. Dezember 1976 (BGBl. I S. 3341), wird wie folgt geändert:

1. In § 6 a Abs. 3 wird nach Satz 1 folgender Satz 2 eingefügt:

„Ist für einen Teil der Kraftfahrzeuge des Sitzes oder der Niederlassung entgegen Satz 1 der angenommene Standort nicht bestimmt, so gilt auch für diese Kraftfahrzeuge der angenommene Standort.“

2. § 9 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die im Rahmen der Höchstzahlenaufteilung auf ein Land entfallenden Genehmigungen dürfen nur von einer Genehmigungsbehörde dieses Landes (§ 14 Abs. 1 und 2) erteilt werden. Ausnahmen von Satz 1 bedürfen der Zustimmung der obersten Verkehrsbehörde des Landes, zu dessen Höchstzahlenanteil die Genehmigung zählt; die Zustimmung darf nur aus struktur- oder regionalpolitischen Gründen oder zur Vermeidung des Handels mit Genehmigungen für den Güterfernverkehr versagt werden.“

3. § 10 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 Nr. 3 wird das Wort „Leistungsfähigkeit“ ersetzt durch die Worte „finanzielle Leistungsfähigkeit“.

- b) In Absatz 2 werden die Worte „der Spedition und Lagerei“ ersetzt durch die Worte „in einem Speditionsunternehmen, das Güterkraftverkehr betreibt“.

- c) Nach Absatz 2 werden folgende Absätze 3 bis 5 eingefügt:

„(3) Neu zu erteilende Genehmigungen sind öffentlich auszuschreiben; die Ausschreibung kann auf bestimmte Bewerbergruppen oder Gebiete beschränkt werden. Bei der Verteilung der Genehmigungen sind Neubewerber, Klein-, Mittel- und Großunternehmen angemessen zu berücksichtigen. Innerhalb der jeweiligen Gruppe ist denjenigen Bewerbern der Vorzug zu geben, die die

Gewähr dafür bieten, daß sie unter den gegebenen wirtschaftlichen Bedingungen das öffentliche Verkehrsbedürfnis nach Dienstleistungen des gewerblichen Güterfernverkehrs am besten befriedigen. Das Vorliegen eines öffentlichen Verkehrsbedürfnisses kann auch unter Berücksichtigung von struktur- oder regionalpolitischen Gesichtspunkten beurteilt werden. Einem Bewerber darf jeweils nur eine Genehmigung erteilt werden.

- (4) In Fällen zwingender betrieblicher oder persönlicher Belange eines Bewerbers oder zur Erfüllung eines dringenden öffentlichen Verkehrsbedürfnisses kann im Einzelfall unter Anlegung eines strengen Maßstabes von den Vorschriften des Absatzes 3 abgewichen werden. Dabei kann die Genehmigung unter Bedingungen und Auflagen erteilt werden, wenn dies zur Vermeidung eines Handels mit Genehmigungen erforderlich erscheint.

- (5) Genehmigungen, deren Gültigkeitsdauer abgelaufen ist, werden in der Regel und unbeschadet der Bestimmung des Absatzes 6 dem bisherigen Genehmigungsinhaber erteilt; Absatz 3 findet in diesen Fällen keine Anwendung. Dies gilt nicht, wenn der bisherige Genehmigungsinhaber die Genehmigung in den letzten 24 Monaten vor Ablauf der Gültigkeitsdauer nicht hinreichend genutzt hat. Eine hinreichende Ausnutzung ist grundsätzlich dann nicht gegeben, wenn die mit der Genehmigung erzielten Leistungen nach Gewichtskilometern und Umsatz jeweils weniger als die Hälfte der im Durchschnitt des betreffenden Landes erzielten Leistungen betragen.“

- d) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 6.

4. In § 11 Abs. 2 Satz 2 wird der Satzteil „unbeschadet der Vorschrift des § 9 Abs. 2 Satz 2“ gestrichen.

5. § 12 a Abs. 1 erhält 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 bestimmte Nutzlast nicht überschreiten. Maßgebend für die Nutzlast nach Satz 1 ist die Nutzlast eines Kraftfahrzeuges einschließlich Anhänger, das im Zeitpunkt der

Antragstellung auf den Namen des Unternehmers zugelassen ist und ihm gehört oder von ihm auf Abzahlung gekauft ist und das er auf Grund der Genehmigung hätte einsetzen können, höchstens jedoch 24 Tonnen. Die Nutzlast des Kraftfahrzeuges einschließlich Anhängers darf nur bei einer Genehmigung berücksichtigt werden. Ist eine Genehmigung im Sinne des § 9 mit einer Nutzlastbeschränkung erteilt, so ist abweichend von Satz 2 diese Nutzlast maßgebend."

6. § 15 wird wie folgt geändert:

- a) Nach Absatz 3 wird folgender neuer Absatz 4 eingefügt:

"(4) In den Fällen des § 6 a ist abweichend von Absatz 3 Satz 2 die Genehmigungsurkunde der für die Bestimmung des angenommenen Standortes zuständigen Behörde zur Berichtigung vorzulegen."

- b) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5; in Satz 2 entfällt der Punkt, und es wird folgender Satzteil angefügt:

"oder die Eintragung in das Register nur noch von der Vorlage der Genehmigungsurkunde beim Registergericht abhängt."

- c) Der bisherige Absatz 5 wird Absatz 6.

7. § 19 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 erster Halbsatz erhält folgende Fassung:

"Nach dem Tode des Unternehmers darf der Erbe den Betrieb vorläufig weiterführen;"

- b) Nach Absatz 3 wird folgender neuer Absatz 4 angefügt:

"(4) Im Falle der Erwerbs- oder Geschäftsunfähigkeit des Unternehmers oder der für die Führung der Geschäfte bestellten Person darf ein Dritter, bei dem die Voraussetzungen des § 10 Abs. 1 Nr. 1 und 2 noch nicht festgestellt sind, das Unternehmen bis zu sechs Monaten nach Feststellung der Erwerbs- oder Geschäftsunfähigkeit weiterführen. In ausreichend begründeten Sonderfällen kann diese Frist um drei Monate verlängert werden."

8. In § 19 a wird das Zitat „§ 9, § 10 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 2 und 3“ ersetzt durch das Zitat „§ 9 Abs. 1, § 10 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 2 bis 6“.

9. In § 50 Satz 2 wird die Einheit „55 PS“ durch „40 kW“ ersetzt.

10. § 51 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 wird die Einheit „55 PS“ durch „40 kW“ ersetzt.

- b) An Satz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Für Lastkraftwagen ohne Anhänger mit einer zulässigen Nutzlast von weniger als 4 Tonnen, die nicht auf den Unternehmer zugelassen sind, gilt die Niederlassung des Unternehmers, von der aus der Lastkraftwagen eingesetzt wird als Standort im Sinne dieses Gesetzes, soweit nicht ein Standort nach Absatz 1 bestimmt ist.“

11. In § 52 Abs. 4 Satz 1 wird die Einheit „55 PS“ durch „40 kW“ ersetzt.

12. In § 54 Abs. 3 wird das Zitat „(Bundesgesetzblatt I S. 65)“ ersetzt durch das Zitat „(BGBI. I S. 65), geändert durch Artikel 275 des Gesetzes vom 2. März 1974 (BGBI. I S. 469)“.

13. In § 60 Abs. 3 wird die Einheit „55 PS“ durch „40 kW“ ersetzt.

14. In § 63 Abs. 2 Nr. 4 wird nach dem Zitat „§ 75,“ das Zitat „§ 87 b Abs. 2, § 97 d Abs. 5,“ eingefügt.

15. § 64 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

- a) Satz 3 erhält folgende Fassung:

„Ordentliche Sitzungen müssen mindestens zweimal im Kalenderjahr stattfinden.“

- b) Nach Satz 4 wird folgender Satz 5 angefügt:

„Der Vorsitzende kann jederzeit eine Sitzung anberaumen.“

16. In den §§ 69, 70 und 72 werden die Worte „Rechnungsjahres“ und „Rechnungsjahr“ ersetzt durch die Worte „Haushaltsjahres“ und „Haushaltsjahr“.

17. § 73 Abs. 1 Satz 2 erhält folgende Fassung:

„Er kann nach seinem Ermessen die Prüfung beschränken und Rechnungen ungeprüft lassen.“

18. § 81 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 1 und 2 wird das Wort „Antragsteller“ jeweils durch das Wort „Unternehmer“ ersetzt.

- b) In Nummer 2 wird das Wort „sachkundig“ ersetzt durch die Worte „fachlich geeignet“.

- c) Nummer 3 erhält folgende Fassung:

„3. die finanzielle Leistungsfähigkeit des Betriebes gewährleistet ist“.

19. In § 83 Abs. 1 werden die Worte „§ 19 über die Fortführung des Betriebes nach dem Tod des Unternehmers“ ersetzt durch die Worte

„§ 19 über die Fortführung des Betriebes nach dem Tod des Unternehmers sowie nach dem Wegfall der Erwerbs- oder Geschäftsfähigkeit des Unternehmers oder der für die Führung der Geschäfte bestellten Person“.

20. In § 89 a Nr. 2 Buchstabe b werden nach dem Wort „Zugmaschinen“ die Worte „oder Sonderfahrzeugen“ und nach dem Wort „die“ die Worte „nach § 2 Nr. 6 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes in der Fassung vom 1. Dezember 1972 (BGBl. I S. 2209)“ eingefügt.

21. § 97 d wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird das Zitat „Artikel 5, 7 und 12 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)“ ersetzt durch das Zitat „Artikel 14 und 15 der Verordnung (EWG) Nr. 2831/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 über die Bildung der Beförderungsentgelte im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (ABl. EG Nr. L 334 S. 22)“.
- b) Absatz 2 wird gestrichen; die Absätze 3 bis 6 werden Absätze 2 bis 5.
- c) Im neuen Absatz 2 wird das Zitat „Artikel 2 Abs. 3 Satz 2 und Artikel 5 Abs. 2, 5 und 6 der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68“ ersetzt durch das Zitat „Artikel 9 Abs. 3 Satz 2 und Artikel 14 Abs. 2, 5 und 6 der Verordnung (EWG) Nr. 2831/77“.
- d) Der neue Absatz 3 erhält folgende Fassung:
 „(3) Auf Beförderungen, die einem Referenztarif nach der Verordnung (EWG) Nr. 2831/77 unterliegen oder für die Sonderabmachungen nach Artikel 14 der genannten Verordnung getroffen werden, findet § 58 entsprechende Anwendung.“
- e) In den neuen Absätzen 4 und 5 wird das Zitat „Verordnung (EWG) Nr. 1174/68“ jeweils ersetzt durch das Zitat „Verordnung (EWG) Nr. 2831/77“.

22. § 97 e wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird das Zitat „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)“ ersetzt durch das Zitat „Artikel 11 der Verordnung (EWG) Nr. 2831/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 über die Bildung der Beförderungsentgelte

im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (ABl. EG Nr. L 334 S. 22)“.

- b) In Absatz 2 wird das Zitat „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)“ ersetzt durch das Zitat „Artikel 13 der Verordnung (EWG) Nr. 2831/77“.

23. In § 98 Nr. 2 wird das Zitat „Artikel 2 Abs. 3 Satz 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)“ ersetzt durch das Zitat „Artikel 9 Abs. 3 Satz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 2831/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 über die Bildung der Beförderungsentgelte im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (ABl. EG Nr. L 334 S. 22)“.

24. § 99 a Abs. 1 Nr. 3 wird wie folgt geändert:

- a) In Buchstabe a wird das Zitat „des Artikels 5 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)“ ersetzt durch das Zitat „des Artikels 14 der Verordnung (EWG) Nr. 2831/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 über die Bildung der Beförderungsentgelte im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (ABl. EG Nr. L 334 S. 22)“.
- b) In Buchstabe b wird das Zitat „Artikel 5 Abs. 2“ ersetzt durch das Zitat „Artikel 14 Abs. 2“.
- c) Buchstabe c erhält folgende Fassung:
 „c) entgegen Artikel 14 Abs. 5 Halbsatz 1 oder Artikel 14 Abs. 6 Satz 1 der genannten Verordnung eine Sonderabmachung ohne vorherige Genehmigung durch die zuständige Behörde durchführt oder abschließt,“.
- d) In Buchstabe d werden das Zitat „§ 97 d Abs. 4 oder 5“ durch das Zitat „§ 97 d Abs. 3 oder 4“ und das Zitat „Artikel 5“ durch das Zitat „Artikel 14“ sowie das Komma durch „oder“ ersetzt.
- e) Nach Buchstabe d wird folgender Buchstabe e angefügt:

„e) der Bundesanstalt entgegen Artikel 15 der genannten Verordnung die verlangten Auskünfte nicht fristgemäß, unrichtig oder unvollständig erteilt,“.

25. § 99 a Abs. 1 Nr. 4 wird wie folgt geändert:

a) Im Einleitungssatz werden das Zitat „(EWG) Nr. 2829/72 des Rates vom 28. Dezember 1972“ in „(EWG) Nr. 3164/76 des Rates vom 16. Dezember 1976“ und das Zitat „(Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 298 S. 16)“ in „(ABl. EG Nr. L 357 S. 1)“ geändert.

b) Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) eine Gemeinschaftsgenehmigung entgegen Artikel 2 Abs. 1 der genannten Verordnung für Beförderungen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und einem Drittland oder zwischen einem anderen Mitgliedstaat und einem Drittland unter Durchfahren der Bundesrepublik Deutschland benutzt,“.

c) In den Buchstaben f, g, h und i wird das Zitat „Artikel 5 Abs. 1“ jeweils ersetzt durch das Zitat „Artikel 4 Abs. 1“.

26. In § 101 wird das Wort „Genehmigungsbehörde“ ersetzt durch die Worte „höhere Landesverkehrsbehörde“.

27. In § 102 wird das Wort „Erlaubnisbehörde“ ersetzt durch die Worte „untere Verkehrsbehörde“ und das Wort „Genehmigungsbehörde“ durch die Worte „höhere Landesverkehrsbehörde“.

28. In § 103 Abs. 3 Nr. 4 wird das Zitat „Artikel 16 der Verordnung (EWG) Nr. 1174/68 des Rates vom 30. Juli 1968 über die Einführung eines Margentarifsystems im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten“ durch das Zitat „Artikel 18 der Verordnung (EWG) Nr. 2831/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 über die Bildung der Beförderungsentgelte im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten (ABl. EG Nr. L 334 S. 22)“ ersetzt.

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

I. Allgemeines

1. Kernstück des Gesetzentwurfs sind die unter Nummer 3 enthaltenen Vorschriften über Kriterien für die Vergabe von Güterfernverkehrsgenehmigungen.

Das Güterkraftverkehrsgesetz enthält in der z. Z. geltenden Fassung keine besonderen Kriterien und Maßstäbe über die Vergabe von Genehmigungen für den Güterfernverkehr. Die Vergabe der Genehmigungen an Bewerber erfolgt bisher an Hand der verkehrswirtschaftlichen Ziele des Gesetzes nach pflichtgemäßem Ermessen der Genehmigungsbehörden.

Das Bundesverfassungsgericht hat in seinem Beschluß vom 14. Oktober 1975 über die Verfassungsmäßigkeit der Kontingentierung der Kraftfahrzeuge für den Güterfernverkehr dem Gesetzgeber nahegelegt zu prüfen, ob die Maßstäbe und Kriterien, die bei der Vergabe der Genehmigungen zugrunde zu legen sind, nicht im Gesetz selbst deutlichen Ausdruck finden sollten. Das Bundesverwaltungsgericht hat schließlich in zwei Urteilen vom 3. November 1976 eine gesetzliche Regelung der Vergabekriterien für verfassungsrechtlich geboten gehalten.

Mit der Regelung über Vergabegrundsätze soll zugleich dem sogenannten Handel mit Güterfernverkehrsgenehmigungen entgegengewirkt werden. Das Bundesverfassungsgericht hat in seinem Beschluß vom 14. Oktober 1975 dazu u. a. ausgeführt, daß der Handel mit Genehmigungen für den Güterfernverkehr gegen Artikel 12 Abs. 1 und Artikel 3 Abs. 1 GG verstoße. Die Kontingentierung der Genehmigungen für den Güterfernverkehr stelle einen schweren Eingriff in die Freiheit der Berufswahl dar und müsse daher jedem Bewerber nach Möglichkeit gleiche Chancen einräumen. Diese Chancengleichheit würde nicht mehr bestehen, wenn die Genehmigungen übertragbar wären und zum Gegenstand privater Geschäfte gemacht werden könnten.

2. Bei den übrigen Regelungen des Gesetzentwurfes handelt es sich im wesentlichen um Bestimmungen von geringerer Bedeutung und um die Anpassung an EG-Vorschriften.
3. Bund, Länder und Gemeinden werden durch dieses Gesetz nicht mit Kosten belastet. Das Gesetz führt zu keiner Erhöhung des allgemeinen Preisniveaus.

II. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1

Zu Nummer 1

Das Güterkraftverkehrsgesetz schreibt in § 6 a Abs. 3 vor, daß der angenommene Standort für alle Kraft-

fahrzeuge des Sitzes oder der Niederlassung des Unternehmers einheitlich zu bestimmen ist. Mit dieser Regelung soll verhindert werden, daß der Unternehmer für verschiedene Kraftfahrzeuge desselben Sitzes oder derselben Niederlassung mehrere Standorte erhält und damit im Bereich mehrerer Nahzonen von einem Sitz Güternahverkehr betreiben kann. In der Praxis kommt es aber immer wieder vor, daß ein Unternehmer in seinen Antrag auf Bestimmung eines angenommenen Standortes einige seiner Kraftfahrzeuge nicht einbezieht oder daß er für nachträglich erworbene Kraftfahrzeuge den angenommenen Standort der übrigen Kraftfahrzeuge nicht bestimmen läßt. In diesen Fällen ist nach der Regelung des § 6 Abs. 6 die Gemeinde des Sitzes oder der Niederlassung Standort für die Fahrzeuge, für die kein Antrag auf Bestimmung eines angenommenen Standortes gestellt ist.

Die vorgesehene Regelung beseitigt den Widerspruch zwischen § 6 Abs. 6 und der Forderung in § 6 a Abs. 3.

Zu Nummer 2

§ 9 Abs. 2 Satz 1 der bisherigen Vorschrift hatte stets nur deklaratorische Bedeutung, da Sinn und Zweck der Höchstzahlenregelung in § 9 Abs. 1 eine Überschreitung der Höchstzahlen ausschließen. Ausnahmen von der Höchstzahlenregelung nach Absatz 1 bestehen auf Grund von Sondergesetzen (z. B. für Vertriebene, Flüchtlinge, Heimkehrer). Die in den Sondergesetzen genannten Personen können bei Vorliegen der sonstigen Voraussetzungen des Güterkraftverkehrsgesetzes (z. B. Fachkunde, Zuverlässigkeit und finanzielle Leistungsfähigkeit — § 10 Abs. 1) auch dann Genehmigungen erhalten, wenn die Höchstzahlen überschritten sind. Dies ergibt sich aus der Sondergesetzgebung für diese Personengruppen. Es ist vorgesehen, die Höchstzahlen-Verordnung derart zu ändern, daß die nach den genannten Sondergesetzen ausgegebenen Genehmigungen die nach § 9 Abs. 1 festgesetzten Höchstzahlen erhöhen. Auf Grund der vorgesehenen Regelung in der Höchstzahlen-Verordnung entfällt auch Absatz 2 Satz 2 bisheriger Fassung.

Die Neufassung des Absatzes 2 soll sicherstellen, daß die Wanderung der Genehmigungen von einem Landeskontingent in das Kontingent eines anderen Landes grundsätzlich nur mit Zustimmung der zuständigen Behörden der Länder erfolgt.

Nach der bisherigen Regelung haben es die Genehmigungsinhaber in der Hand, die in der Höchstzahlen-Verordnung vorgenommene Aufteilung der Genehmigungen auf die Länder zu verändern, indem sie zugunsten von Unternehmen in anderen Bundesländern auf die ihnen erteilte Genehmigung verzichten. Die Genehmigungen werden in diesen Fällen ohne Zustimmung der bisherigen Genehmigungsbehörde an die Bewerber erteilt. Diese Praxis hat dazu geführt, daß einige Länder einen Zuwachs

ihres Landeskongingents und andere einen Verlust zu verzeichnen haben. Die Länder wollen künftig verstärkt Einfluß auf solche Wanderungen nehmen. Wanderungen der Genehmigungen von einem Landeskongingent in ein anderes sollen zwar nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Die Abwanderung soll aber künftig zustimmungspflichtig sein. Die Zustimmung darf jedoch nur versagt werden, wenn die Abwanderung der Genehmigung aus einem Land struktur- oder regionalpolitischen Maßnahmen dieses Landes widersprechen würde oder wenn dies zur Vermeidung eines Handels mit Genehmigungen erforderlich erscheint.

Zu Nummer 3

a) Zu Absatz 1 Nr. 3

Die Richtlinie des Rates vom 12. November 1974 über den Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft Nr. L 308 S. 18) sieht vor, daß den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers nur ausüben darf, wer zuverlässig ist, die entsprechende finanzielle Leistungsfähigkeit besitzt und die Voraussetzungen der fachlichen Eignung erfüllt. Die Mitgliedstaaten der EG sind verpflichtet, die innerstaatlichen Vorschriften den Regeln der Richtlinie anzupassen. Die vorgesehene Änderung dient der Angleichung der bisherigen Vorschrift an die EG-Regelung in Artikel 3 Abs. 1 Buchstabe b der Richtlinie.

b) Zu Absatz 2 Satz 1

Nach Artikel 3 Abs. 4 der obigen Richtlinie (vgl. Erläuterung unter a) können die erforderlichen Fachkenntnisse entweder durch den Besuch von Lehrgängen oder durch praktische Erfahrungen in einem Verkehrsbetrieb oder durch Kombinationen beider Systeme erworben werden. Die bisherige Regelung in § 10 Abs. 2 Satz 1 sieht als Nachweis der Fachkunde auch die angemessene Tätigkeit in einem Unternehmen der Spedition und Lagerei vor. Nach der genannten Richtlinie würde die Tätigkeit in einem Unternehmen, das nur Spedition und Lagerei betreibt, als Nachweis der fachlichen Eignung nicht ausreichen. Die vorgesehene Änderung dient daher der Anpassung an die EG-Richtlinie über den Zugang zum Beruf.

c)

Die neu in das Güterkraftverkehrsgesetz aufzunehmenden Absätze 3 bis 5 enthalten die Maßstäbe und Kriterien für die Verteilung der Genehmigungen.

Durch diese Vorschriften soll gleichzeitig der Handel mit Genehmigungen für den Güterfernverkehr unterbunden werden.

In Absatz 3 wird der Grundsatz aufgestellt, daß sämtliche Genehmigungen, die der Genehmigungsbehörde zur Erteilung zur Verfügung stehen, öffentlich auszuschreiben sind. Die Genehmigungsbehörde kann die Ausschreibung auf eine der in Absatz 3 genannten Gruppen, auf bestimmte Orte oder Gebiete

oder auf struktur- bzw. regionalpolitische Gesichtspunkte beschränken. Da es zum Wesen der Kontingentierung gehört, daß die Nachfrage nach Genehmigungen größer ist als die Zahl der zur Verfügung stehenden Genehmigungen, soll bei jeder Ausschreibung einem Bewerber nur eine Genehmigung erteilt werden, damit sichergestellt ist, daß die Genehmigungen einem möglichst großen Kreis von Bewerbern zugeteilt werden können.

Durch die Pflicht zur Ausschreibung und die Nennung der Vergabekriterien für den Einzelfall in der Ausschreibung soll bundeseinheitlich eine möglichst große Transparenz über die zur Verteilung stehenden Genehmigungen erreicht werden.

Von einer Ausschreibung kann abgesehen werden, wenn zwingende betriebliche oder persönliche Belange eines Bewerbers vorliegen. Zwingende betriebliche Belange im Sinne von Absatz 4 auf Seiten des Bewerbers können z. B. sein: Fortführung eines Unternehmens im ganzen, das der Bewerber gekauft hat.

Von einer Fortführung eines Unternehmens kann in aller Regel nur dann gesprochen werden, wenn das Unternehmen an Ort und Stelle weitergeführt wird. Eine Betriebsfortführung liegt dagegen dann nicht vor, wenn die Betriebseinrichtungen eines Güterfernverkehrsunternehmens (z. B. Lastkraftwagen) an Käufer in verschiedenen Orten veräußert werden. Die Käufer erwerben nur ein oder mehrere Kraftfahrzeuge, jedoch nicht ein Güterfernverkehrsunternehmen als wirtschaftliche Einheit. Wird ein Teil eines Güterfernverkehrsunternehmens an einen Dritten verkauft, so kann eine Genehmigungserteilung an den Dritten nur in Betracht kommen, wenn das Teilunternehmen einen abgrenzbaren und selbständigen Betriebszweig des bisherigen Unternehmens darstellt und ein Handel mit Genehmigungen ausgeschlossen werden kann.

Bei Aufnahme eines Gesellschafters in ein Einzelhandelsunternehmen oder in eine Personengesellschaft (BGB-Gesellschaft, OHG, KG) ist die neue Gesellschafterzusammensetzung Bewerber im Sinne dieser Bestimmung. Wenn diese Gesellschafter den Betrieb fortführen wollen, so ist die Erteilung der Genehmigung an die neuen Gesellschafter ein zwingender betrieblicher Grund.

Nach Absatz 5 besteht ein Rechtsanspruch auf Wiedererteilung einer Genehmigung, wenn deren Gültigkeitsdauer abgelaufen ist. Bei der Wiedererteilung findet ein Ausschreibungsverfahren nicht statt, da die Erhaltung des bisherigen Betriebes im Vordergrund steht. Unter Gewichtskilometern ist das frachtpflichtige Gewicht multipliziert mit der Zahl der gefahrenen Kilometer zu verstehen. Das frachtpflichtige Gewicht kann das tatsächliche Gewicht einer Sendung sein oder auch höher liegen.

d) Zu § 10 Abs. 3

Redaktionelle Anpassung an die Einfügung der Absätze 3 bis 5.

Zu Nummer 4

Redaktionelle Anpassung an die Änderung des § 9 Abs. 2.

Zu Nummer 5

Die Regelung, eine Genehmigung in mehrere in der Nutzlast beschränkte Genehmigungen aufteilen zu können, wurde erstmalig durch das Sechste Änderungsgesetz von 1969 in das Güterkraftverkehrsgesetz aufgenommen. Maßgebend für die Nutzlast, die aufgeteilt werden kann, ist entweder die Nutzlast des Kraftfahrzeuges einschließlich Anhänger, auf das sich am 1. Januar 1969 die Genehmigung bezog, oder wenn die Genehmigung erstmalig nach Inkrafttreten des § 12 a erteilt wurde, die Nutzlast eines Kraftfahrzeuges einschließlich Anhänger, das der Unternehmer im Zeitpunkt der Genehmigungserteilung hätte einsetzen können.

Die Neuregelung stellt demgegenüber bei der Ermittlung der Nutzlast allein auf die Nutzlast eines Kraftfahrzeuges einschließlich Anhänger im Zeitpunkt der Antragstellung ab, das der Unternehmer auf Grund der Genehmigung hätte einsetzen können. Als Höchstnutzlast werden 24 t zugrunde gelegt, da in der Regel für einen gewöhnlichen Lastzug mit einem Gesamtgewicht von 38 Tonnen die Nutzlast nicht über 24 t hinausgeht. Diese Nutzlast gilt auch dann, wenn ein Unternehmer ein Spezialfahrzeug mit einer höheren Nutzlast im Güterfernverkehr eingesetzt hat. Ist die Nutzlast eines Kraftfahrzeuges für die Stückelung einer Genehmigung einmal zugrunde gelegt worden, so darf die Nutzlast dieses Kraftfahrzeuges für die Stückelung einer anderen Genehmigung nicht mehr verwendet werden. Diese Regelung ist notwendig, um einer Ausweitung der Nutzlastkapazität des Unternehmens vorzubeugen. Satz 4 dieser Vorschrift betrifft die Fälle, in denen Genehmigungen für den Möbelfernverkehr in Genehmigungen für den allgemeinen Güterfernverkehr nach § 3 a der Sechsten Höchstzahlen-Verordnung umgewandelt worden und mit einer Nutzlastbegrenzung versehen sind. Bei den umgewandelten Genehmigungen handelt es sich um solche im Sinne des § 9 Abs. 1 der Höchstzahlen-Verordnung und nicht um gestückelte Genehmigungen im Sinne des § 12 a.

*Zu Nummer 6**a) Zu § 15 Abs. 4*

Nach § 15 Abs. 3 ist die Genehmigungsurkunde durch die Genehmigungsbehörde zu berichtigen, wenn sich der Standort der Kraftfahrzeuge ändert, die mit der Genehmigung verwendet werden sollen. Der angenommene Standort nach § 6 a wird in der Regel von einer anderen Behörde als der Genehmigungsbehörde bestimmt. Aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung soll bei Standortänderung nach § 6 a die für die Bestimmung des angenommenen Standortes zuständige Behörde auch für die Berichtigung der Genehmigungsurkunde nach § 15 Abs. 3 zuständig sein. Einer Zustimmungspflicht nach Absatz 3 Satz 3 bedarf es bei einer Berichtigung der Genehmigungsurkunde in Fällen eines angenommenen Standortes (fiktiver Standort) nicht, da sich der Sitz oder die Niederlassung, an dem der regelmäßige Standort besteht, nicht ändert. Ein fiktiver Standort darf grundsätzlich nur in einem Um-

kreis von 30 km um den Sitz oder die Niederlassung bestimmt werden. Eine Abwanderung der Genehmigungen aus dem bisherigen Gebiet findet daher bei der Bestimmung eines angenommenen Standortes nicht statt.

b) Zu § 15 Abs. 5

Gemäß § 8 Abs. 1 Nr. 4 des GmbH-Gesetzes und § 37 Abs. 1 Nr. 5 des Aktiengesetzes ist eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung oder eine Aktiengesellschaft, deren Unternehmensgegenstand der staatlichen Genehmigung bedarf, unter Beifügung der Genehmigungsurkunde zur Eintragung in das Handelsregister anzumelden. Das Güterkraftverkehrsgesetz geht in § 15 bisher davon aus, daß die Genehmigungsurkunde für den Güterfernverkehr einer Aktiengesellschaft, Kommanditgesellschaft auf Aktien, Gesellschaft mit beschränkter Haftung oder einer Genossenschaft erst ausgehändigt werden darf, wenn die Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister nachgewiesen ist. Erst mit der Eintragung ist die juristische Person, der die Genehmigung erteilt werden soll, entstanden. Durch die Neuregelung soll dieser Gesetzeswiderspruch beseitigt werden. Da das Handelsregister und das Genossenschaftsregister öffentlichen Glauben genießen, sollen die strengeren Voraussetzungen für die Eintragung in diese Register vorliegen. Die Genehmigung soll daher bereits den Vorgesellschaften für die genannten juristischen Personen ausgehändigt werden, wenn die Eintragung allein von der Erteilung der Genehmigung abhängt.

c) Zu § 15 Abs. 6

Redaktionelle Anpassung an die Einfügung eines neuen Absatzes 4 (vgl. Erläuterungen unter Nummer 6 b).

*Zu Nummer 7**a) Zu § 19 Abs. 1*

Redaktionelle Änderung im Hinblick auf die Regelung der Genehmigungsvergabe in § 10 Abs. 3 bis 5 (vgl. Erläuterungen unter Nummer 3). Veräußert der Erbe das Unternehmen, so richtet sich die Erteilung der Genehmigungen an den Erwerber ebenfalls nach § 10.

b) Zu § 19 Abs. 4

Die Einfügung dieses Absatzes ist notwendig geworden durch die Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 12. November 1974 über den Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr. Diese Richtlinie bestimmt in Artikel 3, daß natürliche Personen oder Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers ausüben wollen, zuverlässig, finanziell leistungsfähig und fachlich geeignet sein müssen. Artikel 4 dieser Richtlinie bestimmt zwingend, daß im Falle des Ablebens oder der Erwerbs- oder Geschäftsunfähigkeit der natürlichen Person, die die Tätigkeit des Verkehrsunternehmens ausübt, auch eine andere Person, die nicht die Voraussetzungen der Zuverlässigkeit und fachlichen Eignung erfüllt,

einstweilig während eines Zeitraumes von einem Jahr das Unternehmen für den Erwerbs- oder Geschäftsunfähigen fortführen darf.

Zu Nummer 8

Redaktionelle Änderung auf Grund der Änderungen unter Nummern 2 und 3.

Zu Nummer 9

Die Änderung dient der Anpassung an die Ausführungs-Verordnung zum Gesetz über Einheiten im Meßwesen vom 26. Juni 1970 (BGBl. I S. 981). Nach § 51 Abs. 2 Nr. 9 dieser Verordnung darf das Einheitenzeichen „PS“ für die Leistung nur bis zum 31. Dezember 1977 verwendet werden. An seine Stelle tritt als Einheit der Leistung das Watt (W). 1 PS entspricht 735,49875 W oder 0,73549875 Kilowatt (kW). Nach der vom Bundesminister für Verkehr am 13. Juli 1977 im Verkehrsblatt veröffentlichten Umrechnungstabelle (vgl. Verkehrsblatt Heft 15 vom 15. August 1977 S. 405) sind „PS“ auf volle „kW“-Einheiten zu runden. 55 PS sind gleich 40 kW.

Zu Nummer 10

a)

Vgl. Erläuterungen unter Nummer 9.

b)

Die derzeitigen Standortregeln führen in der Praxis bei der Verwendung von Mietfahrzeugen bis zu 4 t Nutzlast, die im Werkverkehr eingesetzt werden sollen, häufig zu Schwierigkeiten. Solche Fahrzeuge werden vom Mieter oft nur für Beförderungen für wenige Stunden, am Wochenende oder für Beförderungen über kurze Entfernungen benötigt. Läßt der Mieter für das Mietfahrzeug keinen Standort bestimmen, weil die Zeit hierfür zu knapp ist oder die Behörden Dienstscluß haben, so ist die mit dem Mietfahrzeug durchgeführte Beförderung Werkfernverkehr, auch wenn der Transport tatsächlich nur über eine kurze Entfernung durchgeführt wurde. Für Beförderungen im Werkfernverkehr hat der Mieter die nach § 52 vorgeschriebenen Beförderungs- und Begleitpapiere mitzuführen und die Beförderungsleistung in einer Monatsübersicht der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr zu melden. Dieses Ergebnis ist weder von der Sache noch vom Verwaltungsaufwand her zu rechtfertigen. Künftig soll daher in diesen Fällen der Sitz oder die Niederlassung des Mieters als Standort für das Mietfahrzeug fingiert werden.

Zu Nummer 11

Vgl. Erläuterungen unter Nummer 9.

Zu Nummer 12

Anpassung des Zitats auf Grund der Änderung des Binnenschiffgesetzes durch das Einführungsgesetz zum Strafgesetzbuch von 1974.

Zu Nummer 13

Vgl. Erläuterungen unter Nummer 9.

Zu Nummer 14

Die Ergänzung dient der Klarstellung, daß der Verwaltungsrat der Bundesanstalt auch über die Deckung der Kosten der Bundesanstalt zu entscheiden hat, die ihr bei der Mitwirkung der Überwachung des Güternahverkehrs entstehen, und zwar sowohl hinsichtlich des Binnengüternahverkehrs (§ 87 b Abs. 2 GüKG) wie des grenzüberschreitenden Güternahverkehrs nach den EG-Margentarifen (§ 97 d Abs. 5 GüKG).

Zu Nummer 15

a) Zu § 64 Abs. 2 Satz 3

Nach der bisherigen Regelung ist der Verwaltungsrat der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr verpflichtet, mindestens einmal im Kalendervierteljahr eine ordentliche Sitzung durchzuführen. Diese Regelung hat sich in der Praxis als zu starr erwiesen. Der Verwaltungsrat kann ohnehin jederzeit zu einer Sitzung einberufen werden, wenn ein Drittel der Mitglieder des Verwaltungsrates, der Leiter der Bundesanstalt oder der Bundesminister für Verkehr es verlangen. Die Mitglieder des Verwaltungsrates werden außerdem monatlich vom Leiter der Bundesanstalt durch Geschäftsbericht informiert.

b) Zu § 64 Abs. 2

Die Ergänzung steht im Zusammenhang mit der Verminderung der Zahl der ordentlichen Sitzungen des Verwaltungsrates nach Buchstabe a.

Zu Nummer 16

Bei der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr ist wie bei jedem anderen öffentlich-rechtlichen Haushalt das Haushaltsjahr für die Haushaltsrechnung maßgebend. Die Änderung berücksichtigt diesen Rechtszustand.

Zu Nummer 17

Die Änderung dient der Klarstellung, daß die Einschränkung des Prüfungsumfanges, wie sie für den Bundeshaushalt in § 89 Abs. 2 der Bundeshaushaltsordnung geregelt ist, auch für die Prüfung der Haushalts- und Wirtschaftsführung der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr gilt. Der bisherige Satz 2 des § 73 Abs. 1 GüKG, demzufolge der Bundesrechnungshof sich eines Revisions- und Treuhandunternehmens bedienen kann, ist praktisch ohne Bedeutung und kann daher entfallen, weil bei der Bundesanstalt eine Vorprüfungsstelle eingerichtet ist.

Zu Nummer 18

Die Änderungen des § 81 dienen der Anpassung an die Richtlinie des Rates vom 12. November 1974 über den Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrs-

unternehmers (vgl. Erläuterungen zu Nummer 3 a und b) und der Harmonisierung des Wortlauts mit § 10 Abs. 1 des Gesetzes.

Zu Nummer 19

Die Ergänzung dieser Vorschrift ist erforderlich wegen der Änderung in § 19 Abs. 4 (vgl. Erläuterungen zu Nummer 7 b).

Zu Nummer 20

Es hat sich als zweckmäßig erwiesen, die Sonderfahrzeuge im Sinne von § 2 Nr. 6 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes ebenfalls von den Bestimmungen über den allgemeinen Güternahverkehr auszunehmen, wenn die Beförderung von land- und forstwirtschaftlichen Bedarfsgütern im Rahmen eines Maschinenringes oder eines vergleichbaren wirtschaftlichen Zusammenschlusses erfolgt.

Zu Nummern 21 bis 24

Redaktionelle Anpassung an die Vorschriften der Europäischen Gemeinschaften über die Ablösung der Margentarifverordnung (EWG) Nr. 1174/68 durch die „Verordnung (EWG) Nr. 2831/77 des Rates vom 12. Dezember 1977 über die Bildung der Beförderungsentgelte im Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten“. Die Änderung unter Nummer 21 Buchstabe d dient der Umsetzung des Artikels 15 der genannten Verordnung hinsichtlich der Auskunftspflicht des Unternehmers über die angewandten Beförderungsentgelte in innerstaatliches Recht.

Zu Nummer 25 a bis c

Redaktionelle Anpassung an die Vorschriften der Europäischen Gemeinschaften über das Gemeinschaftskontingent für den Güterkraftverkehr zwischen den Mitgliedstaaten.

Zu Nummer 26

Redaktionelle Anpassung des Wortlauts an die Zuständigkeitsregelung in § 14 Abs. 1 GüKG. Danach ist für das Genehmigungsverfahren die höhere Landesverkehrsbehörde zuständig. Diese ist auch zuständig für die Ahndung von Verstößen gegen Bestimmungen über den Güterfernverkehr.

Zu Nummer 27

Redaktionelle Anpassung an die Zuständigkeitsregelung über das Genehmigungsverfahren in § 14 Abs. 1 GüKG und über das Erlaubnisverfahren nach §§ 80, 83.

Zu Nummer 28

Vgl. Erläuterungen unter Nummern 21 bis 24.

Zu Artikel 2

Der Artikel enthält die übliche Berlin-Klausel.

Zu Artikel 3

Klausel über das Inkrafttreten des Gesetzes.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates**1. Artikel 1 Nr. 5 (§ 12 a Abs. 1 GüKG)**

In Nummer 5 sind in § 12 a Abs. 1 Satz 2 die Worte „24 Tonnen“ durch die Worte „25 Tonnen“ zu ersetzen.

Begründung

Lastzüge mit dem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 38 t erreichen in der Regel eine Nutzlast von 25 t. Die Beschränkung auf 24 t würde daher z. T. eine Einschränkung von bisher gegebenen Möglichkeiten bedeuten und sich ne-

gativ auf die Anpassungsfähigkeit der Unternehmen auswirken.

2. Artikel 1 Nr. 24 Buchstabe e
(§ 99 a Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe e GüKG)

In § 99 a Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe e ist nach dem Wort „Auskünfte“ das Wort „nicht,“ einzufügen.

Begründung

Notwendige Ergänzung; Anpassung an den üblichen Gesetzeswortlaut.