

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Aufhebung der Tarife im Güterverkehr (Tarifaufhebungsgesetz — TAufhG)

A. Zielsetzung

Die Verwirklichung des europäischen Binnenmarktes ab 1993 führt im Verkehrsbereich bei Beförderungen zwischen den Mitgliedstaaten zur Aufhebung der mengenmäßigen Begrenzung, nachdem verbindliche Beförderungstarife bereits 1990 aufgehoben wurden.

In die fortschreitende Liberalisierung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs soll nunmehr auch die Abwicklung des Binnenverkehrs in den Mitgliedstaaten einbezogen werden. Denn die Märkte für den nationalen und grenzüberschreitenden Verkehr sind mehr und mehr verflochten.

Bei der Angleichung der nationalen Ordnungsvorschriften an EG-Regelungen und zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Transportgewerbes sind die Bedingungen zur Durchführung von Beförderungen von großer Bedeutung. Dazu gehören die Beförderungsentgelte, die einen wichtigen Teil darstellen. Denn die freie Preisbildung ist für die Schaffung eines freien Verkehrsmarktes unerlässlich.

Es ist deshalb erforderlich, obligatorische Tarife beim nationalen Güterverkehr aufzuheben.

Die Bundesanstalt für den Güterverkehr soll als Bundesoberbehörde fortgeführt werden.

B. Lösung

Die Tarifbindung beim nationalen Binnenschiffs-, Eisenbahn- und Straßengüterverkehr ist aufzuheben.

Verfassungsrechtliche Gründe sprechen dafür, dies beim Güterverkehr der Bundeseisenbahnen nur schrittweise vorzunehmen.

Im Tarifaufhebungsgesetz werden vorübergehend Höchsttarife eingeführt. Damit ist die faktische Gleichstellung mit den anderen Verkehrsträgern gewährleistet. Im Zuge der Bahnstrukturreform werden Tarife und Tarifgenehmigung sowie Beförderungspflicht beim Güterverkehr aufgehoben.

Die Bundesanstalt für den Güterverkehr wird in eine selbständige Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr umgewandelt.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Für den Bund entstehen Kosten für das Bundesamt für Güterverkehr in Höhe von jährlich 77,8 Mio. DM.

Für die Länder und Kommunen entstehen keine Kosten.

Für den Verbraucher sind keine Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau zu erwarten.

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
021 (323) — 921 02 — Gü 80/93

Bonn, den 28. Januar 1993

An die Präsidentin
des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf eines Gesetzes zur Aufhebung der Tarife im Güterverkehr (Tarifaufhebungsgesetz — TAufhG) mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 650. Sitzung am 18. Dezember 1992 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf, wie aus Anlage 2 ersichtlich, Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Dr. Helmut Kohl

Anlage 1

**Entwurf eines Gesetzes zur Aufhebung der Tarife im Güterverkehr
(Tarifaufhebungsgesetz — TAufhG)**

Der Text des Gesetzentwurfs und der Begründung ist gleichlautend mit dem Text auf den Seiten 3 bis 22 der Drucksache 12/3701

Stellungnahme des Bundesrates

1. Die Bundesregierung wird aufgefordert, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens die voraussichtlichen Auswirkungen des Gesetzes auf die Umwelt darzulegen. Im Falle eines erhöhten Straßengüterverkehrsaufkommens wird die Bundesregierung aufgefordert, darzulegen, mit welchen Maßnahmen sie dieser Entwicklung gegenzusteuern beabsichtigt.

Begründung

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

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

2. Zu Artikel 1

Zu Nummer 1 a (§ 3 Abs. 2 GüKG)

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

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

Begründung

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

3. Nach Nummer 7 (§ 12 Abs. 1 GüKG)

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

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

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

Begründung

Durch die Änderung wird einer seit 1991 geübten Verwaltungspraxis Rechnung getragen. Durch die Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Einsatz von Miet- und Ersatzfahrzeugen im Güterkraftverkehr vom 29. März 1991 (BGBl. I S. 859) wurde der Einsatz von Mietfahrzeugen und von Ersatzfahrzeugen im gewerblichen Güterkraftverkehr liberalisiert. Das Erfordernis, ein eigenes Fahrzeug als Bezugsgröße der Genehmigungssplittung zugrunde legen zu müssen (§ 12 a Abs. 1 Satz 2 und 3 GüKG), verlor dadurch seine wirtschaftliche Grundlage. Beim Genehmigungssplittung wird daher seitdem grundsätzlich von 30 t als Grundlage ausgegangen.

4. Zu Nummern 13 und 14

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

5. Zu Nummern 20 und 42 (§§ 39 und 83 Abs. 2 GüKG)

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

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

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

a) In Absatz 2 werden die Worte „der Bundesanstalt“ durch die Worte „des Bundesamtes“ ersetzt.’

Begründung

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

6. Zu Nummer 30 (§ 54 Abs. 1 GüKG)

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

Begründung

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

7. Zu Nummer 30 (§ 54 Abs. 1 GüKG)

In Artikel 1 Nr. 30 sind in § 54 Abs. 1 die Worte „auf den Gebieten des Güter- und Personenverkehrs“ durch die Worte „auf dem Gebiet des Güterkraftverkehrs“ zu ersetzen.

Begründung

Die Vorschrift enthält eine Generalermächtigung mit dem Ziel, dem Bundesamt nach Wegfall der personalintensiven Tarifüberwachung künftig andere Aufgaben zuzuweisen. Die derzeit noch

bestehende Bundesanstalt ist für Angelegenheiten des Güterfernverkehrs zuständig. Daran ändert auch die Tatsache nichts, daß für ihre Arbeit auch Erkenntnisse aus anderen Bereichen — beispielsweise dem Omnibusverkehr — verwertet wurden, die im Zuge von Verkehrskontrollen anfielen. Diese Generalermächtigung soll auf den bisherigen Aufgabenbereich der Bundesanstalt beschränkt werden. Eine Ausdehnung auf das Gebiet des Personenverkehrs hat keine Entsprechung in den Aufgabenzuweisungen des § 54. Mit der im Gesetzentwurf vorgesehenen allgemeinen Formulierung könnten dem Amt künftig Aufgaben im Straßen-, Schienen-, Binnenschiffs-, Luftpersonen- und Luftgüterverkehr zugeführt werden.

8. Zu Nummer 32 (§ 55 Abs. 1 GüKG)

In Artikel 1 Nr. 32 sind in § 55 Abs. 1 Nr. 4 die Worte „Verkehrsteilnehmer, Lastkraftfahrzeuge und Kraftomnibusse“ durch die Worte „das Fahrpersonal von Kraftfahrzeugen zur Güterbeförderung“ zu ersetzen.

Begründung

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

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

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

„Eingriffe in den fließenden Verkehr, insbesondere auf den Fernstraßen, müssen zur Vermeidung von Gefahren und im Hinblick auf die Notwendigkeit, daß den Verkehrsteilnehmern nur ein Dienst gegenübersteht und er sich danach richten kann, der Polizei vorbehalten bleiben. Die

Übertragung polizeilicher Anhaltebefugnisse auf die Bundesanstalt würde zu einem nicht vertretbaren ‚Nebeneinander‘ von Diensten mit Eingriffsbefugnissen führen.

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

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

9. Zu Nummer 32 (§ 55 Abs. 3 GüKG)

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

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

Begründung

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

10. Zu Nummer 35 (§ 58 GüKG)

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

„§ 58

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

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

Begründung

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

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

11. Zu Nummer 36 (§ 59 GüKG)

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

„§ 59

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

(2) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, die Einzelheiten zur Arbeitsteilung zwischen den Bundesämtern und zur Durchfüh-

rung der Erhebung, insbesondere die Erhebungs- und Hilfsmerkmale sowie Periodizität, Berichtszeiträume und Berichtszeitpunkte, sowie zur Aufbereitung durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates festzulegen.“

Begründung

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

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

12. Zu Nummer 39 (§ 62 GüKG)

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

Begründung

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

13. Zu Nummer 51 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (§ 99 Abs. 1 Nr. 5 GüKG)

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

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

14. Zu Nummer 52 (§ 99 a Abs. 1 Buchstabe d GüKG)

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

15. Zu Nummer 56 (§ 103 Abs. 3 Nr. 2 GüKG)

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

„aa₀) In Nummer 2 wird nach dem Wort „Genehmigungsverfahren“ folgender Halbsatz eingefügt:

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

Begründung

Die Zuständigkeit der Landesverkehrsbehörden für die Lizenzvergabe sollte geregelt sein, ohne daß die Verordnung über den grenzüberschrei-

tenden Güterkraftverkehr mit Gemeinschaftslizenzen, die für die Bundesanstalt eine Übergangszuständigkeit bis Ende 1993 vorsieht, nach Auslaufen des entsprechenden § 2 erneut geändert werden muß.

16. Zu Nummer 56 (§ 103 Abs. 3 und 5 GüKG)

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

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

„aa) In Nummer 3 werden vor den Worten „die Erteilung“ die Worte „vorbehaltlich der Zuständigkeit der Länderbehörden für die Lizenzvergabe in Nummer 2“ eingefügt, die Worte „der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr“ durch die Worte „dem Bundesamt für Güterverkehr“ ersetzt und folgender Halbsatz angefügt: „soweit der Zweck der Vorschriften oder internationaler Abkommen durch das Verwaltungshandeln der Länder nicht erreicht werden kann,“.“

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

„bb) In Nummer 1 Buchstabe c werden die Worte „der Bundesanstalt für Güterfernverkehr“ durch die Worte „des Bundesamtes für Güterverkehr“ ersetzt und folgender Halbsatz angefügt:

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

Begründung zu a) und b)

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

werden kann. Der Landkreistag hat sich dafür ausgesprochen, die Erteilung und Entziehung der Genehmigungen im Interesse einer bürger- und ortsnahen Verwaltung auf die Kreisordnungsbehörden zu übertragen.

Im übrigen ist die Regelung in § 103 Abs. 3 Nr. 3 auch nach der Zuständigkeitsregelung in Nummer 2 beizubehalten, da neben der Lizenzvergabe auch die Vergabe der CEMT-Gennehmigungen und der bilateralen Genehmigungen abzudecken ist.

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

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

„57a. In § 103b Abs. 1 Satz 1 sind nach dem Wort „Rechtsvorschriften“ folgende Worte einzufügen:

„sowie nach Verordnungen des Rates der Europäischen Gemeinschaften und auf Grund internationaler Abkommen“.“

Begründung

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

18. Zu Artikel 6 Abs. 1 (§ 19 AbfG)

In Artikel 6 ist Absatz 1 zu streichen.

Begründung

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

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

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung zur Stellungnahme des Bundesrates**Zu Nummer 1** (Auswirkungen des Gesetzes auf die Umwelt)

Zu den voraussichtlichen Auswirkungen des Gesetzes auf die Umwelt nimmt die Bundesregierung wie folgt Stellung:

Die Aufhebung der Tarife wird nicht zu negativen Auswirkungen auf die Umwelt führen.

Die gesetzgeberische Maßnahme erfolgt im Zuge der schrittweisen Anpassung der nationalen Marktordnung an EG-Vorschriften. Sie verfolgt den Zweck, deutschen Unternehmern des gewerblichen Güterkraftverkehrs mehr Flexibilität und dadurch erhöhte Wettbewerbsfähigkeit gegenüber Konkurrenten aus den übrigen EG-Staaten zu verschaffen.

Durch die bisherige starre Tarifbindung bestand für den Transportunternehmer keine Möglichkeit — aber auch keine Notwendigkeit —, das Beförderungsentgelt frei zu kalkulieren. Die Aufhebung der Tarife verändert diese Situation. Das bisher auf Vorschlag der Tarifkommission staatlich festgesetzte Beförderungsentgelt wird nach Aufhebung der Tarifbindung Verhandlungsgegenstand zwischen den Parteien des Beförderungsvertrages. Dadurch entsteht ein verschärfter Wettbewerbsdruck bei gleichbleibenden Kosten.

Diese Entwicklung zwingt den Unternehmer, konsequent alle Rationalisierungsmöglichkeiten auszuschöpfen. Hierfür bieten sich in erster Linie eine verbesserte Auslastung der Fahrzeuge und die Vermeidung unnötiger Leerfahrten an.

Diese Einschätzung wird gestützt durch Statistiken zum grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und den übrigen EG-Mitgliedstaaten. Im Verlauf der bisherigen schrittweisen Deregulierung ist dort der Anteil der Leereinfahrten in die Bundesrepublik Deutschland an der Gesamtzahl der Einfahrten nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes seit 1987 von 34,2 % auf 32,2 % gesunken.

Hinzu kommt, daß durch die Aufhebung der verbindlichen Tarife beim gesamten konkurrierenden Güterverkehr Unternehmer des Binnenschiffs- und Eisenbahnverkehrs mehr als bisher in den Wettbewerb eintreten können. Dies wird den umweltfreundlichen Verkehrsträgern gesteigerte Marktchancen einräumen.

Zu Nummer 2 (Artikel 1 Nr. 1 a [§ 3 Abs. 2 GüKG])

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung zu.

Zu Nummer 3 (Artikel 1 nach Nr. 7 [§ 12 Abs. 1 GüKG])

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung zu.

Zu Nummer 4 (Artikel 1 Nr. 13 und 14 [§§ 20 bis 23 GüKG])

Zur Verhinderung der Benachteiligung verkehrsferner Regionen infolge der Tarifaufhebung nimmt die Bundesregierung wie folgt Stellung:

Das Gesetz ermöglicht erstmalig eine freie Preisbildung am Verkehrsmarkt. Zur Zeit kann der Beförderungspreis innerhalb festgelegter Margen ausgehandelt werden (Mindest-/Höchsttarif). Träfen die Befürchtungen des Bundesrats zu, müßten sich in den verkehrsfernen Regionen die Beförderungspreise schon jetzt in der Nähe der Höchstattarife bewegen. Das trifft aber bei der überwiegenden Zahl der Fälle nicht zu. Nach Auskunft der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (BAG) werden die Beförderungspreise meist — wie in den Ballungsräumen — nahe dem Mindesttarif ausgehandelt. Das schließt jedoch nicht aus, daß im Einzelfall höhere Transportpreise als bisher vereinbart werden.

Die Tarifaufhebung wird deshalb tendenziell nicht zu einer unterschiedlichen Bewertung verkehrsferner und verkehrsnaher Regionen führen.

Zu Nummer 5 (Artikel 1 Nr. 20 und 42 [§§ 39 und 83 Abs. 2 GüKG])

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung nicht zu.

Die bisherige Regelung beteiligt die fachlich zuständige Gewerkschaft, die zuständige Industrie- und Handelskammer sowie die Verbände des Verkehrsgewerbes und der Spedition, nicht aber die BAG an den Erlaubnisverfahren für den Umzugsverkehr und den Güternahverkehr. Im Zuge der Regulierung der objektiven (quantitativen) Bedingungen für den Zugang zum Markt des gewerblichen Güterkraftverkehrs, haben die subjektiven Bedingungen erheblich an Bedeutung gewonnen. Dies wird auch sichtbar an der im Jahre 1990 vorgenommenen Verschärfung der EG-Berufszugangs-Richtlinie. Die Verfahren zur Erteilung der Erlaubnis für den Güternahverkehr und

Umzugsverkehr sind auch deshalb von großer Bedeutung, weil sie den eigentlichen Zugang zum Markt des gewerblichen Güterkraftverkehrs regeln. Antragsteller für die Erteilung von Güterfernverkehrsgenehmigungen oder einer Eurolizenz verfügen überwiegend über eine Nahverkehrserlaubnis. Es kommt aber vor, daß ein Antragsteller in einem anderen Verwaltungsbezirk, Bundesland oder EG-Mitgliedstaat zum Markteintritt bereits abgewiesen oder ihm wegen Unzuverlässigkeit die Zulassung entzogen wurde. Dies ist der unteren Verkehrsbehörde, der IHK und den beteiligten Verkehrsverbänden nicht bekannt, wohl aber dem BAG wegen seiner Zusammenarbeit mit allen in- und ausländischen Verkehrsbehörden. Weil diese Informationen entscheidungserheblich sein können und deshalb zur Verfügung stehen müssen und im Interesse einer bundesweit gleichmäßigen Bearbeitung ist die Beteiligung des BAG an den Verfahren geboten.

Zu Nummer 6 (Artikel 1 Nr. 30 [§ 54 Abs. 1 GüKG])

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung zu.

Zu Nummer 7 (Artikel 1 Nr. 30 [§ 54 Abs. 1 GüKG])

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung nicht zu.

Dem Bundesminister für Verkehr ist es unbenommen, eigene Aufgaben einer Bundesoberbehörde in seinem Geschäftsbereich zuzuweisen. Dies muß sich nicht auf einen bestimmten Tätigkeitsbereich beschränken.

Die in der Stellungnahme als Generalemächtigung für weitere Aufgaben bezeichnete Formulierung wird dadurch relativiert, daß es sich nur um Aufgaben handeln kann, die dem Bundesamt für Güterverkehr durch das Güterkraftverkehrsgesetz, durch andere Gesetze oder aufgrund dieser Gesetze mit Zustimmung des Bundesrates zugewiesen werden.

Die vorgesehene Formulierung trägt im übrigen dem bereits nach geltendem Recht bestehenden Überwachungsauftrag der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr beim Kraftomnibusverkehr Rechnung.

Zu Nummer 8 (Artikel 1 Nr. 32 [§ 55 Abs. 1 GüKG])

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung nicht zu.

Zwar hat die BAG bereits nach der bestehenden Regelung darüber zu wachen, daß die Rechtsvorschriften über die Beschäftigung und die Tätigkeit des Fahrpersonals auch auf Kraftomnibussen eingehalten werden (§ 54 Abs. 2 Nr. 3 a). Dieser Überwachungsauftrag erfaßt allerdings nur stehende Kraftomnibusse, weil sich das Anhalterrecht der BAG nach § 55

Abs. 1 Nr. 4 nicht zweifelsfrei auch auf Kraftomnibusse erstreckt.

Diese Rechtslage wird der aktuellen Verkehrssituation nicht mehr gerecht. Die Unfälle von Kraftomnibussen in den vergangenen Monaten haben vielmehr nach Auffassung der Bundesregierung zu der Notwendigkeit geführt, die Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals gerade auch bei Kraftomnibussen zu intensivieren und um das auf eine eindeutige Rechtsgrundlage gestellte Anhalterrecht für das BAG zu ergänzen.

Busfahrer sollten nicht nur kontrolliert werden dürfen, wenn sie auf einem Rastplatz stehen und sich mithin in einer vorgeschriebenen Pause befinden. Wirkungsvoll können diese Kontrollen vielmehr nur dann durchgeführt werden, wenn die Fahrzeuge auch aus dem fließenden Verkehr heraus angehalten werden. Das jedenfalls belegen die bisherigen Erfahrungen der BAG bei entsprechenden Lkw-Kontrollen.

Diese Maßnahme beinhaltet weder eine Kompetenzverlagerung auf den Bund noch einen „weiteren Schritt in Richtung einer Bundespolizei“. Die generelle Zuständigkeit der Polizei bleibt uneingeschränkt bestehen. Auch werden Mitarbeiter des BAG von ihrem Anhalterrecht nur Gebrauch machen, wenn die Polizei an einer Kontrolle nicht teilnimmt. Die Schaffung der rechtlichen Möglichkeit dazu sollte unter Verkehrssicherheitsaspekten von den Ländern begrüßt werden.

Zu Nummer 9 (Artikel 1 Nr. 32 [§ 55 Abs. 3 GüKG])

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung zu.

Zu Nummer 10 (Artikel 1 Nr. 35 [§ 58 GüKG])

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung zu.

Zu Nummer 11 (Artikel 1 Nr. 36 [§ 59 GüKG])

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung zu.

Zu Nummer 12 (Artikel 1 Nr. 39 [§ 62 GüKG])

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung zu und faßt den zweiten Halbsatz des § 62 wie folgt: „, soweit dies zur Durchführung von Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft oder eines internationalen Abkommens erforderlich ist.“

Zu Nummer 13 (Artikel 1 Nr. 51a bb [§ 99 Abs. 1 Nr. 5 GüKG])

Anstriche 1 und 2:

Die Bundesregierung stimmt den vorgeschlagenen Änderungen zu.

Anstrich 3:

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung zu und ersetzt die Angabe: „§ 27“ durch die Angabe „§ 27 Abs. 1 bis 6“ sowie die Angabe „55 Abs. 1“ durch die Angabe „55 Abs. 1 Nr. 2 bis 4“.

Anstrich 4:

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung zu und fügt nach der Angabe „55 Abs. 1“ die Worte „, auch in Verbindung mit § 87 Satz 2 und § 89c Satz 2“ ein.

Anstrich 5:

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung zu und streicht die Angabe „§ 58“.

Zu Nummer 14 (Artikel 1 Nr. 52 [§ 99a Abs. 1 d GüKG])

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung zu und fügt hinter dem Wort „oder“ das Wort „wirksam“ ein.

Zu Nummer 15 (Artikel 1 Nr. 56 [§ 103 Abs. 3 Nr. 2 GüKG])

Die Bundesregierung stimmt den vorgeschlagenen Änderungen nicht zu.

Die bisherige Regelung, wonach die Erteilung von Transportgenehmigungen für den Verkehr mit dem Ausland sowie die Zuständigkeit für die Erteilung im Verordnungswege geregelt wird, hat sich wegen der relativ häufig erforderlichen Änderungen bewährt. Sie bedarf keiner Korrektur.

Den Belangen der Länder wird dadurch Rechnung getragen, daß diese Rechtsverordnungen deren Zustimmung bedürfen.

Zu Nummer 16 (Artikel 1 Nr. 56 [§ 103 Abs. 3 und 5 GüKG])

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung nicht zu.

Zur Begründung siehe Ausführungen zu 15.

Zu Nummer 17 (Artikel 1 nach Nr. 57 [§ 103 b GüKG])

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung zu.

Zu Nummer 18 (Artikel 6 Abs. 1 [§ 19 AbfG])

Die Bundesregierung stimmt der vorgeschlagenen Änderung nicht zu.

Die BAG ist schon jetzt Bußgeldbehörde bei Verstößen ausländischer Unternehmer und Kraftfahrer gegen Vorschriften des Fahrpersonalrechts, der Beförderung gefährlicher Güter sowie des Ordnungsrechts.

Das Bundesamt für Güterverkehr ist deshalb ohne weiteren Verwaltungsaufwand in der Lage, als Bundesoberbehörde mit derselben hohen Effizienz auch Zuwiderhandlungen abfallrechtlicher Vorschriften zu verfolgen. Ein Verlagerungseffekt tritt nicht ein, da die bisher zuständigen Länderbehörden derartige Verfahren nicht durchführen.

Es ist aber von großer Bedeutung, die zum Teil erheblichen umweltrelevanten Verstöße konsequent zu verfolgen und zu ahnden.