

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Güterkraftverkehrsrechts – Drucksache 13/9314 –

hier: Gegenäußerung der Bundesregierung

A. Zur Stellungnahme des Bundesrates

Zu Nummer 1 Artikel 1 (§ 1 Abs. 1 GüKG)

Die Bundesregierung stimmt dem Änderungsvorschlag zu.

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

Die Bundesregierung stimmt dem Änderungsvorschlag zu.

Zu Nummer 3 Artikel 1 (§ 1 Abs. 5 GüKG)

Die Bundesregierung stimmt dem Änderungsvorschlag zu.

Zu Nummer 4 Artikel 1 (§ 2 Abs. 1 Nr. 7 GüKG)

Dem Änderungsvorschlag kann nicht gefolgt werden.

Die Einschränkung bedeutete nämlich, daß die land- und forstwirtschaftlichen Sonderverkehre sowohl im Werk- als auch im gewerblichen Güterkraftverkehr nur noch dann vom Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) ausgenommen sind, wenn der Beförderer zugleich Inhaber eines land- und eines forstwirtschaftlichen Betriebes ist. Sie führte außerdem zu schwierigen Abgrenzungsfragen und damit zu Rechtsunsicherheit. So fragt sich z. B., wer Inhaber des Betriebes ist, wenn der Eigentümer des Betriebes diesen nicht selbst bewirtschaftet.

Des weiteren wären die in der Praxis häufig anzutreffende und sehr wichtige Mithilfe innerhalb der Familie durch den Ehepartner, die Eltern oder Kinder etc.

sowie der saisonale Einsatz von Aushilfsfahrern (Nachbarn, Berufskollegen etc.) künftig nicht mehr möglich, weil diese Personen keine im Betrieb „ständig Beschäftigten“ sind. Ein derartiges Verbot würde den Freistellungstatbestand aushöhlen.

Die vorgeschlagene Einschränkung erscheint auch unter den angeführten Mißbrauchsaspekten nicht überzeugend, enthält doch der Regierungsentwurf bereits zahlreiche Einschränkungen (Freistellung außer der Nachbarschaftshilfe nur im Rahmen von Maschinenringen oder vergleichbaren wirtschaftlichen Zusammenschlüssen, dabei nur für bestimmte steuerbegünstigte Fahrzeuge und nur im Nahbereich von 75 km). Diese bringen nach Ansicht der Bundesregierung den Ausnahmecharakter der land- und forstwirtschaftlichen Sonderverkehre in ausreichendem Umfang zum Ausdruck. Auch künftig soll die Freistellung nur so weit reichen, wie sich die in der Land- und Forstwirtschaft Tätigen in ihrem Bereich unter den genannten engen Voraussetzungen und ausschließlich regional begrenzt gegenseitig unterstützen.

Bei der Fassung des Regierungsentwurfs handelt es sich um einen nach langwierigen und schwierigen Erörterungen gefundenen Kompromiß, den insbesondere der Bundesminister für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, der Bundesverband Güterkraftverkehr und Logistik, der Deutsche Bauernverband und der Verein der Zuckerindustrie mittragen können.

Zu Nummer 5 Artikel 1 (§ 3 Abs. 6 GüKG)

Die Bundesregierung schlägt vor, § 3 Abs. 4 bis 8 wie folgt zu fassen:

„(4) Der Erlaubnisinhaber erhält auf Antrag neben der Erlaubnis so viele Erlaubnisausfertigungen, wie ihm weitere Fahrzeuge und das für diese erforderliche Eigenkapital nach der Richtlinie 96/26/EG des Rates vom 29. April 1996 über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. EG Nr. L 124 S. 1) in der jeweils geltenden Fassung zur Verfügung stehen. Eigenkapital, auf Grund dessen beglaubigte Abschriften der Gemeinschaftslizenz nach der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten (ABl. EG Nr. L 95 S. 1) in der jeweils geltenden Fassung erteilt wurden, kann im Verfahren auf Erteilung der Erlaubnis und Erlaubnisausfertigungen nicht nochmals in Ansatz gebracht werden.

(5) (Wie § 3 Abs. 4 des Regierungsentwurfs)

(6) (Wie § 3 Abs. 5 des Regierungsentwurfs)

(7) Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt, mit Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung Vorschriften zu erlassen, durch die

1. die Anforderungen an die Berufszugangsvoraussetzungen näher bestimmt werden und
2. a) das Verfahren zur Erteilung, zur Rücknahme und zum Widerruf der Erlaubnis und zur Erteilung und Einziehung der Erlaubnisausfertigungen einschließlich der Durchführung von Anhörungen,
- b) Form und Inhalt, insbesondere die Geltungsdauer der Erlaubnis und der Ausfertigungen,
- c) das Verfahren bei Eintritt wesentlicher Änderungen nach Erteilung der Erlaubnis und der Ausfertigungen,
3. die Voraussetzungen für die Erteilung zusätzlicher Ausfertigungen nach Maßgabe der Richtlinie 96/26/EG des Rates vom 29. April 1996 in der jeweils geltenden Fassung sowie
4. die Voraussetzungen zur Rücknahme und zum Widerruf der Entscheidung über die Erteilung der Ausfertigungen entsprechend Artikel 8 Abs. 3 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 in der jeweils geltenden Fassung

geregelt werden.

(8) (Wie § 3 Abs. 7 des Regierungsentwurfs)“

Durch Einfügung eines neuen § 3 Abs. 4 werden in Anlehnung an die Regelung zu den beglaubigten Abschriften bei der Gemeinschaftslizenz (siehe Artikel 5 Abs. 2 Verordnung [EWG] Nr. 881/92) die materiellen Voraussetzungen für den Erhalt von Erlaubnisausfertigungen genauer beschrieben. Die Formulierung „weitere Fahrzeuge“ soll klarstellen, daß der Unternehmer das zum Erhalt von Ausfertigungen er-

forderliche Eigenkapital nur in dem Umfang nachweisen muß, in dem er außer dem Fahrzeug, in dem er die Originalurkunde mitführen kann, über zusätzliche Fahrzeuge verfügt. Zugleich wird sichergestellt, daß ein Unternehmer im Hinblick auf die grundsätzliche Austauschbarkeit von Gemeinschaftslizenz und Erlaubnis im innerstaatlichen Güterkraftverkehr (§ 5 des GüKG-Entwurfs) nicht doppelt so viele Abschriften/Ausfertigungen erhalten kann als ihm erforderliches Eigenkapital zur Verfügung steht.

Die neue Fassung des § 3 Abs. 7 präzisiert in Nummer 2 Buchstabe a den § 3 Abs. 6 Nr. 2 Buchstabe a des Regierungsentwurfs und in den neuen Nummern 3 und 4 den § 3 Abs. 6 Nr. 2 Buchstabe d des Regierungsentwurfs. Damit bestünde eine ausreichende Ermächtigungsgrundlage auch zur Regelung der Erteilung zusätzlicher Ausfertigungen sowie zur teilweisen und/oder zeitweiligen Entziehung nur von Ausfertigungen.

Es ergäben sich nachstehende Folgeänderungen:

1. In § 5 sind die Worte „über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten (ABl. EG Nr. L 95 S. 1)“ durch die Worte „in der jeweils geltenden Fassung“ zu ersetzen.
2. In § 19 Abs. 1 Nr. 2 ist die Angabe „Rechtsverordnung nach § 3 Abs. 6 Nr. 2 Buchstabe c oder d“ durch die Angabe „Rechtsverordnung nach § 3 Abs. 7 Nr. 2 Buchstabe c, Nr. 3 oder 4“ zu ersetzen.
3. In § 24 Abs. 3 und 4 ist jeweils die Angabe „Ausfertigungen nach § 3 Abs. 6 Nr. 2“ durch die Angabe „Ausfertigungen nach § 3 Abs. 4“ zu ersetzen.
4. In Artikel 7 Nr. 1 ist die Angabe „§ 3 Abs. 6“ durch die Angabe „§ 3 Abs. 7“ zu ersetzen.

Zu Nummer 6 Artikel 1 (§ 7 Abs. 3 GüKG)

Die Bundesregierung schlägt vor, § 7 Abs. 3 wie folgt zu fassen:

„(3) Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, daß während einer Beförderung im gewerblichen Güterkraftverkehr ein Begleitpapier oder ein sonstiger Nachweis mitgeführt wird, in dem das beförderte Gut, der Be- und Entladeort und das Datum der Beladung angegeben werden. Das Fahrpersonal muß das Begleitpapier oder den sonstigen Nachweis nach Satz 1 während der Beförderung mitführen und Kontrollberechtigten auf Verlangen zur Prüfung aushändigen oder in anderer geeigneter Weise zugänglich machen.“

Die neue Formulierung ist präziser, da eine Aushändigung des Nachweises nicht in jedem Fall möglich ist, z.B. dann nicht, wenn festinstallierte elektronische Lesegeräte eingesetzt werden.

§ 19 Abs. 1 Nr. 6 wäre folgendermaßen zu ändern:

- „6. entgegen § 7 Abs. 3 Satz 2 das Begleitpapier oder den sonstigen Nachweis nicht mitführt oder nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt und nicht oder nicht rechtzeitig zugänglich macht.“

Zu Nummer 7 Artikel 1 (§ 9 Abs. 2 GüKG)

Die Bundesregierung stimmt dem Änderungsvorschlag zu.

Zu Nummer 8 Artikel 1 (§ 12 Abs. 2 GüKG)

Dem Änderungsvorschlag kann nicht gefolgt werden.

Die Beibehaltung des vom Bundesrat vorgeschlagenen Antragsverfahrens macht die Aufgabenwahrnehmung der dem Bundesamt für Güterverkehr durch Artikel 1 § 11 Abs. 2 Nr. 3 Buchstabe a auf der Grundlage des Artikels 87 Abs. 3 Satz 1 GG übertragenen Vollzugszuständigkeit von einer Mitwirkung der Länder abhängig, die der in den Artikeln 83 ff. GG niedergelegten Trennung der Verwaltungsräume von Bund und Ländern widerspricht.

Ein uneingeschränktes Anhalterrecht des Bundesamtes für Güterverkehr auch für Kraftomnibusse stellte einen wichtigen Beitrag zur weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit dar. Das Bundesamt könnte dann künftig auch in den Ländern Kraftomnibusse anhalten, die bislang noch keinen Antrag nach § 55 Abs. 1 Nr. 5 GüKG gestellt haben (Baden-Württemberg, Bayern, Berlin, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen und Sachsen-Anhalt).

Zu Nummer 9 Artikel 1 (§ 12 Abs. 4 und 5 und § 21 a – neu – GüKG)

Dem Änderungsvorschlag kann nicht gefolgt werden.

Die Kompetenzregelungen des Grundgesetzes lassen ein gemeinsames, nach außen hervortretendes Ausüben der Staatsgewalt durch Bund und Länder nicht zu. Auch im Bereich der konkurrierenden Gesetzgebung können demnach nur entweder der Bund oder die Länder handeln. Bei dieser Sachlage räumt der Regierungsentwurf – abweichend von den §§ 87, 89 c (Güternahverkehr, land- und forstwirtschaftliche Sonderverkehre) des derzeit geltenden GüKG – das Betriebskontrollrecht in den Bereichen GüKG einschließlich Ausführungsverordnungen, Werkverkehr und Autobahnbenutzungsgesetz für schwere Nutzfahrzeuge (ABBG) nur (noch) dem Bundesamt für Güterverkehr ein.

Sachlich notwendig ist diese Bestimmung, weil eine Bundesbehörde besonders geeignet ist, eine länderübergreifende, bundeseinheitliche Überwachung durch Betriebskontrollen sicherzustellen. Auf diese Weise wird eine Kontrolle nach gleichmäßigen Kriterien gewährleistet. Eine solche ist sowohl in qualitativer als auch in quantitativer Hinsicht im Interesse gleicher Wettbewerbsbedingungen erforderlich. Durch eine zentrale Steuerung können insbesondere illegale Kabotage sowie länderübergreifende Marktstörungen durch unerlaubte Verkehre gezielt bekämpft werden. Hierzu sind unbedingt auch Betriebskontrollen bei der verladenden Wirtschaft erforderlich. Diese sind dem Bundesamt für Güterverkehr nach dem Regierungsentwurf möglich. Gleiches gilt für Anschlußprüfungen zum Zwecke der Beweissicherung.

Nach den Änderungsvorschlägen des Bundesrates hingegen können künftig weder die Erlaubnisbehörden noch das Bundesamt für Güterverkehr Betriebskontrollen bei Verladern durchführen, die keinen Werkverkehr betreiben. Hierdurch würden die Aufdeckung illegaler Kabotage und Anschlußprüfungen zum Zwecke der Beweissicherung erschwert werden.

Des weiteren ist zweifelhaft, ob die Formulierung „Unternehmer“ in § 21 a des Änderungsvorschlags Betriebskontrollen bei Personen gestattet, die zwar gewerblichen Güterkraftverkehr durchführen, aber nicht über eine Erlaubnis, Lizenz etc. verfügen. Gerade hier sind Betriebskontrollen aber besonders dringlich.

Auf der Grundlage des Regierungsentwurfs ergeben sich insoweit keine Probleme. Dieser gestattet nämlich Beauftragten des Bundesamtes für Güterverkehr Betriebskontrollen bei Eigentümern und Besitzern von Kraftfahrzeugen zur Güterbeförderung sowie bei allen anderen, die an der Beförderung oder an den Handelsgeschäften über die beförderten Güter beteiligt sind (§ 12 Abs. 4 des GüKG-Entwurfs).

Daher muß es bei der Fassung des Regierungsentwurfs bleiben.

Zu Nummer 10 Artikel 1 (§ 12 Abs. 6 Satz 1 Nr. 1 GüKG)

Die Bundesregierung stimmt dem Änderungsvorschlag zu.

Zu Nummer 11 Artikel 1 (§ 12 Abs. 6 Satz 1 Nr. 3 GüKG)

Dem Vorschlag wird nicht zugestimmt.

Das Bundesamt soll nur in gravierenden Fällen zur Weitergabe von „Zufallsfunden“ verpflichtet werden, die im Rahmen von Straßen- oder Betriebskontrollen entdeckt wurden. Daher führt § 12 Abs. 6 Satz 1 nur Ordnungswidrigkeiten von erheblichem Gewicht oder Straftaten auf. In den Nummern 5 und 6 sind Ordnungswidrigkeiten genannt, für die ein wesentlich höherer Bußgeldrahmen als bei § 24 StVG gilt. Auch im Falle von Ordnungswidrigkeiten nach § 24 StVG soll aus Verhältnismäßigkeitsgründen nur in besonders schwerwiegenden Fällen eine Mitteilungspflicht begründet werden. Die Geringfügigkeitsgrenze nach § 56 Abs. 1 Satz 1 OWiG (75 DM) ist aber nach Auffassung der Bundesregierung hierfür noch zu niedrig angesetzt.

Zu Nummer 12 Artikel 1 (§ 12 Abs. 6 Satz 2 GüKG)

Dem Änderungsvorschlag kann nicht gefolgt werden.

Es muß aus den zu Nummer 11 genannten Gründen auch künftig dabei bleiben, daß nur schwerwiegende Zuwiderhandlungen gegen die in § 11 Abs. 2 Nr. 3 genannten Rechtsvorschriften, also insbesondere gegen fahrpersonal-, gefahrgut- und abfallrechtliche Vorschriften, die das Bundesamt für Güterverkehr in

Ausübung seines Betriebskontrollrechts zufällig feststellt, an die zuständigen Behörden weitergegeben werden (derzeit § 55 Abs. 3 Satz 1 GüKG).

Zu Nummer 13 Artikel 1 (§ 16 Abs. 3 GüKG)

Die Bundesregierung stimmt dem Änderungsvorschlag zu.

Zu Nummer 14 Artikel 1 (§ 23 Abs. 1)

Die Bundesregierung stimmt dem Änderungsvorschlag zu.

Zu Nummer 15 Artikel 1 (§ 23 Abs. 3 GüKG)

Die Bundesregierung stimmt dem Änderungsvorschlag zu.

Als Folgeänderung muß allerdings noch in § 19 Abs. 1 Nr. 2 die Angabe „§ 23 Abs. 3 oder 5“ durch die Angabe „§ 23 Abs. 3 Satz 1 oder Abs. 5“ ersetzt werden.

Zu Nummer 16 Artikel 1 (§ 24 Abs. 4)

Die Bundesregierung stimmt dem Änderungsvorschlag zu.

Würde allerdings den Vorschlägen der Bundesregierung zu Nummer 5 gefolgt, müßte der Änderungsvorschlag des Bundesrates redaktionell angepaßt werden. Statt „und in unbefristete Ausfertigungen nach § 3 Abs. 6 Nr. 2“ müßte es heißen „und in unbefristete Ausfertigungen nach § 3 Abs. 4“.

Zu Nummer 17 Artikel 1 (§ 25 Abs. 1 GüKG)

Die Bundesregierung stimmt dem Änderungsvorschlag zu.

Zu Nummer 18 Artikel 2

Dem Änderungsvorschlag kann nicht gefolgt werden.

Die gesetzlichen Gebührenhöchstgrenzen in Artikel 8 Abs. 2 Satz 3 des Gesetzes zu dem Übereinkommen über sichere Container (CSC-Gesetz) sollten beibehalten werden, um auch künftig übermäßige Belastungen für die vorwiegend mittelständisch geprägte Verkehrsbranche, die in Europa ohnehin unter erheblichem Wettbewerbsdruck steht, zu verhindern. Auch gelten die in der ursprünglichen Gesetzesbegründung dargelegten Erwägungen für die Gebührenhöchstgrenzen fort. Die Überwachung der Ordnungsmäßigkeit von Containern dient der Erhöhung der Verkehrssicherheit. Dieses besondere öffentliche Interesse verbietet eine zu starke Belastung der Privatwirtschaft mit Gebühren, die auch im Interesse der Allgemeinheit entstehen.

Inwieweit die in Artikel 8 Abs. 2 Satz 3 des CSC-Gesetzes genannten Höchstsätze angepaßt werden müssen, sollte im Rahmen eines anderen Gesetzgebungsverfahrens geprüft werden, um ein rechtzeitiges Inkrafttreten der Reform des Güterkraftverkehrsrechts nicht zu gefährden.

Zu Nummer 19 Artikel 7

Die Bundesregierung stimmt dem Änderungsvorschlag zu.

B. Kosten und Preise

Für Bund, Länder, Gemeinden und die Wirtschaft entstehen durch das Gesetz in der Fassung der Gegenäußerung keine Mehrkosten, da sich gegenüber dem Regierungsentwurf keine kostenrelevanten Änderungen ergeben.

Negative Auswirkungen auf die Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind daher auf Grund der Gegenäußerung nicht zu erwarten.