

15.04.05

Vk - In

**Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen**

**Verordnung zur Änderung güterkraftverkehrsrechtlicher
Vorschriften****A. Problem und Ziel**

Die Verordnung verfolgt in erster Linie das Ziel, Änderungen im Bereich des Kontingent-Regimes der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) für den Güterkraftverkehr in das nationale Recht umzusetzen. Nachdem sich die CEMT aufgrund einer deutschen Initiative darauf verständigt hat, die Verwendung der CEMT-Genehmigung, die eine grenzüberschreitende Kabotage ermöglicht, zeitlich zu beschränken (6-Wochen-Frist), gilt es, diese Vereinbarung im nationalen Recht zu vollziehen.

Mit dem Ersten Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 2. September 2004 (BGBl. I S. 2302) sind der güterkraftverkehrsrechtliche Ordnungsrahmen an die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 484/2002 über die einheitliche Europäische Fahrerbescheinigung für den Einsatz von Fahrpersonal aus Staaten, die nicht Mitglied der Europäischen Union/des Europäischen Wirtschaftsraums sind, im grenzüberschreitenden gewerblichen Straßengüterverkehr und im Kabotageverkehr angepasst und damit die innerstaatlichen Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerbescheinigung auf Gesetzesebene geschaffen worden.

Die Nutzung des begleiteten Kombinierten Verkehrs auf der Schiene (Rollende Landstraße) hat insoweit unerwünschte Auswirkungen, als dass Unternehmer aus Drittstaaten selbst dann im Straßengüterverkehr genehmigungsfrei in Deutschland unbeschränkt fahren können, wenn sie nur auf einem geringen Teil der Strecke auf den Schienenverkehr nutzen. Diese Praxis widerspricht dem Ziel, wonach der Kombinierte Verkehr in Deutschland eine straßenentlastende Wirkung entfalten soll. Daher sollen die bisherigen Möglichkeiten durch eine Begrenzung der zulässigen Fahrtstrecke eingeschränkt werden.

B. Lösung

Um Fehlentwicklungen bei der Benutzung der CEMT-Genehmigungen entgegen zu wirken, wird zur Stärkung des fairen Wettbewerbs im westeuropäischen Transportmarkt eine Verpflichtung in die Verordnung aufgenommen, wonach eine CEMT-Genehmigung nach höchstens 6 Wochen in den Sitzstaat des Transportunternehmens zurückkehren muss. Gleichzeitig wird eine Zuwiderhandlung gegen diese Verpflichtung als Ordnungswidrigkeit Bußgeld be- wehrt.

Ferner werden durch die Verordnung die aus den Rechtsänderungen resultierenden Folge- änderungen in der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr vorgenommen. Insbesondere wird die Erteilung der Fahrerbescheinigung geregelt. Um die straßenentlastende Wirkung des Kombinierten Verkehrs zu stärken, wird für Unternehmer aus Drittstaaten im begleiteten Kombinierten Verkehr (Rollende Landstraße) eine Begrenzung auf 150 Kilometer Luftlinie als maximale Entfernung zwischen dem nächst- gelegenen geeigneten Bahnhof und der Be- oder Entladestelle eingeführt.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen**1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand**

Die Verordnung hat keine Belastung für die öffentlichen Haushalte zur Folge, da zusätz- lichen Ausgaben der für die Ausführung zuständigen Behörden der Länder durch die Be- messung der Gebührensätze ein entsprechendes Gebührenaufkommen gegenübersteht.

2. Vollzugaufwand

Der den Ländern erwachsene Vollzugaufwand durch die Erteilung der Fahrerbescheini- gung wird durch eine entsprechende Bemessung der Gebührensätze berücksichtigt.

E. Sonstige Kosten

Für die Wirtschaft, insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen des Transportgewerbes, entstehen geringfügig höhere Kosten durch die Einführung von Gebührentatbeständen im Zusammenhang mit der Erteilung von Fahrerbescheinigungen. Kostenüberwälzungen, die zu einer nicht quantifizierbaren Erhöhung von Einzelpreisen führen, können daher nicht ausgeschlossen werden. Unmittelbare Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind aber nicht zu erwarten.

Bundesrat

Drucksache **250/05**

15.04.05

Vk - In

Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

**Verordnung zur Änderung güterkraftverkehrsrechtlicher
Vorschriften**

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 15. April 2005

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Matthias Platzeck

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen zu erlassende

Verordnung zur Änderung güterkraftverkehrsrechtlicher Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt.

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

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Frank-Walter Steinmeier

Verordnung zur Änderung güterkraftverkehrsrechtlicher Vorschriften

Vom

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen verordnet auf Grund

- der §§ 17, 23 Abs. 3 Nr. 1, 1a und 3, Abs. 5 Nr. 1, 1a des Güterkraftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Juni 1998 (BGBl. I S. 1485), von denen die §§ 17, 23 Abs. 5 durch Artikel 251 Nr. 1 der Verordnung vom 29. Oktober 2001 (BGBl. I S. 2785) geändert, § 23 Abs. 3 Nr. 1a durch Artikel 1 Nr. 14 Buchstabe b) Doppelbuchstabe aa) eingefügt und § 23 Abs. 3 Nr. 3 durch Artikel 1 Nr. 14 Buchstabe b) Doppelbuchstabe bb) des Gesetzes vom 2. September 2004 (BGBl. I S. 2302) geändert worden sind und
- des § 6 Abs. 1 Nr. 20 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, S. 919):

Artikel 1

Änderung der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr

Die Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und dem Kabotageverkehr vom 22. Dezember 1998 (BGBl. I S. 3976), zuletzt geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 21. Juni 2000 (BGBl. I S. 918), wird wie folgt geändert:

1. Die Bezeichnung der Verordnung wird wie folgt gefasst:
„Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr (GüKGrKabotageV)“

2. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

a) Nach der Angabe zu § 7 wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 7a Verwendung der CEMT-Genehmigung“

b) Die Angaben zum 7. Abschnitt werden wie folgt gefasst:

„7. Abschnitt

Verfahren zur Erteilung einer Fahrerbescheinigung

§ 20 Antrag auf Ausstellung einer Fahrerbescheinigung

§ 21 Geltungsdauer und Unternehmensbindung der Fahrerbescheinigung

§ 22 Rückgabe der Fahrerbescheinigung

§ 23 Änderungsmitteilung und Urkundenberichtigung

§ 24 Überwachung“

c) Folgende Angaben werden angefügt:

„8. Abschnitt

Ordnungswidrigkeiten, In- und Außerkrafttreten

§ 25 Ordnungswidrigkeiten

§ 26 Inkrafttreten, Außerkrafttreten“

3. § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 wird aufgehoben.

4. Die §§ 4 bis 7 werden wie folgt gefasst:

„§ 4

Geltungsbereich, Erteilung und Entziehung der CEMT-Genehmigung

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

1. Inhaber einer Erlaubnis im Sinne des § 3 des Güterkraftverkehrsgesetzes oder einer Gemeinschaftslizenz im Sinne des Artikels 3 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 ist und
2. die Voraussetzungen dafür erfüllt, dass die Genehmigung hinreichend genutzt wird.

Die CEMT-Genehmigung wird mit einer Gültigkeit von einem Kalenderjahr (Jahresgenehmigung) oder mit einer Gültigkeit von 30 Tagen (Kurzzeitgenehmigung) erteilt.

(2) Zuständige Erteilungsbehörde ist das Bundesamt. Der Antrag ist schriftlich bis zum 1. Oktober des Antragsjahres bei der Außenstelle des Bundesamtes zu stellen, in deren Bezirk der Unternehmer den Sitz (Hauptniederlassung) seines Unternehmens hat. Der Antragsteller hat seinem Antrag eine Kopie der Erlaubnis oder Gemeinschaftslizenz beizufügen. Die weiteren Einzelheiten des Erteilungsverfahrens (öffentliche Ausschreibung), insbesondere zu den Voraussetzungen einer hinreichenden Nutzung der Genehmigung, werden durch eine Richtlinie geregelt, die das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Benehmen mit den obersten Verkehrsbehörden der Länder erlässt. Liegen zwingende betriebliche oder persönliche Belange eines Bewerbers vor, zum Beispiel im Erbfall oder wenn ein Unternehmen oder ein selbständiger, abgrenzbarer Unternehmensteil weitergeführt werden soll, so kann im Einzelfall von einer öffentlichen Ausschreibung abgesehen werden.

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

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

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

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

(6) Die CEMT-Genehmigung kann auch widerrufen werden, wenn

1. sie drei Monate nicht genutzt wurde, oder
2. der Unternehmer wiederholt gegen Nebenbestimmungen oder Verwendungsvoraussetzungen der CEMT-Genehmigung verstößt.

Im Fall des Satz 1 Nr. 2 kann vor Ablauf von zwei Kontingentsjahren, die auf das Jahr folgen, in dem die Widerrufsverfügung unanfechtbar geworden ist, ein Antrag auf Erteilung einer CEMT-Genehmigung nicht genehmigt werden.

§ 5

Fahrtenberichtheft

(1) Der Unternehmer hat für jede CEMT-Genehmigung ein Fahrtenberichtheft nach der in § 4 Abs. 1 genannten Resolution gemäß Satz 2 zu führen. Darin sind die dort vorgesehenen Eintragungen über jede Beförderung und jede Leerfahrt in zeitlicher Reihenfolge vorzunehmen. Das Fahrtenberichtheft wird von dem Bundesamt ausgegeben.

(2) Der Unternehmer hat bei

1. CEMT-Jahresgenehmigungen die Durchschriften der ausgefüllten Seiten des Fahrtenberichthefts innerhalb von zwei Wochen nach Ablauf jedes Kalendermonats und das Fahrtenberichtheft innerhalb von zwei Wochen nach Ablauf des Gültigkeitszeitraums,
2. CEMT-Kurzzeitgenehmigungen das Fahrtenberichtheft unverzüglich nach Ablauf des Gültigkeitszeitraums

dem Bundesamt vorzulegen. Sind in einem Kalendermonat keine Beförderungen mit der CEMT-Genehmigung durchgeführt worden, so hat der Unternehmer innerhalb der in Satz 1 genannten Frist Fehlanzeige zu erstatten.

§ 6

Urkundenberichtigung

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

§ 7

CEMT-Umzugsgenehmigung

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

5. Nach § 7 wird folgender § 7a eingefügt:

Verwendung der CEMT-Genehmigung

Eine von einem Mitgliedstaat der CEMT nach der in § 4 Abs. 1 genannten Resolution erteilten CEMT-Genehmigung berechtigt zum grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr unter folgenden Voraussetzungen:

1. Eine CEMT-Genehmigung darf nicht gleichzeitig für mehr als ein Fahrzeug verwendet werden.
 2. Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass innerhalb eines Zeitraums von sechs Wochen mindestens eine Fahrt in den Staat durchgeführt wird, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat.
 3. Der Unternehmer hat dafür zu sorgen, dass das Fahrtenberichtsheft gemäß der in § 4 Abs. 1 genannten Resolution im grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr mit CEMT-Genehmigung während der gesamten Fahrt mitgeführt wird und die ausgefüllten Seiten des Fahrtenberichtshefts während des in der Genehmigungsurkunde eingetragenen Gültigkeitszeitraums im Fahrtenberichtsheft aufbewahrt werden. Das Fahrpersonal muss das Fahrtenberichtsheft im Kraftfahrzeug vollständig mitführen und Kontrollberechtigten auf Verlangen zur Prüfung aushändigen.“
6. In § 9 wird die Angabe „§ 6 Satz 1 und Satz 2 Nr. 1 bis 3“ durch die Angabe „§ 6 Satz 1 und Satz 2 Nr. 1 bis 4“ ersetzt.
7. § 11 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 wird das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt und nach den Wörtern „Europäischen Wirtschaftsraum“ werden die Wörter „oder in der Schweiz“ eingefügt.
 - b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:
„(2) Einem Unternehmer, dessen Unternehmen seinen Sitz in keinem der in Absatz 1 genannten Staaten hat, wird die Drittstaatengenehmigung für ein bestimmtes Kraftfahrzeug oder für mehrere bestimmte Kraftfahrzeuge erteilt.“
8. § 16 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe a und b wird wie folgt gefasst:
- „a) das Kraftfahrzeug im unbegleiteten Kombinierten Verkehr bei der An- oder Abfuhr die deutsche Grenze überschreitet oder

- b) das Kraftfahrzeug im begleiteten Kombinierten Verkehr während der Mitbeförderung auf der Eisenbahn oder dem Binnen- oder Seeschiff die deutsche Grenze überschreitet und nur eine An- oder Abfuhr durchgeführt wird, die beim begleiteten Kombinierten Verkehr Schiene/Straße (Rollende Landstraße) nur zwischen Be- oder Entladestelle und einem innerhalb eines Umkreises von 150 Kilometer Luftlinie gelegenen geeigneten Bahnhof erfolgen darf, und“

9. Nach § 19 wird der folgende Abschnitt eingefügt:

„7. Abschnitt

Verfahren zur Erteilung einer Fahrerbescheinigung

§ 20

Antrag auf Ausstellung einer Fahrerbescheinigung

(1) Bei der Stellung eines Antrags auf Erteilung einer Fahrerbescheinigung sind gegenüber der zuständigen Behörde folgende Angaben zu machen:

1. Name und Rechtsform des Unternehmens,
2. Anschrift des Unternehmens,
3. die für den Sitz des Unternehmens maßgeblichen Telefon- und Telefaxnummern,
4. die zuständige Erteilungsbehörde, Lizenznummer, Datum der Erteilung und Gültigkeitszeitraum sowie Anzahl der ausgegebenen beglaubigten Abschriften der Gemeinschaftslizenz nach Artikel 3 Abs. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92,
5. Name, Vorname, Geburtsdatum, Geburtsort, Staatsangehörigkeit, Art und Nummer des Ausweises, Ausstellungszeitpunkt und –ort des Ausweises, Nummer der Fahrerlaubnis, Ausstellungszeitpunkt und –ort der Fahrerlaubnis, Nummer der Sozialversicherung des Fahrers, für den die Fahrerbescheinigung ausgestellt werden soll.

(2) Mit dem Antrag nach Absatz 1 müssen der zuständigen Behörde folgende Unterlagen vorgelegt werden:

1. die dem Unternehmer erteilte Gemeinschaftslizenz,

2. die Arbeitsgenehmigung-EU des Fahrpersonals, wenn eine solche erteilt worden ist,
3. der Pass, Passersatz oder Ausweisersatz, der Aufenthaltstitel des Fahrpersonals.

Die zuständige Behörde kann Nachweise auch für die übrigen nach Absatz 1 zu machenden Angaben verlangen.

§ 21

Geltungsdauer und Unternehmensbindung der Fahrerbescheinigung

Die Fahrerbescheinigung wird dem Unternehmen in der Regel für einen Zeitraum von fünf Jahren erteilt. Sie kann auch für einen kürzeren Zeitraum erteilt werden insbesondere, wenn das Fahrpersonal über einen Aufenthaltstitel oder eine Arbeitserlaubnis-EU verfügt, die für einen kürzeren Zeitraum als fünf Jahre befristet ist.

§ 22

Rückgabe der Fahrerbescheinigung

Die Fahrerbescheinigung und ihre beglaubigte Abschrift sind unverzüglich an die Ausstellungsbehörde zurückzugeben, wenn die Fahrerbescheinigung nach Artikel 6 Abs. 5 Satz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 ungültig geworden ist.

§ 23

Änderungsmitteilungen und Urkundenberichtigung

Verändern sich nach Erteilung der Fahrerbescheinigung Umstände, die den nach § 20 Abs. 1 Nr. 1, 2, 4 oder 5 zu machenden Angaben zugrunde liegen, so hat das Unternehmen dies der zuständigen Behörde unverzüglich mitzuteilen und auf Verlangen nachzuweisen. Macht die Änderung nach Auffassung der zuständigen Behörde eine Berichtigung der Fahrerbescheinigung erforderlich, so hat das Unternehmen die Fahrerbescheinigung und ihre beglaubigte Abschrift dieser unverzüglich vorzulegen.

§ 24

Überwachung

Im Rahmen der Überwachung nach Artikel 7 Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 hat das Unternehmen der zuständigen Behörde auf Verlangen Nachweise nach § 20 Abs. 2 Satz 1 vorzulegen. Die Behörde teilt dem Unternehmen das Ergebnis der Überprüfung auf Verlangen schriftlich mit.“

10. Der bisherige 7. Abschnitt wird neuer 8. Abschnitt und der bisherige § 20 wird § 25 und wie folgt geändert:

a) Nach Nummer 3 werden die folgenden neuen Nummern 4 bis 8 eingefügt:

- „4. entgegen § 5 Abs. 2 eine Durchschrift oder ein Fahrtenberichtheft nicht oder nicht rechtzeitig vorlegt oder Fehlanzeige nicht oder nicht rechtzeitig erstattet,
- 5. entgegen § 7a Nr. 1 eine CEMT-Genehmigung gleichzeitig für mehr als ein Fahrzeug verwendet,
- 6. entgegen § 7a Nr. 2 nicht dafür sorgt, dass innerhalb eines Zeitraumes von sechs Wochen mindestens eine Fahrt in den Staat durchgeführt wird, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat,
- 7. entgegen § 7a Nr. 3 Satz 1 nicht dafür sorgt, dass das Fahrtenberichtheft mitgeführt wird oder die ausgefüllten Seiten im Fahrtenberichtheft aufbewahrt werden,
- 8. entgegen § 7a Nr. 3 Satz 2 das Fahrtenberichtheft nicht oder nicht vollständig mitführt oder nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt,“.

b) Die bisherigen Nummern 4 bis 6 werden aufgehoben und die bisherigen Nummern 7 bis 11 werden die neuen Nummern 9 bis 13.

c) In der neuen Nummer 12 wird das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt.

d) In der neuen Nummer 13 wird am Ende der Punkt durch ein Komma ersetzt.

e) Nach der neuen Nummer 13 werden die folgenden neuen Nummern 14 und 15 angefügt:

- „14. entgegen § 23 Satz 1 eine Mitteilung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig macht oder

15. entgegen § 23 Satz 1 oder § 24 Satz 1 einen Nachweis nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig erbringt oder nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig vorlegt.“

11. Der bisherige § 21 wird § 26.

Artikel 2

Änderung der Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße

Die Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße vom 21. Mai 2003 (BGBl. I S. 774), geändert durch die Verordnung vom 18. Dezember 2003 (BGBl. I S. 3095), wird wie folgt geändert:

1. In § 4 Abs. 2 Satz 4 wird die Jahreszahl „2004“ durch die Jahreszahl „2005“ ersetzt.
2. § 11 Nr. 1 wird wie folgt gefasst:
 - „1. das Bundesamt für Güterverkehr gemäß § 11 Abs. 2 Nr. 3 Buchstabe m des Güterkraftverkehrsgesetzes,“
3. In der Anlage 3 werden die Wörter „sonstige EG/EWG-Staaten“ durch die Wörter „sonstige EU/EWR-Staaten“ und die Wörter „Nicht-EG/EWG-Staaten“ durch die Wörter „Nicht-EU/EWR-Staaten“ ersetzt.

Artikel 3

Neubekanntmachung

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen kann den Wortlaut der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr und der Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße in der vom Inkrafttreten dieser Verordnung an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 4
Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den

Der Bundesminister für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen

Begründung

A. Allgemeiner Teil

1. Wesentlicher Inhalt

Vorrangiges Ziel der Verordnung ist die Umsetzung von Rechtsänderungen im Bereich des Kontingent-Regimes der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT). Dem liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

Die ursprüngliche Zielsetzung des geltenden CEMT-Regimes, nämlich die osteuropäischen Staaten an den westeuropäischen Güterkraftverkehrsmarkt unter Wahrung der dort erreichten Standards heranzuführen, hat nach der Öffnung der Grenzen an Bedeutung verloren. Eine erhebliche Anzahl von CEMT-Genehmigungen wird nicht mehr im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zwischen Mittel- und Osteuropa genutzt, sondern ausschließlich für Beförderungen innerhalb der Europäischen Union/des Europäischen Wirtschaftsraums eingesetzt. Erhebliche Unterschiede in der Preis- und Kostenstruktur zwischen dem Binnenmarkt der Europäischen Union und den Märkten Osteuropas führen zu Wettbewerbsverzerrungen und zu erheblichen Disparitäten im Warenaustausch. Hinzu

kommt, dass die Erschließung neuer Märkte in Osteuropa nur zögernd in Gang kommt und die Nachfrage nach Transportleistungen dort gering ist. Dies führt in Verbindung mit deutlich niedrigeren Lohnkosten zu einem Überangebot von Transportleistungen auf einem Kostenniveau, mit dem die Unternehmer vorallem Westeuropas nicht konkurrieren können.

Deutschland hat daher im Jahre 2001 die Initiative ergriffen, um zu einer Nutzungseinschränkung der CEMT-Genehmigungen zu gelangen, die zu einem fairen Wettbewerb im Transportmarkt beiträgt. Aufgrund dieser Initiative hat der CEMT-Ministerrat auf seiner Sitzung am 23./24.04.2003 die Resolution CEMT/CM (2003)15/endgültig beschlossen. Die Resolution schreibt vor, dass eine CEMT-Genehmigung nach einem Zeitraum von höchstens 6 Wochen in den Sitzstaat des Unternehmens zurückkehren muss. Durch die Verordnung wird diese Verpflichtung in die Verordnung über den grenzüberschreitenden

Straßengüterverkehr und dem Kabotageverkehr eingestellt und Zuwiderhandlungen gegen diese Verpflichtung werden als Ordnungswidrigkeit Bußgeld bewehrt.

Mit dem Ersten Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 2. September 2004 (BGBl. I S. 2302) ist der güterkraftverkehrsrechtliche Ordnungsrahmen an die Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 484/2002 über die einheitliche Europäische Fahrerbescheinigung für den Einsatz von Fahrpersonal aus Staaten, die nicht Mitglied der Europäischen Union/des Europäischen Wirtschaftsraums sind, im grenzüberschreitenden gewerblichen Straßengüterverkehr und im Kabotageverkehr angepasst und es sind damit die innerstaatlichen Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrerbescheinigung auf Gesetzesebene geschaffen worden.

Durch die Verordnung werden die hieraus resultierenden Folgeänderungen in der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr vorgenommen. Insbesondere wird ein neuer Abschnitt eingefügt, der Einzelheiten zum Verfahren der Beantragung und Ausstellung einer Fahrerbescheinigung enthält.

Nach der Erweiterung der EU ist es nach den bestehenden Vorschriften verstärkt möglich, dass auch Unternehmer aus Drittstaaten selbst dann im Straßengüterverkehr genehmigungsfrei in Deutschland unbeschränkt fahren können, wenn sie nur auf einem geringen Teil der Strecke den Schienenverkehr, und zwar im begleiteten Kombinierten Verkehr (Rollende Landstraße), nutzen. Diese Praxis widerspricht dem Ziel, wonach der Kombinierte Verkehr in Deutschland eine straßenentlastende Wirkung entfalten soll. Diese unerwünschten Auswirkungen werden für Unternehmer aus Drittstaaten durch eine Streckenbegrenzung auf maximal 150 Kilometer Luftlinie zwischen dem nächstgelegenen geeigneten Bahnhof und der Be- oder Entladestelle unterbunden.

Schließlich sind einige redaktionelle Änderungen in der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr erforderlich. Eine

Anpassung der rechtlichen Grundlagen für Kabotage aufgrund des Beitritts der neuen EU-Mitglieder ist nicht erforderlich, da es sich bei den vereinbarten Abweichungen von Art. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 im Beitrittsvertrag vom 4. April 2003 (AA 2003 endgültig) um unmittelbar geltendes innerstaatliches Recht handelt.

2. Kosten, Auswirkungen auf das Preisgefüge und weitere Auswirkungen

Die Kosten, die den für die Ausführung des Güterkraftverkehrsgesetzes zuständigen Behörden der Länder durch den Erwerb der Vordrucke der Fahrerbescheinigung entstehen, sind aus dem Gebührenaufkommen sowie aus dem allgemeinen Sachmittelhaushalt zu bestreiten. Die durch die Verwendung der unter Sicherheitsaspekten gestalteten Vordrucke entstehenden Aufwendungen für die ausstellenden Behörden werden durch eine entsprechende Bemessung der Gebührensätze berücksichtigt.

Im Übrigen entstehen geringfügige weitere Kosten im Bereich der Informationstechnik bei den zuständigen Behörden der Länder im Zusammenhang mit der Anpassung der IT-Infrastruktur an die neuen Aufgaben im Zusammenhang mit der Ausgabe der Fahrerbescheinigung. Aufgrund der heterogenen IT-Infrastruktur in den Ländern sind die Anpassungskosten unterschiedlich hoch und nicht konkret bezifferbar.

Für den Bundeshaushalt entstehen durch die neuen Vorschriften keine zusätzlichen Kosten.

Der den Ländern erwachsene Vollzugsaufwand durch die Ausgabe der Fahrerbescheinigung wird durch eine entsprechende Bemessung der Gebührensätze berücksichtigt.

Für die Wirtschaft, insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen des Transportgewerbes, entstehen geringfügig höhere Kosten durch die Einführung von Gebührentatbeständen im Zusammenhang mit der Ausgabe von Fahrerbescheinigungen. Kostenüberwälzungen, die zu einer nicht quantifizierbaren Erhöhung von Einzelpreisen führen, können daher nicht ausgeschlossen werden. Unmittelbare Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind aber nicht zu erwarten. Die finanziellen Be- und Entlastungen der öffentlichen Haushalte erfordern keine Gegenfinanzierung, die mittelbare Effekte generiert.

Gleichstellungspolitische Aspekte sind durch die Verordnung nicht betroffen. Die Regelungen zum güterkraftverkehrsrechtlichen Ordnungsrahmen betreffen Frauen und Männer gleichermaßen.

B. Im Einzelnen

1. Zu Artikel 1 (Änderung der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr)

Zu Nr. 1 (Überschrift)

Einführung einer amtlichen Abkürzung.

Zu Nr. 2 (Inhaltsübersicht)

Redaktionelle Anpassung

Zu Nr. 3 (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2)

Die Änderung ist notwendig, weil nach Artikel 8 Abs. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 in den dort genannten Fällen bei der Gemeinschaftslizenz eine Aufhebung vorgeschrieben ist. Damit besteht bereits unmittelbar geltendes europäisches Recht. Der Verweis auf § 3 Abs. 5 GüKG enthält im Übrigen keine eigenständigen Regelungsinhalte, da lediglich die Ermessensentscheidung nach den Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes wiederholt wird. Eine derartige Wiederholung ist überflüssig und daher zu streichen.

Zu Nr. 4 (§§ 4 bis 7) und Nr. 5 (§ 7a)

Im Rahmen der Verwaltung des multilateralen CEMT-Kontingents sowie bei der Durchführung der Erteilung von CEMT-Genehmigungen sind beim zuständigen Bundesamt für Güterverkehr Fallgestaltungen von Verstößen gegen Nebenbestimmungen oder Verwendungsvoraussetzungen von CEMT-Genehmigungen bekannt geworden. Beispielfhaft handelt es sich dabei um die Nichtvorlage des Fahrtenberichtheftes oder die Verwendung einer CEMT-Genehmigung für mehrere Fahrzeuge sowie die Verwendung einer CEMT-Genehmigung außerhalb ihres Gültigkeitszeitraumes (insbesondere bei Kurzzeitgenehmigungen).

Die einzelnen Verstöße sind zwar in der Regel als Ordnungswidrigkeiten mit einem Bußgeld bedroht und werden auch als solche geahndet. Schwere oder Anzahl der Verstöße reichen jedoch meist nicht aus, um Zweifel an der Zuverlässigkeit des betroffenen Transportunternehmers im güterkraftverkehrsrechtlichen Sinne zu begründen. Sie bieten

damit regelmäßig keinen Anlass für die Prüfung eines Verfahrens auf Widerruf von Erlaubnis oder Gemeinschaftslizenz durch die zuständige Länderbehörde. Nach derzeitiger Rechtslage kann eine CEMT-Genehmigung seitens des Bundesamtes grundsätzlich erst dann widerrufen werden, wenn zuvor ein Widerruf der Erlaubnis oder Gemeinschaftslizenz durch die Länderbehörde erfolgt ist. Ein Ausschluss des Unternehmens vom Verfahren auf Erteilung von CEMT-Genehmigungen für das nächste Kontingentsjahr ist grundsätzlich nicht möglich.

Gleichwohl können Verstöße gegen Nebenbestimmungen und Verwendungsvoraussetzungen der CEMT-Genehmigung zu Störungen bei der Verwaltung des multilateralen Kontingents führen und Wettbewerbsnachteile für diejenigen Transportunternehmer zur Folge haben, die sich bei der Nutzung der CEMT-Genehmigung rechtstreu verhalten.

Eine gerechte Verteilung der kontingentierten CEMT-Genehmigungen auf die antragstellenden Unternehmer ist nach der derzeitigen Rechtslage mithin nur eingeschränkt möglich. Mit Ausnahme der Ahndung als Ordnungswidrigkeit bleiben die genannten Verstöße sanktionslos.

Mit der Resolution CEMT/CM (2003) 14/endgültig hat sich auch die CEMT der Problematik einer effektiven Kontrolle des Systems kontingentierter Genehmigungen und der Ahndung von Verstößen gegen Verwendungsbestimmungen der CEMT-Genehmigungen angenommen und eine Regelung vorgesehen, die es ermöglicht, Transportunternehmen im Falle wiederholter Verstöße für einen Zeitraum von 2 Jahren vom Besitz von CEMT-Genehmigungen auszuschließen.

Zu § 4 im Einzelnen

Die Änderung der Verordnung trägt dieser Regelung Rechnung, wobei § 4 Abs. 6 Nr. 1 die bereits bisher bestehende Regelung aufrecht erhält.

Mit der Neuregelung des § 4 Abs. 6 Nr. 2 wird zunächst die Möglichkeit geschaffen, CEMT-Genehmigungen zu widerrufen, wenn der Transportunternehmer als Genehmigungsinhaber wiederholt gegen Nebenbestimmungen oder Verwendungsvoraussetzungen der Genehmigung verstoßen hat. Diese Möglichkeit besteht nun unabhängig vom Be-

stand der Erlaubnis oder Gemeinschaftslizenz und kann für den betroffenen Unternehmer dazu führen, dass ihm nur die Berechtigung für einen Teil des von ihm ausgeübten Gewerbes entzogen wird. Beförderungen mit CEMT-Genehmigungen können in der Folge nicht mehr durchgeführt werden. Erlaubnis- bzw. lizenzpflichtige oder mit bilateralen Genehmigungen durchgeführte Beförderungen sind jedoch weiterhin möglich. Der isolierte Widerruf einer CEMT-Genehmigung ist wegen der engen Verknüpfung der Verstöße mit dem CEMT-Regime gerechtfertigt.

Daneben sieht die Vorschrift im Fall eines Widerrufs wegen eines Verstoßes nach § 4 Abs. 6 Nr. 2 vor, dass ein Antrag auf Erteilung einer CEMT-Genehmigung vor Ablauf von zwei Jahren, nachdem die Widerrufsverfügung unanfechtbar geworden ist, nicht genehmigt werden kann. Damit kann eine CEMT-Genehmigung für das einem rechtskräftigen Widerruf folgende dritte Kontingentsjahr wieder erteilt werden.

Diese Vorschrift gilt sowohl im Verfahren auf Wiedererteilung als auch im Verfahren auf Neuerteilung einer CEMT-Genehmigung. Des Weiteren gilt die Vorschrift sowohl für CEMT-Jahresgenehmigungen als auch für CEMT-Kurzzeitgenehmigungen. Für die praktische Durchführung bedeutet dies, dass ein Transportunternehmer, gegen den im laufenden Kontingentsjahr eine bestandskräftige Widerrufsverfügung ergangen ist, die nächsten zwei Kontingentsjahre keinen Anspruch auf Erteilung einer CEMT-Genehmigung hat. Eine Antragstellung lohnt sich für ihn erst wieder für das dritte Kontingentsjahr nach einer bestandskräftigen Widerrufsverfügung. Ausnahmen wegen besonderer Gründe sieht die Vorschrift nicht vor.

Zu § 5 im Einzelnen

Bei CEMT-Jahresgenehmigungen sind die Durchschriften der einzelnen Fahrtenberichtsseiten binnen 14 Tagen nach Ablauf des jeweiligen Kalendermonats an das Bundesamt für Güterverkehr zu senden

Zu Nr. 5 (§ 7a)

Die Resolution CEMT/CM(2003)15/endgültig erweitert die Verwendungsbedingungen der CEMT-Genehmigung um die sogenannte 6-Wochen-Regelung. Diese sieht vor, dass

ein Unternehmer Fahrten mit einer CEMT-Jahresgenehmigung innerhalb eines Zeitraums von maximal 6 Wochen auf dem Gebiet der Mitgliedstaaten der CEMT durchführen darf, ohne zwischenzeitlich in den Staat zurückzukehren, in dem er seinen Sitz hat. Für die Einhaltung der Frist ist eine Transitfahrt durch den Sitzstaat ausreichend.

Der neu eingefügte § 7a trägt dem Rechnung. Er gilt im Unterschied zu den Regelungen in §§ 4 bis 7 auch für Unternehmen, die ihren Sitz im Ausland haben. Dies ermöglicht die Schaffung eines eigenen Bußgeldtatbestands, wobei die Bußgeldhöhe bei einem Verstoß gegen die 6-Wochen-Regelung als unzulässige Verwendung der CEMT-Genehmigung zwischen der Bußgeldhöhe bei ungenehmigtem Güterkraftverkehr und einfacherem Auflagenverstoß angesiedelt wird.

Des Weiteren schließt § 7a jene Regelungen in der Resolution CEMT/CM(2001)9/endgültig und CEMT/CM(2003)14/endgültig ein, die in engem sachlichen Zusammenhang mit der 6-Wochen-Regelung stehen bzw. die einer rechtlichen Gleichstellung bedürfen.

Die Resolution CEMT/CM(2001)9/endgültig regelt, dass eine CEMT-Genehmigung nicht gleichzeitig für mehr als ein Fahrzeug verwendet werden darf. Sie ist bei jeder Fahrt im Kraftfahrzeug mitzuführen. § 7a Nr. 1 überführt diese Regelung in deutsches Recht. Wird eine CEMT-Genehmigung entgegen der Regelung nur auf einer Teilstrecke mitgeführt, beispielsweise weil andere Teilstrecken auch mit anderen Genehmigungen befahren werden dürfen, käme dies einer unerwünschten Ausweitung des Kontingents gleich, da die CEMT-Genehmigung vergleichsweise früher für eine weitere Beförderung zur Verfügung stünde. § 7a Nr. 1 schließt eine derartige Nutzung der CEMT-Genehmigung ausdrücklich aus.

Die Resolution CEMT/CM(2003)15/endgültig erweitert die Verwendungsbedingungen der CEMT-Genehmigungen um die sogenannte 6-Wochen-Regelung.

Wegen der Hintergründe für diese Regelung wird auf den allgemeinen Teil der Begründung verwiesen.

Die Einhaltung der 6-Wochen-Regelung lässt sich im Rahmen von Straßenkontrollen sowie bei deutschen Unternehmen im Rahmen der Ausnutzungskontrolle durch Auswertung der zur Kontrolle vorzulegenden Fahrtenberichtshefte überprüfen.

Kapitel 5 vorletzter Absatz der Resolution CEMT/CM(2001)9/endgültig, zuletzt geändert durch die Resolution CEMT/CM(2003/14/endgültig, regelt, dass die dokumentierten Fahrtenberichte (ausgefüllte Seiten des Fahrtenberichtsheftes) als Nachweismöglichkeit für die Einhaltung der 6-Wochen-Regelung für die Dauer der Gültigkeit der Genehmigung im Fahrtenberichtsheft verbleiben müssen, welches bei Beförderungen/Fahrten mit CEMT-Genehmigungen stets mitzuführen ist. Dem trägt § 7a Nr. 3 Rechnung.

Zu Nr. 6 (§ 9)

Redaktionelle Folgeänderung, die aus der Änderung des § 6 GüKG durch das erste Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes resultiert.

Zu Nr. 7 (§ 11)

Zu Buchstabe a (§ 11 Abs. 1)

Am 01.06.2002 ist das Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Straße in Kraft getreten. Mit diesem sogenannten Landverkehrsabkommen wird einerseits die Geltung der Gemeinschaftslizenz für eine Vielzahl von Verkehren im grenzüberschreitenden Verkehr mit der Schweiz und andererseits die Geltung der schweizerischen Lizenz für den gewerblichen Güterkraftverkehr im grenzüberschreitenden Verkehr mit den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft geregelt.

Zu Buchstabe b (§ 11 Abs. 2)

Drittstaatengenehmigungen sind für schweizerische Unternehmen weiterhin für den Dreiländerverkehr mit den Drittländern von Bedeutung; dies aber nur noch solange, bis die jeweiligen Abkommen der Gemeinschaft und der Schweiz mit den betreffenden Drittländern abgeschlossen worden sind und eine darauf basierende Regelung in gegenseitigem Einvernehmen der Vertragsparteien festgelegt worden ist. Diese Regelung ist dazu bestimmt, für diesen Dreiländerverkehr eine auf Gegenseitigkeit beruhende Behandlung zwischen den Unternehmern der Gemeinschaft und der Schweiz zu gewährleisten (Artikel 13 des Landverkehrsabkommens).

Um diesem Ziel gerecht zu werden, ist es sinnvoll, die erforderlichen Änderungen in § 11 schon jetzt vorzunehmen und nicht den Abschluss der entsprechenden Vereinbarung abzuwarten. Eine zweckmäßige Angleichung ist, dass schweizerischen Unterneh-

mern die Drittstaatengenehmigung nicht länger für ein bestimmtes Kraftfahrzeug oder für mehrere bestimmte Kraftfahrzeuge gemäß § 11 Abs. 2 erteilt wird. Die Differenzierung in § 11 Abs. 2 zwischen Unternehmern aus Mitgliedstaaten der Europäischen Union/des Europäischen Wirtschaftsraums mit anderen Staaten wurde u. a. deshalb vorgenommen, weil bei Drittstaatengenehmigungen regelmäßig vom Gemeinschaftsrecht abweichende Berufs- und Marktzugangsberechtigungen vorliegen. Gerade hier schafft das Landverkehrsabkommen für schweizerische Unternehmer eine Angleichung der Bedingungen. Deshalb sollen die schweizerischen Unternehmer den Unternehmern den Mitgliedstaaten der Europäischen Union/des Europäischen Wirtschaftsraums gleichgestellt werden und die Drittstaatengenehmigung gemäß § 11 Abs. 1 für das Kraftfahrzeug des Unternehmers gelten, in dem sie bei der Beförderung mitgeführt wird.

Diese Vorgehensweise steht auch im Einklang mit dem Ziel des Landverkehrsabkommens, den Zugang der Vertragsparteien zum Güterkraftverkehrsmarkt auf der Straße zu liberalisieren (Artikel 1 Abs. 1 des Abkommens).

Zu Nr. 8 (§ 16)

Mit der Änderung der den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr betreffenden Regelungen in § 16 soll verhindert werden, dass Unternehmer, deren Unternehmen ihren Sitz weder in einem Mitgliedsstaat der EU noch in einem Vertragsstaat des Abkommens über den EWR haben (Drittstaaten), den begleiteten kombinierten Verkehr Schiene/ Straße (Rollende Landstraße – RoLa) benutzen können, um unter Ausnutzung der für den Kombinierten Verkehr bestehenden Privilegierungen genehmigungsfrei in Deutschland im Straßengüterverkehr zu fahren. In diesen Fällen hat die Nutzung der Rollenden Landstraße keine entlastende Wirkung für das deutsche Straßennetz, insbesondere weil mit der Rollende Landstraße nur relativ kurze Distanzen überbrückt werden. Um künftig diese mit der Nutzung der Rollenden Landstraße verbundene Umgehung der Genehmigungspflicht zu verhindern, wird nunmehr klargestellt, dass für Unternehmer aus Drittstaaten im begleiteten Kombinierten Verkehr der Straßenvor- und -nachlauf in Deutschland nur bei Nutzung solcher RoLa-Verbindungen genehmigungsfrei ist, bei denen das Kraftfahrzeug sich beim Überqueren der deutschen Grenze auf dem Eisenbahnwaggon befindet. Nicht zulässig soll es dagegen sein, dass Kraftfahrzeuge die deutsche Grenze auf der Straße überqueren, um entweder im In- oder im Ausland auf die Rollende Landstraße zu wechseln. Stattdessen soll ein solcher, die deutsche Grenze überquerender

Straßenvor- und -nachlauf nur beim unbegleiteten Kombinierten Verkehr mit Containern, Wechselbehältern und Sattelanhängern unter den sich aus § 13 GüKGrKabotageV ergebenden Bedingungen ermöglicht werden. Zu diesem Zweck wird in Buchstabe a der Begriff des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs eingeführt, bei dem allein genormte Ladeeinheiten (Container, Wechselbehälter oder Sattelanhänger) transportiert werden. Dadurch ergibt sich aus Buchstabe a (in Verbindung mit § 13 GüKGrKabotageV) unzweideutig, dass das Kraftfahrzeug eines Drittstaatlens nur dann auf der Straße genehmigungsfrei die Grenze überschreiten darf, wenn dies dazu dient, eine genormte Ladeeinheit zwischen Be- oder Entladestelle und nächstgelegenen Umschlagbahnhof oder einem in einem Umkreis von höchstens 150 km Luftlinie gelegenen Binnen- oder Seehafen zu transportieren. Um etwaigen Missverständnissen vorzubeugen, wird auch ausdrücklich erwähnt, dass die deutsche Grenze gemeint ist. Des Weiteren wird in Buchstabe b der Begriff des begleiteten Kombinierten Verkehrs eingeführt, bei dem das Motorfahrzeug auf dem Eisenbahnwaggon oder dem Schiff mitgeführt wird und der Fahrer in einem Schlafwagen bzw. auf dem Schiff mitfährt. Es wird ausdrücklich bestimmt, dass die Nutzung dieser Variante des Kombinierten Verkehrs nur dann genehmigungsfrei ist, wenn das Kraftfahrzeug bei der Mitbeförderung auf der Eisenbahn oder dem Binnen- oder Seeschiff die deutsche Grenze überschreitet. Zusätzlich wird in Buchstabe b mit der Einführung einer 150 Kilometer Luftlinie als maximale Entfernung zwischen dem nächstgelegenen geeigneten Bahnhof und der Be- oder Entladestelle im begleiteten Kombinierten Verkehr auf der Schiene (Rollende Landstraße) die straßenentlastende Wirkung des kombinierten Verkehrs betont und damit zur Entlastung der deutschen Straßen beigetragen. Mit dieser Entfernungsbeschränkung wird eine Angleichung des Straßenvor- und -nachlaufs bei der Rollenden Landstraße an den Kombinierten Verkehr Binnenwasserstraße/Straße bzw. See/Straße herbeigeführt, wo ebenfalls der Straßenvor- und -nachlauf innerhalb eines Umkreises von höchstens 150 Kilometer Luftlinie zwischen Hafen und Be- oder Entladestelle stattfinden darf. Die Einführung einer Entfernungsbeschränkung bei der Rollenden Landstraße konkretisiert damit die Zielrichtung des kombinierten Verkehrs, dass der Hauptlauf auf der Schiene/Wasser möglichst lang und der Straßenvor- und -nachlauf möglichst kurz sein sollen.

Zu Nr. 9 (nach § 19)

Durch die Nummer 9 wird ein neuer 7. Abschnitt in die Verordnung eingefügt, der sich mit dem Verfahren zur Erteilung einer Fahrerbescheinigung für Staatsangehörige eines

Drittstaates befasst. Da der grenzüberschreitende Verkehr nach den Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 484/2002 künftig nicht nur den Regeln der Gemeinschaftslizenz, sondern auch denen über die Fahrerbescheinigung unterliegt, ist es aus Gründen der Gesetzessystematik konsequent, die diesbezüglichen Verfahrensvorschriften in dieser Verordnung zu regeln.

Weil das Verfahren zur Erteilung einer Fahrerbescheinigung starke Ähnlichkeiten mit dem Verfahren zur Erteilung einer güterkraftverkehrsrechtlichen Erlaubnis oder einer anderweitigen Berechtigung aufweist, orientieren sich die Vorschriften des 7. Abschnitts an den diesbezüglichen Verfahrensvorschriften (insbesondere dem 2. Abschnitt der Berufszugangsverordnung für den Güterkraftverkehr vom 21.06.2000, BGBl. I S. 918)).

Zu § 20 im Einzelnen

§ 20 stellt in Abs. 1 zunächst klar, dass die Erteilung einer Fahrerbescheinigung auf Antrag erfolgt. In den Nummern 1 bis 5 werden die Daten genannt, die der Unternehmer gegenüber der Behörde anzugeben und ggfs. nachzuweisen hat, damit diese den Antrag bearbeiten kann.

Da die Fahrerbescheinigung nur erteilt werden kann, wenn die Behörde geprüft hat, ob tatsächlich alle Erteilungsvoraussetzungen vorliegen, schreibt § 20 Abs. 2 die Vorlage bestimmter Dokumente vor.

Zu § 21 im Einzelnen

§ 21 regelt insbesondere, dass dem Unternehmer die Fahrerbescheinigung erteilt wird. Die Geltungsdauer der Fahrerbescheinigung wird im Regelfall auf den in der Verordnung vorgesehenen maximalen Geltungszeitraum von 5 Jahren festgelegt.

Zu § 22 im Einzelnen

Ebenfalls zur Vermeidung von Missbrauchsfällen enthält § 22 die Verpflichtung des Unternehmens, das Original der Fahrerbescheinigung sowie die ihm erteilte beglaubigte Abschrift an die Ausstellungsbehörde zurückzugeben, wenn sie nach Art. 6 Abs. 5 Satz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 ungültig geworden ist. Ungültig wird sie, wenn die Bedingungen, unter denen sie erteilt wurde, nicht mehr vorliegen. Damit wird die Fahrerbescheinigung nicht nur lediglich rechtswidrig und aufhebbar, sondern ungültig, mit

der Konsequenz, dass die Rückgabe unmittelbar ohne Rücknahme oder Widerruf gefordert werden kann.

Zu § 23 im Einzelnen

§ 23 enthält eine Mitteilungspflicht des Unternehmers gegenüber der Ausstellungsbehörde, falls sich nach Erteilung der Fahrerbescheinigung wesentliche – dem Erteilungsantrag zugrunde liegende – Daten ändern; gegebenenfalls sind auf Verlangen der Behörde die erteilten Dokumente zur Berichtigung vorzulegen.

Zu § 24 im Einzelnen

Zur Erreichung des mit der Einführung der Fahrerbescheinigung verfolgten Gesetzeszweckes ist nach § 24 eine wirksame Überwachung der Vorschriften unerlässlich. Das in europäischem Recht geregelte Überwachungsverfahren setzt die Mitwirkung des Unternehmers voraus; daher treffen ihn auf Verlangen der zuständigen Behörde die in Satz 1 aufgezählten Verpflichtungen zur Vorlage bestimmter Nachweise.

Über das Ergebnis hat die Behörde den Unternehmer schriftlich zu informieren, wodurch dieser eine Überprüfung der Entscheidung im Verwaltungsrechtswege verlangen kann.

Zu Nr. 10 (§ 25)

Mit den Einfügungen werden zum Einen die Bußgeldbewehrungen für die neu geschaffenen Tatbestände in § 7a geschaffen. Andererseits bedingt das geänderte Fahrer-berichtsheft eine entsprechende Anpassung der Vorschriften über Ordnungswidrigkeiten. Die Integration von § 5 Abs. 2 – bisherige Fassung - in den neu geschaffenen § 7a führt zu redaktionellen Folgeänderungen.

Auf diese Weise wird gewährleistet, dass ein Verstoß gegen diese Verwendungsbedingung einerseits schwerer wiegt als ein einfacherer Auflagenverstoß, andererseits nicht mit ungenehmigtem Güterkraftverkehr gleichgesetzt wird, was ein u. U. unverhältnismäßig hohes Bußgeld zur Folge hätte. Eine Auslegung als ungenehmigter Güterkraftverkehr hätte zudem den Nachteil, dass hiermit ein unverhältnismäßig hoher Aufwand auf Seiten der zuständigen Behörden und der Unternehmen verbunden wäre, zum einen die Ge-

nehmung im Falle eines Verstoßes gegen die 6-Wochen-Regelung einzuziehen wäre und zum anderen § 7c GüKG (Auftraggeberhaftung) voll greifen würde.

Um dem Unternehmer im Falle eines Verstoßes gegen die 6-Wochen-Regelung keinen Anreiz zu geben, dieses mittels Nichtmitführung, Nichtvorlage oder unvollständiger Vorlage des Fahrtenberichtshefts zu verschleiern, müssen diese Tatbestände im Wesentlichen so behandelt werden wie der Verstoß gegen die 6-Wochen-Regelung selbst. Gegenwärtig werden Verstöße im Zusammenhang mit dem Fahrtenberichtsheft im Wesentlichen als Auflageverstöße behandelt, wobei die Geldbußen vergleichsweise gering sind. 7a Nr. 3 übernimmt zum Einen die Regelungen des § 5 Abs. 2 zu den Mitführungs- und Aushändigungspflichten, ergänzt um die neuen Anforderungen an die Handhabung des Fahrtenberichtshefts, und verpflichtet zum Anderen zur Führung des Fahrtenberichtshefts gemäß § 5 Abs. 1 Satz 1 der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr. Die Aufnahme dieser Rechtsnorm in den neu geschaffenen § 7a führt zu einer Gleichbehandlung von Nichtmitführung, Nichtvorlage bzw. unvollständiger Vorlage des Fahrtenberichtshefts einerseits und Verstoß gegen die 6-Wochen-Regelung andererseits.

Zu Nr. 11 (§ 26)

Redaktionelle Folgeänderungen

3. Zu Artikel 2 (Änderung der Verordnung über technische Kontrollen von Nutzfahrzeugen auf der Straße)

Zu Nr. 1 (§ 4)

Harmonisierung der Berichtszeiträume nach § 4 Abs. 2 und § 10.

Zu Nr. 2 (§ 11)

Um im Rahmen der erweiterten Überwachungsaufgaben des Bundesamtes für Güterverkehr in § 11 Abs. 2 Nr. 3 Buchstabe m des Güterkraftverkehrsgesetzes, eingefügt durch Art. 1 Nr. 9 des Ersten Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 2. September 2004 (BGBl. I S. 2302), die Vorschriften und Ermächtigungen nach der

TechKontrollV uneingeschränkt anwenden zu können, muss die Verordnung entsprechend angepasst werden.

Zu Nr. 3 (Anlage 3)

Redaktionelle Änderung

4. Zu Artikel 3 (Neubekanntmachung)

Artikel 3 enthält die Ermächtigung zur Neubekanntmachung der Verordnungen in ihren aktuellen Fassungen.

5. Zu Artikel 4 (Inkrafttreten)

Artikel 4 regelt das Inkrafttreten der Verordnung.