

14.10.05

Vk

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

Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr**A. Probleme und Ziele**

Mit dieser Verordnung wird eine Änderung im Bereich des Kontingent-Regimes der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) für den Güterkraftverkehr in nationales Recht übernommen. Aufgrund einer deutschen Initiative beschloss die Europäische Konferenz der Verkehrsminister auf der Ministerrat-Sitzung in Moskau die zeitliche Nutzungsbeschränkung in eine zahlenmäßige Beschränkung der Beförderung außerhalb des Niederlassungsstaates umzuwandeln.

B. Lösung

Um Fehlentwicklungen bei der Benutzung der CEMT-Genehmigungen, die trotz der seit dem 8.07.2005 eingeführten zeitlichen Nutzungsbeschränkung weiter bestehen, entgegen zu wirken, wird zur Stärkung des fairen Wettbewerbs im westeuropäischen Transportmarkt die bisherige zeitliche Nutzungsbeschränkung in eine zahlenmäßige Beschränkung der Beförderungen umgewandelt. Bei Beförderungen mit einer CEMT-Genehmigung dürfen künftig höchstens drei Beförderungen außerhalb des Niederlassungsstaates des Transportunternehmens durchgeführt werden. Danach muss mindestens eine Fahrt zurück in den Niederlassungsstaat erfolgen. Eine Zuwiderhandlung gegen diese Verpflichtung wird künftig als Ordnungswidrigkeit geahndet.

C. Alternativen

Keine

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

Die Änderung der Verordnung hat keine zusätzliche Belastung für die öffentlichen Haushalte zur Folge.

2. Vollzugaufwand

Es entsteht kein zusätzlicher Vollzugaufwand, da auch bisher Verstöße gegen die bestehende zeitliche Nutzungsbeschränkung überwacht und geahndet werden.

E. Sonstige Kosten

Für die inländischen Transportunternehmen dürften sich durch die Änderung der Nutzungsbeschränkung keine zusätzlichen Kostenbelastungen ergeben. Die Einführung einer zahlenmäßigen Beschränkung der Beförderungen als Marktzugangsreglementierung könnte zu einer Verringerung der Anzahl ausländischer Anbieter (ohne eigenen Standort in Deutschland) von Transportdienstleistungen führen. Eine partielle Angebotsverknappung mit Auswirkungen auf Einzelpreise für Transportdienstleistungen kann nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind aber nicht zu erwarten.

F. Gender Mainstreaming

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelung sind nicht gegeben. Die Verordnung bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradiertter Rollen.

14.10.05

Vk

Verordnung

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

**Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über den grenz-
überschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr**

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 14. Oktober 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

Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über den
grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr

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

Erste Verordnung
zur Änderung der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr
und den Kabotageverkehr
Vom 2005

Auf Grund des § 23 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 und 3 in Verbindung mit Satz 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 22. Juni 1998 (BGBl. I S. 1485), § 23 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 geändert durch Artikel 1 Nr. 14 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb des Gesetzes vom 2. September 2004 (BGBl. I S. 2302), verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen:

Artikel 1

Die Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr vom 22. Dezember 1998 (BGBl. I S. 3976), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 29. Juni 2005 (BGBl. I S. 1947), wird wie folgt geändert:

1. Dem § 4 Abs. 1 wird folgender Satz angefügt:
„Im laufenden Kalenderjahr erteilte CEMT- Jahresgenehmigungen gelten ab dem Tag der Ausstellung bis zum Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Erteilung erfolgt.“
2. § 7a wird wie folgt geändert:
 - a) In Nummer 1 wird das Wort „Fahrzeug“ durch das Wort „Kraftfahrzeug“ ersetzt.
 - b) In Nummer 2 werden die Wörter „innerhalb eines Zeitraums von sechs Wochen mindestens eine Fahrt in den Staat durchgeführt wird, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat“ durch die Wörter „höchstens drei aufeinander folgende Beförderungen ohne Befahren des Gebietes des Staates, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat, durchgeführt werden“ ersetzt.
3. § 25 wird wie folgt geändert:
 - a) In Nummer 5 wird das Wort „Fahrzeug“ durch das Wort „Kraftfahrzeug“ ersetzt.

- b) In Nummer 6 werden die Wörter „innerhalb eines Zeitraums von sechs Wochen mindestens eine Fahrt in den Staat durchgeführt wird, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat“ durch die Wörter „höchstens drei aufeinander folgende Beförderungen ohne Befahren des Gebietes des Staates, in dem das Unternehmen seinen Sitz hat, durchgeführt werden“ ersetzt.

Artikel 2

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

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 2006 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den 2005

Der Bundesminister für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen

Begründung

A. Allgemeiner Teil

1. Wesentlicher Inhalt

Mit dieser Verordnung werden die Änderungen im Bereich des Kontingent-Regimes der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) für den Güterkraftverkehr in das deutsche Recht übernommen. Die ursprüngliche Zielsetzung des geltenden CEMT-Regimes, nämlich die osteuropäischen Staaten an den westeuropäischen Güterkraftverkehrsmarkt unter Wahrung des dort erreichten Standards heranzuführen, hat nach Öffnung der Märkte an Bedeutung verloren. Eine Zahl von CEMT-Genehmigungen wird nicht mehr im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr zwischen West-, Mittel- und Osteuropa genutzt, sondern ausschließlich bei Beförderungen innerhalb der Europäischen Union/des Europäischen Wirtschaftsraums verwendet. Erhebliche Unterschiede der Preis- und Kostenstruktur im Binnenmarkt der Europäischen Union und des Europäischen Wirtschaftsraumes einerseits und den Märkten Osteuropas andererseits führen zu Wettbewerbsverzerrungen und zu erheblichen Disparitäten bei der Beteiligung von Unternehmen aus den betroffenen Staaten am 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 vor allem Westeuropas nicht mithalten können.

Deutschland hat daher im Jahre 2001 die Initiative ergriffen, um in einem ersten Schritt zu einer zeitlich begrenzten Nutzungseinschränkung der CEMT-Genehmigungen zu gelangen, die zu einem fairen Wettbewerb im Transportmarkt beiträgt. Auf Grund dieser Initiative hat der CEMT-Ministerrat auf seiner Sitzung im Jahre 2003 beschlossen, dass ein Fahrzeug, mit dem mit CEMT-Genehmigungen Beförderungen außerhalb des Niederlassungsstaates durchgeführt werden in einem Zeitraum von höchstens sechs Wochen in den Niederlassungsstaat des Unternehmens zurückkehren muss. Diese zeitliche Nutzungsbeschränkung ist mit Verordnung vom 29.06.2005 in deutsches Recht übernommen worden.

Deutschland hat seine Initiative zur Schaffung eines fairen Wettbewerbs im europäischen Transportmarkt erfolgreich fortgesetzt, um von der bereits erreichten zeitlichen Nutzungseinschränkung der CEMT-Genehmigungen in einem weiteren Schritt zu einer zahlenmäßigen Beschränkung der Beförderungen außerhalb des Niederlassungsstaates des Transportunternehmens zu gelangen. So hat der CEMT-Ministerrat auf seiner Sitzung am 24./25.05.2005 in Moskau eine zahlenmäßige Beschränkung beschlossen. Zur Umsetzung dieser Entscheidung wurde in der Stellvertretersitzung am 23.06.2005 festgelegt, dass ab dem 01.01.2006 CEMT-Genehmigungen unter der Einschränkung gelten, dass der Transportunternehmer spätestens nach jeder dritten Beförderung ohne Berührung des Niederlassungsstaates mit der Genehmigung eine Fahrt zurück in den Niederlassungsstaat des Unternehmens durchführt. Dabei werden Leerfahrten außerhalb des Niederlassungsstaates nicht berücksichtigt. Durch die Verordnung wird diese Verpflichtung in die Verordnung über den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr und den Kabotageverkehr aufgenommen, Zuwiderhandlungen gegen diese Verpflichtung werden als Ordnungswidrigkeit geahndet.

2. Kosten, Auswirkungen auf das Preisgefüge und weitere Auswirkungen

Die Änderung der Verordnung hat keine zusätzliche Belastung für die öffentlichen Haushalte zur Folge, da bereits derzeit die Einhaltung der Nutzungsbeschränkung zu überwachen ist und Verstöße zu ahnden sind.

Für die inländischen Transportunternehmen dürften sich durch die Änderung der Nutzungsbeschränkung keine zusätzlichen Kostenbelastungen ergeben. Die Einführung einer zahlenmäßigen Beschränkung der Beförderungen als Marktzugangsreglementierung könnte zu einer Verringerung der Anzahl ausländischer Anbieter (ohne Standort in Deutschland) von Transportdienstleistungen führen. Dies könnte zu einer partiellen Angebotsverknappung führen, die sich auf Einzelfälle beschränkt in Einzelpreisveränderungen für Transportdienstleistungen niederschlagen können. Es ist aufgrund des geringen Anteils der mit CEMT-Genehmigungen durchgeführten Straßengütertransporte im Verhältnis zum Güterverkehr mit EU-Gemeinschaftslizenzen oder bilateralen Genehmigungen nicht zu erwarten, dass sich diese möglichen Einzelpreisveränderungen messbar auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau auswirken.

Da die öffentlichen Haushalte nicht belastet werden, gehen hiervon keine mittelbar preisrelevanten Effekte aus.

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 (§ 4)

Redaktionelle Klarstellung.

Zu Nr. 2 (§ 7a)

Zu Buchstabe a (§ 7a Nr. 1)

Redaktionelle Klarstellung. Es wird klargestellt, dass sich die Vorschrift auf die Zugmaschine bzw. Fahrzeugkombination und nicht auf den Anhänger bezieht.

Zu Buchstabe b (§ 7a Nr. 2)

Diese bisherigen einschränkenden Kriterien für die Verwendung einer CEMT-Genehmigung (so genannten 6-Wochen-Regelung) werden in eine zahlenmäßige Beschränkung von Beförderungen außerhalb des Niederlassungsstaates des Transportunternehmens umgewandelt. Diese Regelung sieht nunmehr vor, dass höchstens drei Beförderungen mit einer CEMT-Genehmigung außerhalb des Niederlassungsstaates des Unternehmens durchgeführt werden dürfen. Im Anschluss an diese Beförderungen muss mindestens eine Fahrt zurück in den Niederlassungsstaat durchgeführt werden. Für die Einhaltung dieses Erfordernisses ist eine Leer- oder Transitfahrt durch den Niederlassungsstaat ausreichend.

Bei der Nutzungsbeschränkung einer CEMT-Genehmigung auf höchstens drei Beförderungen außerhalb des Niederlassungsstaates des Transportunternehmens handelt es sich um eine modifizierende Auflage, d.h. eine Inhaltsbestimmung. Somit stellt jede weitere Beförderung außerhalb des Niederlassungsstaates die Ausübung einer genehmigungspflichtigen Tätigkeit ohne die erforderliche Berechtigung und damit ungenehmigten Güterverkehr dar. Denn die CEMT-Genehmigung wird nicht in der Weise eingesetzt, in der ihre rechtmäßige Nutzung vorgesehen ist.

Der Verstoß gegen die modifizierende Auflage der zahlenmäßigen Beschränkung von Beförderungen außerhalb des Niederlassungsstaates stellt einen eigenen Bußgeldtatbestand dar, wobei die Bußgeldhöhe berücksichtigt, dass der Verstoß hinsichtlich der Schwere einem ungenehmigten Güterkraftverkehr entspricht.

Die Einhaltung der zahlenmäßigen Beschränkung von Beförderungen außerhalb des Niederlassungsstaates lässt sich im Rahmen von Straßenkontrollen sowie bei deutschen Unternehmen im Rahmen der Ausnutzungskontrolle durch Auswertung zur Kontrolle vorzulegender Fahrtenberichtshefte überprüfen.

Zu Nr. 3 (§ 25)

Zu Buchstabe a (§ 25 Nr. 5)

Anpassung an die redaktionelle Klarstellung in § 7a Nr. 1.

Zu Buchstabe b (§ 25 Nr. 6)

Anpassung des Bußgeldtatbestandes an die Umwandlung der zeitlichen Nutzungsbeschränkung in eine zahlenmäßige Beschränkung in § 7a Nr.2.

2. Zu Artikel 2

Artikel 2 hält die Ermächtigung zur Neubekanntmachung der Verordnung in ihrer aktuellen Fassung

3. Zu Artikel 3

Artikel 3 regelt das Inkrafttreten der Verordnung.