

21.09.07**Beschluss****des Bundesrates**

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs**KOM(2007) 265 endg.; Ratsdok. 10092/07**

Der Bundesrat hat in seiner 836. Sitzung am 21. September 2007 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat erkennt die Bemühungen zu einer Überarbeitung und Konsolidierung der Rechtsverordnungen zum Marktzugang und zur zeitweiligen Kabotage im Güterkraftverkehr an.
2. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung aber auf, den Vorschlag der Kommission zu der vorgeschlagenen Regelung in der Form einer Verordnung zurückzuweisen.

Ziel sollte es sein, einen Richtlinienvorschlag zu erarbeiten, der auf die in Europa bereits bestehenden Regelungen für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers verweist, da dadurch die verfolgten Ziele bei Berücksichtigung nationaler Rahmenbedingungen leichter zu erreichen sind.

3. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung für den Fall, dass der Erlass einer Verordnung nicht vermeidbar ist, die Kommission aufzufordern, auf die bereits in den Mitgliedstaaten vorhandenen Regelungen zu verweisen:

Nach § 3 i.V.m. § 1 GüKG bedarf derjenige einer Erlaubnis, der geschäftsmäßig oder entgeltlich die Beförderung von Gütern vornimmt, wenn dies mit Kraft-

fahrzeugen geschieht, die einschließlich Anhänger ein höheres zulässiges Gesamtgewicht als 3,5 t haben.

Diese nationale Regelung steht im Einklang mit Abschnitt 4.2.1 des Verordnungsvorschlags zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers (BR-Drucksache 378/07).

Im Gegensatz dazu führt der vorliegende Verordnungsvorschlag im Einführungstext unter Nummer 6 an:

"Gemäß der Richtlinie 2006/94/EG war für die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, deren zulässiges Gesamtgewicht zwischen 3,5 t und 6 t beträgt, keine Gemeinschaftslizenz erforderlich. Die Gemeinschaftsvorschriften für den Güter- und den Personenverkehr gelten allerdings in der Regel für Fahrzeuge, deren zulässiges Gesamtgewicht 3,5 t oder mehr beträgt. Die Bestimmungen dieser Verordnung sollten daher im Bereich des Straßenverkehrs in Einklang gebracht werden und lediglich Ausnahmen für Fahrzeuge vorsehen, deren zulässiges Gesamtgewicht weniger als 3,5 t beträgt."

Ergänzend wird in Artikel 1 unter Absatz 5 Buchstabe c angeführt:

"Folgende Beförderungen sowie im Zusammenhang damit durchgeführte Leerfahrten sind von dieser Verordnung ausgenommen:[...]

c) Die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, deren zulässiges Gesamtgewicht, einschließlich des Gesamtgewichts der Anhänger 3,5 t nicht übersteigt."

Im Sinne einer einheitlichen Definition und Rechtsauslegung ist in beiden Verordnungsvorschlägen der einheitliche Begriff der "zulässigen Gesamtmasse" zu verwenden sowie die Tonnage durch die Begriffe "nicht mehr als 3,5 t" bzw. "mehr als 3,5 t" zu differenzieren.

4. Zur Vermeidung einer unterschiedlichen Auslegung der Vorschriften bittet der Bundesrat die Bundesregierung ferner, sich bei den Beratungen zum Vorschlag für folgende Änderungen bzw. Klarstellungen einzusetzen:
5. Wie bei den Zugangsvorschriften zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ist es ein Anliegen des Bundesrates auch für den Marktzugang deutlich zum Ausdruck zu bringen, welche Zuständigkeiten entstehen, wenn ein Unternehmen Niederlassungen in Mitgliedstaaten gründet. Dies gilt vor allem für die Er-

teilung der Gemeinschaftslizenz und die Ausstellung der beglaubigten Abschriften (Artikel 4). Die unterschiedliche Auslegung und die Erteilungspraxis in den Mitgliedstaaten erfordern eine Klarstellung. Aus der Vorlage ist die Tendenz zu erkennen, dass jeder Mitgliedstaat für die in seinem Hoheitsgebiet befindliche Niederlassung und deren Überprüfung der Marktzugangsvoraussetzungen zuständig sein soll. Gegen eine solche Regelung bestehen keine Bedenken.

6. Die Gültigkeit der Lizenz nach Artikel 4 Abs. 2 sollte nicht auf einen bestimmten Zeitraum abgestellt werden, sondern sollte maßgeblich von dem in Artikel 11 Abs. 2 des Verordnungsvorschlags zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers (BR-Drucksache 378/07) genannten Risikoeinstufungssystem bestimmt werden. Eine wiederkehrende Verlängerung der Gültigkeit nach einem Fristablauf wäre dadurch entbehrlich und würde auch den Verwaltungsaufwand erheblich reduzieren.
7. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, dafür Sorge zu tragen, dass Artikel 6 Abs. 2 detaillierter gefasst wird. Insbesondere ist von Bedeutung, ob bei dieser Aufgabenerfüllung auch die von der Polizei durchgeführten Überprüfungen künftig zu erfassen sind. Bislang erfolgten polizeiliche Mitteilungen nur im Fall eines festgestellten Normverstoßes. Sollten künftig auch durchgeführte Kontrollen ohne festgestellte Beanstandungen zu erfassen sein, bedeutet dies für die Polizei einen erheblichen Mehraufwand und wird daher abgelehnt.
8. Gegen die im Vorschlag in Artikel 8 Abs. 2 vorgesehene Kabotageregelung werden keine Einwendungen erhoben. Sofern sich in den Verhandlungen mit der Kommission eine davon abweichende Ausgestaltung der Kabotage als vertretbar für das Gewerbe abzeichnet und zur Harmonisierung der Kabotage beiträgt, kann die Bundesregierung dieser Regelung beitreten.
9. Mit der "Verwarnung" nach Artikel 11 Abs. 1 wird ein neuer Verfahrensschritt im Güterkraftverkehrsrecht eingeführt. Dieses Rechtsinstrument kann den Verfahrensregeln des nationalen Verwaltungsfahrensrechts nicht eindeutig zugeordnet werden. Einem weiteren Verfahrensschritt, der vor dem Lizenzentzug verbindlich einzuhalten ist, kann daher nicht zugestimmt werden.

10. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, den Artikeln 12 und 13 nicht in dieser Fassung zuzustimmen. Eine Übermittlungspflicht kann nur solche Verstöße betreffen, die rechtskräftig festgestellt und geahndet worden sind bzw. geahndet werden können. Diese Rechtskraft besteht in der Regel nicht innerhalb eines Zeitraums von einem Monat nach Feststellung des Verstoßes. Zudem wären zur Feststellung "wiederholter geringfügiger Verstöße" auch Ordnungswidrigkeiten, die mittels der Erhebung von Verwarnungsgeldern geahndet werden, zu übermitteln. Diese Verstöße werden heute zumeist durch sogenannte "Barverwarnungen" unmittelbar geahndet und nicht weiter registriert. Eine Übermittlungspflicht führt zu neuen und unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwänden bei Kontrollbehörden.

11. Damit auch die Anschrift einer Niederlassung in eine Gemeinschaftslizenz eingetragen wird, ist die Fußnote 2 im Anhang I zu ergänzen.