

**14.03.08**

Vk

**Verordnung****des Bundesministeriums  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**

---

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

Mit der Verordnung sollen Beförderungen in Deutschland durch Unternehmen geregelt werden, die ihren Unternehmenssitz in einem anderen Mitgliedstaat (MS) der EU haben. Die bisher nach der Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 zugelassene zeitweilige Kabotage ist nicht näher definiert, nicht kontrollierbar und kann zu Wettbewerbsverzerrungen gegenüber dem nationalen Straßengütergewerbe führen.

**B. Lösung**

Mit der Verordnung wird der Begriff der Zeitweiligkeit näher definiert. Die befristete Natur der Kabotage schlägt sich zum einen in einer Begrenzung der Zahl der Kabotagebeförderungen und zum anderen in der Festlegung einer Zeitdauer, in der Kabotagebeförderungen erlaubt sind, nieder.

**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. Vollzugsaufwand**

Es entsteht kein zusätzlicher Vollzugsaufwand.

## **E. Sonstige Kosten**

Für die inländischen Transportunternehmen ergeben sich durch die Festlegung der Bedingungen, für die eine zeitweilige Kabotage erlaubt ist, keine zusätzlichen Kostenbelastungen. Die Einführung einer zeitlichen Befristung der Kabotagebeförderungen 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. Bürokratiekosten**

Bürokratiekosten ergeben sich aus der Informationspflicht nach § 8 Abs. 2. Diese Informationspflicht ist neu eingeführt worden. Die bürokratische Nettobelastung beträgt 0, 2 T € pro Jahr.

## **G. Gender Mainstreaming**

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

**14.03.08**

Vk

**Verordnung**  
des Bundesministeriums  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

---

**Zweite Verordnung zur Änderung der Verordnung über den  
grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den  
Kabotageverkehr**

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 12. März 2008

An den  
Präsidenten des Bundesrates  
Herrn Ersten Bürgermeister  
Ole von Beust

Sehr geehrter Herr Präsident,

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

Zweite 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.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Abs. 1 NKRG  
ist als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen  
Dr. Thomas de Maizière



**Zweite Verordnung zur Änderung  
der Verordnung über den  
grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr**

**Vom ...**

Auf Grund des § 23 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 22. Juni 1998 (BGBl. I S. 1485), der zuletzt durch Artikel 295 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

**Artikel 1**

Die Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr und den Kabotageverkehr vom 22. Dezember 1998 (BGBl. I S. 3976), zuletzt geändert durch Artikel 480 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407), wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird nach dem 5. Abschnitt folgender 5a Abschnitt eingefügt:

„5a. Abschnitt

Kabotage

§ 17a Befugnis zur Kabotage“

2. § 8 wird wie folgt geändert:

a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.

b) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

„(2) Ändert sich der Name des Unternehmens oder der Sitz des Unternehmens, so hat der Unternehmer die bilaterale Genehmigung der ausstellenden inländischen Behörde unverzüglich zur Berichtigung vorzulegen. Stellt er den Betrieb endgültig ein, so hat er die Urkunde der ausstellenden Behörde unverzüglich zurückzugeben.“

3. Nach § 17 wird folgender Abschnitt eingefügt:

„5a. Abschnitt

Kabotage

§ 17a Befugnis zur Kabotage

(1) Kabotage ist nur auf Grund europäischen Gemeinschaftsrechts oder mit einer besonderen Genehmigung nach Maßgabe der folgenden Absätze zulässig.

(2) Ein Güterkraftverkehrsunternehmer, der weder Sitz noch Niederlassung in Deutschland hat, darf im Anschluss an eine grenzüberschreitenden Beförderung nach Deutschland nach der ersten teilweisen oder vollständigen Entladung der Güter bis zu drei Kabotagebeförderungen mit demselben Fahrzeug durchführen. Die letzte Entladung, bevor Deutschland verlassen wird, muss innerhalb von sieben Tagen nach der ersten teilweisen oder vollständigen Entladung erfolgen.

(3) Bei Kabotagebeförderungen im Sinne von Absatz 1 hat der Güterkraftverkehrsunternehmer, der weder Sitz noch Niederlassung in Deutschland hat, dafür Sorge zu tragen, dass Nachweise für die grenzüberschreitende Beförderung und jede einzelne durchgeführte Kabotagebeförderung während der Dauer der Beförderung mitgeführt werden, die folgende Angaben enthalten:

1. Name, Anschrift und Unterschrift des Absenders,
2. Name, Anschrift und Unterschrift des Güterkraftverkehrsunternehmers,
3. Name und Anschrift des Empfängers sowie nach erfolgter Entladung die Unterschrift des Empfängers mit Datum der Entladung,
4. Ort und Datum der Übernahme der Ware sowie die Anschrift der Entladestelle,
5. die übliche Beschreibung der Art der Ware und ihrer Verpackung,
6. das Bruttogewicht der Güter oder eine sonstige Mengenangabe,
7. amtliches Kennzeichen des Kraftfahrzeugs oder Aufliegers.

Die Nachweise können mittels Begleitpapier oder eines anderen geeigneten Beförderungsdokumentes, auch in elektronischer Form, erbracht werden.

(4) Das Fahrpersonal muss die Nachweise nach Absatz 3 während der Kabotagebeförderung mitführen und Kontrollberechtigten auf Verlangen zur Prüfung aushändigen oder in anderer geeigneter Weise zugänglich machen.

4. In § 25 werden nach Nummer 11 folgende Nummern 11a bis 11c eingefügt:

„11a. entgegen § 17a Abs. 2 Kabotagebeförderungen durchführt,

11b. entgegen § 17a Abs. 3 Satz 1 nicht dafür Sorge trägt, dass ein Nachweis mitgeführt wird, oder nicht dafür Sorge trägt, dass ein Nachweis die dort genannten Angaben enthält,

11c. entgegen § 17a Abs. 4 einen Nachweis nicht mitführt oder nicht oder nicht rechtzeitig aushändigt und nicht oder nicht rechtzeitig zugänglich macht,“.

## **Artikel 2**

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin

Der Bundesminister  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

## Begründung

### A) Allgemeine Begründung

#### 1. Ziel und Notwendigkeit der Verordnung

Mit Artikel 1 der Verordnung werden vor allem die innerstaatlichen Voraussetzungen geschaffen, die nach Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 des Rates vom 25.10.1993 zeitweilig zugelassenen Kabotageverkehre von Verkehrsunternehmen anderer Mitgliedstaaten näher zu definieren. Die befristete Natur der Kabotage schlägt sich zum einen in einer Begrenzung der Zahl der Kabotagebeförderungen und zum anderen in der Festlegung eines Zeitraums, in dem Kabotagebeförderungen erlaubt sind, nieder.

Im Rahmen der Revision der Markt- und Berufszugangsvoraussetzungen hat die Europäische Kommission gemeinsame Regelungen für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterverkehr und auch für die zeitliche Kabotage vorgeschlagen. Nach diesem Entwurf sollen nach einer grenzüberschreitenden Fahrt drei Kabotagebeförderungen innerhalb von sieben Tagen möglich sein.

Da nicht abzuschätzen ist, wann die neuen Markt- und Berufszugangsvoraussetzungen in Kraft treten werden, ist zum Schutz des deutschen Gewerbes (Kabotagefreigabe der beigetretenen Mitgliedstaaten frühestens am 01.05.2008 bzw. spätestens am 01.05.2009) eine nationale Kabotageregelung zwingend erforderlich.

Die Verordnung regelt in Artikel 1 ferner

- das Erfordernis einer Berichtigung von ausgegebenen bilateralen Genehmigungen,
- Ordnungswidrigkeiten im Zusammenhang mit Kabotageverkehren.

#### 2. Kosten

Für die inländischen Transportunternehmen ergeben sich durch die Festlegung der Bedingungen, für die eine zeitweilige Kabotage erlaubt ist, keine zusätzlichen Kostenbelastungen. Die Einführung einer zeitlichen Befristung der Kabotagebeförderungen 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.



### 3. Bürokratiekosten

Bürokratiekosten ergeben sich aus der Informationspflicht nach § 8 Abs. 2. Diese Informationspflicht ist neu eingeführt worden. Sie richtet sich an alle Unternehmen, die grenzüberschreitenden Güterverkehr betreiben. Vor diesem Hintergrund wurde unter Berücksichtigung einer ex-ante-Schätzung eine Häufigkeit von 50 Meldungen pro Jahr zugrunde gelegt. Der Zeitaufwand zur Befolgung der Informationspflicht beträgt insgesamt sieben Minuten mit Arbeitskosten in Höhe von 28,50 €/Stunde. Daraus resultieren Kosten in Höhe von insgesamt rund 0,2 T €

## **B) Zu den einzelnen Vorschriften**

### **Zu Artikel 1**

#### **Zu Nummer 1**

Es wird ein neuer Abschnitt zur näheren Bestimmung der zulässigen Kabotage eingefügt.

#### **Zu Nummer 2**

Die neue Vorschrift ist den §§ 6 und 7 Abs. 5 nachgebildet, die ihrerseits nur für CEMT- bzw. CEMT-Umzugsgenehmigungen gelten. Eine derartige Regelung für bilaterale Genehmigungen fehlt bislang. Gleichwohl besteht auch bei bilateralen Genehmigungen ein Bedürfnis nach Berichtigung der bereits ausgegebenen Urkunde im Falle der Änderung des Namens des Unternehmers oder des Sitzes des Unternehmens. Nach gegenwärtiger Rechtslage besteht folglich eine Regelungslücke.

Aus dem bilateralen Verhältnis folgt jedoch zumindest inzident eine Verpflichtung zur korrekten Genehmigungsausgabe und Verwaltung des Kontingents durch den ausgebenden Staat.

Bei den bilateralen Genehmigungen handelt es sich um Einzelfahrtgenehmigungen oder Zeitgenehmigungen mit einer Gültigkeitsdauer von einem Jahr. Bei bilateralen Zeitgenehmigungen ist eine Umschreibung dringend geboten. Aber auch bilaterale Einzelfahrtgenehmigungen werden häufig bereits zu einem weit vor dem Fahrtantritt liegenden Zeitraum ausgegeben und wären im Falle einer unterlassenen Korrektur des Namens oder des Sitzes des Unternehmens nicht mehr aktuell.

Die Erteilung einer bilateralen Genehmigung erfolgt dem Territorialitätsgrundsatz entsprechend durch die zuständigen Behörden des Staates, dessen Gebiet durch die im anderen Staat zugelassenen Kraftfahrzeuge befahren wird. Die Ausstellung/Ausgabe der bilateralen Genehmigung obliegt hingegen aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung der zuständigen Behörde des Staates, in dem der Unternehmer zum Straßengüterverkehr zugelassen ist. Im Falle von bilateralen Genehmigungen nach § 8 ist dies eine deutsche Behörde. Haupttätigkeit dieser Ausstellungsbehörde ist die Personalisierung der bereits durch die ausländische Erteilungsbehörde ausgefertigten Genehmigungsurkunde auf Namen und Anschrift des Sitzes des Antrag stellenden Unternehmers. Hinsichtlich Namen und Anschrift obliegt der ausstellenden Behörde daher eine besondere Sorgfalt, zu deren Beobachtung der durch das bilaterale Vertragsverhältnis geschaffene Vertrauensstatbestand verpflichtet. Eine Berichtigung der Genehmigungsurkunde im Falle von Änderung des Namens und der Anschrift des Unternehmers ist die notwendige Folge hieraus.

### **Zu Nummer 3**

Nach der Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 des Rates vom 25. Oktober 1993 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaates, in dem sie nicht ansässig sind (ABl. L 279 vom 12.11.1993 S. 1), zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 484/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 1. März 2002 (ABl. L 76 vom 19.03.2002 S. 1), ist Kabotage (gewerblicher Güterkraftverkehr mit Be- und Entladestelle in Deutschland durch einen Güterkraftverkehrsunternehmer, der weder Sitz noch Niederlassung in Deutschland hat) nur zeitweilig zulässig.

In den genannten Verordnungen fehlt eine nähere Definition der „Zeitweiligkeit“. Die fehlende Definition führt zu Kontrollproblemen und damit zu Wettbewerbsverzerrungen auf dem Güterkraftverkehrsmarkt. Andere Mitgliedstaaten haben daher bereits nähere Bestimmungen zur Zulässigkeit der Kabotage getroffen oder angekündigt. Dies soll nunmehr auch in Deutschland erfolgen. Die Regelung orientiert sich am Vorschlag der Kommission.

Im Rahmen der Revision der Markt- und Berufszugangsvoraussetzungen hat die Europäische Kommission gemeinsame Regelungen für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs und für die zeitliche Kabotage vorgeschlagen.

Nach diesem Entwurf sollen nach einer grenzüberschreitenden Beförderung drei Kabotagebeförderungen innerhalb von sieben Tagen möglich sein.

**Zu Nummer 4**

Die Vorschrift enthält die notwendigen Bußgeldtatbestände.

**Zu Artikel 2**

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.



Anlage

**Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:  
Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Verordnung über den  
grenzüberschreitenden Güterverkehr und Kabotageverkehr**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Verordnung über den grenzüberschreitenden Güterverkehr und Kabotageverkehr auf Bürokratiekosten, die durch Informationspflichten begründet werden, geprüft.

Mit dem vorliegenden Entwurf werden keine Informationspflichten für Bürger und Verwaltung eingeführt, geändert oder abgeschafft.

Für Unternehmen wird eine Informationspflicht neu eingeführt. Die finanziellen Auswirkungen dieser Informationspflicht sind marginal und werden vom Ressort auf unter tausend Euro pro Jahr geschätzt.

Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrags keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Dr. Ludewig  
Vorsitzender

Prof. Wittmann  
Berichterstatter