

Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
zH Herrn Mag. Christian Kainzmeier
Stubenring 1
1011 Wien

Abteilung für Verkehrs- und Infrastrukturpolitik
Wiedner Hauptstraße 73 | A-1040 Wien
T +43(0)5 90 900/DW
F +43(0)5 90 900/4030
E Verkehrspolitik@wko.at
W <http://wko.at/vp>

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
BMVIT-167.530/0015-II/ST5/2005

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Vp 25187/04/05/Dr.Sp/jm
Dr. Christian Spendel

Durchwahl
4026

Datum
06.09.2005

Novelle zum Güterbeförderungsgesetz

Wir danken für die Übermittlung des Vorschlages zur Novellierung des Güterbeförderungsgesetzes und nehmen dazu wie folgt Stellung:

Allgemeines

Grundsätzlich begrüßen wir die vorgesehenen Neuregelungen, mit denen die Abgrenzungen zum Werkverkehr klargestellt werden und eine handhabbare Grundlage für die Vollziehung der Verwaltung angestrebt wird. Ebenso begrüßen wir den Entfall der gesetzlichen Verwendungs- und Mitführpflicht von Frachtbriefen im innerstaatlichen Verkehr und die Abschaffung der sog. „Nachsichtsregelung“. Die neuen Definitionen für Kleintransporteure und Werkverkehr lassen aber noch einige Fragen offen, die einer unbedingten Klärung bedürfen.

Weiters muss eine verbindliche, praxisorientierte Definition des Begriffes „Kabotage“ im Hinblick auf den Wegfall der Kabotagebeschränkung für die neuen EU-Mitgliedstaaten aufgenommen werden. Ebenso regen wir an, eine Entlastung in Bezug auf die Zuverlässigkeit, eine Abschaffung der Mindeststrafen und eine generelle Reduzierung des Strafrahmens sowie eine Berücksichtigung der verwaltungsstrafrechtlichen Mitverantwortung des Auftraggebers im Zuge dieser Novellierung vorzusehen.

Zu den Bestimmungen im Einzelnen:

Zu Z 1 (Geltungsbereich)

§ 1 Abs 1 u. Abs 1a

Gemäß der derzeitigen Formulierung sind Kleintransporteure von der Verpflichtung des § 6 Abs 1, im Zulassungsschein eine Verwendungsbestimmung einzutragen, ausgenommen. Zur besseren Kontrolle und zur Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen regen wir an, in § 1 Abs 1a auch „§ 6 Abs 1“ einzufügen, so dass diese Verpflichtung auch für das „Kleintransportgewerbe“ gilt.

Mit der Novelle 2001 zum Güterbeförderungsgesetz wurde die sog. „Werkverkehrskarte“ abgeschafft. Die in der Novelle vorgeschlagene Formulierung des § 1 Abs 1a sieht nun durch die Verpflichtung zum Mitführen einer beglaubigten Abschrift aus dem Gewerberegister einen bürokratischen Verwaltungsaufwand vor, der gerade mit der Beseitigung der Werkverkehrskarte abgeschafft wurde. Unternehmen, die Werkverkehr betreiben, müssten für jedes einzelne, im Einsatz befindliche Fahrzeug einen beglaubigten Ausdruck aus dem Gewerberegister mitführen. Dieser Vorgang wäre bei jeder auch noch so kleinen Änderung des Umfangs der Gewerbeberechtigung oder auch des Firmenwortlautes zu wiederholen. Mangels einer Gewichtsgrenze würde diese Verpflichtung auf alle im Werkverkehr eingesetzten Fahrzeuge anzuwenden sein, also auch auf Montage- und Lieferfahrzeuge unter 3,5 t hzG. Massive Zusatzbelastungen brächte diese Vorschrift auch für die Bezirksverwaltungsbehörden. Laut Kfz-Bestandsstatistik per 31.12.2004 würde sich die Anzahl der Kraftfahrzeuge, für die beglaubigte Bestätigungen auszustellen wären, vervielfachen. Ein derartiger Verwaltungsaufwand wird uneingeschränkt abgelehnt; es sollte genügen, wenn die Verwendungsbestimmung „Zur Verwendung für den Werkverkehr bestimmt“ für KFZ über 3,5 t hzG im Zulassungsschein eingetragen ist.

Grundsätzlich fordern wir hier rechtlich eindeutige Formulierungen, die den Werkverkehr mit Kraftfahrzeugen bis 3,5 t hzG von allen Vorschriften des Güterbeförderungsgesetzes befreien, mit Ausnahme lediglich des § 10 und der dazugehörigen Strafsanktionen, um illegale gewerbsmäßige Güterbeförderungen weiterhin zu unterbinden. Im neuen § 1 Abs 1a muss daher ausdrücklich auf die gegenständlichen Dokumente verzichtet und der Abs 1a dementsprechend neu formuliert werden.

§ 1 Abs 1a sollte nunmehr lauten:

Abweichend von Abs 1 gelten jedoch

1. die Bestimmungen der § 6 Abs 1 bis 4 und § 7 Abs. 2 auch für die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen oder Kraftfahrzeugen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3 500 kg nicht übersteigt, und
2. die Bestimmung des § 10 für den Werkverkehr mit Kraftfahrzeugen oder Kraftfahrzeugen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3 500 kg nicht übersteigt und
3. die Bestimmung des § 7 Abs. 1 Z 4 für den Werkverkehr, insofern Genehmigungen gemäß § 7 Abs 1 Z 4 aufgrund zwischenstaatlicher Abkommen vorgeschrieben sind.

Zu Z 2 (Umfang der Konzession)**§ 3 Abs 1**

Da nun offenbar auch das Kleintransportgewerbe „beglaubigte Ausdrucke“ mitführen muss, sollte entweder hier ein zusätzlicher § 3 Abs 1a oder in § 20 ein zusätzlicher Abs 6a mit nachfolgendem Wortlaut eingefügt werden:

„Für die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen oder Kraftfahrzeugen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3 500 kg nicht übersteigt, stellt die Bezirksverwaltungsbehörde so viele beglaubigte Ausdrucke aus dem Gewerberegister aus, wie Kraftfahrzeuge vom Gewerbetreibenden zu diesem Zweck nachweislich eingesetzt werden.“

Der Nachweis erfolgt an Hand der Zulassungsscheine mit der Verwendungsbestimmung „zur Verwendung für die gewerbsmäßige Beförderung bestimmt“. Das setzt bei neu zulassenden Kraftfahrzeugen natürlich voraus, dass Zulassung und Ausstellung des beglaubigten Ausdrucks möglichst am selben Tage erfolgen (können).

§ 3 Abs 2a

Sollte eine Einschränkung der Konzession beantragt werden, so fehlt eine Bestimmung, wonach die bereits ausgestellten Abschriften der Konzessionsurkunden oder die beglaubigten Ausdrucke aus dem Gewerberegister im entsprechenden Umfang zu retournieren sind. Dieses ist aber notwendig, um die Weiterverwendung „überzähliger Nachweise“ auszuschließen.

In diesem Absatz erscheinen zur Klarstellung bzw. auch aus formalen Gründen folgende Ergänzungen erforderlich:

„(2a) Eine Verminderung der Anzahl der eingesetzten Kraftfahrzeuge bedarf keiner Genehmigung. Beantragt der Konzessionsinhaber jedoch nicht eine entsprechende Änderung des Konzessionsumfanges, so sind die erforderlichen Abstellplätze gemäß § 5 Abs. 1 und die finanzielle Leistungsfähigkeit gemäß § 5 Abs. 3 für den in der Konzession angeführten Umfang weiterhin nachzuweisen. Bei einem Antrag auf Verringerung des Konzessionsumfanges hat der Konzessionsinhaber die beglaubigten Abschriften der Konzessionsurkunde bzw. die beglaubigten Ausdrucke aus dem Gewerberegister der Behörde im entsprechenden Umfang zurückzugeben.“

Zu Z 5 (Voraussetzungen für die Erteilung der Konzession)

§ 5 Abs 1

Die Regelung über die erforderlichen Abstellplätze bei weiteren Betriebsstätten darf nicht dazu führen, dass in Zukunft ein Doppelnachweis erbracht werden muss. Der Gesetzeswortlaut „beziehungsweise“ erlaubt hier keine eindeutige Definition. Aus unserer Sicht sollte ein Transportunternehmer alternativ entweder am Stammsitz oder einer weiteren Betriebsstätte oder bei beliebigen Kombinationen von beiden „Standorten“ insgesamt die Stellplätze nachweisen können. Wir gehen davon aus, dass auch bei der weiteren Betriebsstätte die Regelung gilt, dass die Stellplätze in einem angrenzenden Verwaltungsbezirk liegen können. Wir empfehlen weiters im letzten Satz den Begriff „Gutachten“ durch „Stellungnahme“ zu ersetzen.

§ 5 Abs 1a

In Abs 1a ist klarzustellen, dass jede Überprüfung der Behörde für den Nachweis der Konzessionsvoraussetzungen (also auch bei Erweiterung der Konzession) dazu führt, dass der 5-Jahres-Zeitraum neu zu laufen beginnt. Ausgestellte EU-Lizenzen sind über Antrag an die neue Gültigkeitsdauer anzupassen; eine Gebührenpflicht darf diese „Dienstleistung“ nicht auslösen.

Forderung zu § 5 Abs 2 (Beurteilung der Zuverlässigkeit)

Mit der Novelle zum Güterbeförderungsgesetz im Jahr 2001 wurde die Formulierung „wegen schwer wiegender und wiederholter Verstöße“ durch die Formulierung „wegen schwer wiegender Verstöße“ ersetzt, sodass nunmehr alle schwer wiegenden Verstöße gegen die in § 5 Abs 2 Z 3 genannten Vorschriften und auch Verstöße gegen den Umweltschutz und die sonstigen Vorschriften in Bezug auf die Berufspflichten die Zuverlässigkeit ausschließen. Im Interesse der Rechtssicherheit wird hier eine Abgrenzung zu einem „leichten“ Verstoß gefordert bzw. eine Definition, was unter schwer wiegenden Verstößen zu verstehen ist. Insbesondere darf eine Verurteilung nur dann erfolgen, wenn ein Verschulden vorliegt. Auch aus dem Blickwinkel des Verschuldens als Tatbestandsvoraussetzung einer Verurteilung muss zwingend das Verhältnis Anzahl der Fahrzeuge zur Anzahl der Strafen gesetzlich geregelt werden. Eine Gleichbehandlung eines „Ein-Mann-Unternehmens“ mit einer Firma mit zahlreichen Fahrzeugen würde aus diesem Blickwinkel sogar gleichheitswidrig erscheinen. In diesem Zusammenhang darf auf Artikel 3 Abs 2 letzter Unterabsatz der Richtlinie 96/26/EG hingewiesen werden. In diesem Zusammenhang wird weiter eine Klarstellung und gesetzliche Verankerung der dem Unternehmer obliegenden Aufsichts- und Kontrollpflichten gefordert. Damit soll eine Umsetzung des wiederholt vom VwGH eingeforderten Kontrollsystems durch eine gesetzliche Festlegung des Inhaltes eines derartigen Kontrollsystems erfolgen.

§ 5 Abs 4

Der Entfall der Nachsichtsregelung wird ausdrücklich begrüßt. Auch wenn die RL 96/26/EG eine Nachsichtsmöglichkeit vorsieht, sollte eine Konzessionsprüfung in Österreich gem. § 5 ausnahmslos vorgeschrieben werden. Die Anrechnung von bereits abgelegten Prüfungen (Universitäten, Fachhochschulen, etc.) bleibt weiterhin aufrecht. Der Landeshauptmann kann somit Nachsichten nicht mehr erteilen, wenn die Zuverlässigkeit nicht gegeben ist (z.B. wegen einer strafrechtlichen Verurteilung) oder die fachliche Befähigung nicht durch eine Prüfung (Konzessionsprüfung) nachgewiesen wird.

§ 5 Abs 7 - 9

Die vorgesehene Streichung von Abs 7 bis 9 wird klar abgelehnt. Angesichts der bereits erfolgten Erweiterung der Europäischen Union und den bereits absehbaren weiteren Erweiterungsschritten sprechen wir uns gegen die Streichung der EU/EWR-Klausel aus. Eine Lockerung der Bestimmung hätte fatale Auswirkungen auf das heimische Transportgewerbe. Hier schlagen wir vor, die 75% Regelung im § 5 Abs 7 Z 2 zu streichen und folgenden Text einzufügen:

§ 5 Abs 7 [...]

2. bei juristischen Personen und Personengesellschaften des Handelsrechts, dass sie ihren Sitz oder eine nicht nur vorübergehende Niederlassung in Österreich haben und alle zur gesetzlichen Vertretung berufenen Organe oder der geschäftsführungs- und vertretungsbefugte Gesellschafter EWR-Angehörige sind.

Abs 8:

Der Landeshauptmann kann von den in Abs 7 angeführten Voraussetzungen befreien, wenn hinsichtlich der Ausübung der Gewerbe durch österreichische Staatsangehörige oder österreichische Personengesellschaften oder juristische Personen mit dem Heimatstaat des Antragstellers Gegenseitigkeit besteht.

Zu Z 9 (Fortbetriebsrechte)**§ 5a**

§ 5a findet seine Basis in Artikel 4 der bereits zitierten Richtlinie, wobei das Fortbetriebsrecht unter Abs 2 auf die fortbetriebsberechtigten Ehegatten eingeschränkt wird. Zur Vermeidung von Härtefällen scheinen diese Nachsichtsregelungen auch bezüglich der Kinder, Wahlkinder, sowie Kinder der Wahlkinder angebracht. Der Abs 2 sollte dementsprechend erweitert werden.

Zu Z 10 (Bestimmungen über die Gewerbeausübung)**§ 6 Abs 1**

Der Wortlaut des § 6 lässt vermuten, dass in allen Fällen der gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern, also auch beim Einsatz von z.B. Mietfahrzeugen, jedenfalls im Zulassungsschein die Verwendungsbestimmung „zur Verwendung für die gewerbsmäßige Beförderung bestimmt“ eingetragen sein muss. Bei dem Einsatz von Mietfahrzeugen im Sinn des § 3 Abs 3 GüterbefG wird die Verwendungsbestimmung in aller Regel nicht eingetragen sein. Folgende sprachliche Anpassung wird daher angeregt:

§ 6 Abs 1: [...] Beförderung bestimmt“ eingetragen haben. Die Verwendungsbestimmung in der Zulassungsbescheinigung gilt nicht für Kraftfahrzeuge gemäß § 3 Abs 3. Die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern ist auch mit Kraftfahrzeugen gemäß § 3 Abs 3 und solchen gemäß § 11 Z 1 zulässig.

§ 6 Abs 2 u. 3

Hier sollte jeweils der Ausdruck „des Güterverkehrs“ durch „des gewerbsmäßigen Güterverkehrs“ ersetzt werden. Dadurch soll eine weitere klare Abgrenzung zum Werkverkehr hergestellt werden.

§ 6a

Hier verweisen wir auf die bereits oben dargestellte Forderung, wonach Abstellplätze alternativ am Betriebsstandort oder an der weiteren Betriebsstätte nachgewiesen werden können.

Hier sollte ein zusätzlicher Abs 3 eingefügt werden, in dem klargestellt wird, dass die beglaubigten Abschriften der Konzessionsurkunde bzw. die beglaubigten Ausdrucke aus dem Gewerberegister nur von der für den Hauptsitz zuständigen Behörde ausgestellt werden:

„(3) Wird das Gewerbe auch in einer oder mehreren weiteren Betriebsstätte(n) ausgeübt, so dürfen die beglaubigten Abschriften der Konzessionsurkunde bzw. Ausdrucke aus dem Gewerberegister gemäß § 3 Abs 1 nur von der für den Hauptsitz zuständigen Behörde ausgestellt werden.“

Forderung zu § 7 Abs 2 (Kabotage)

Im Hinblick auf die EU-Erweiterung und das derzeit noch gültige Kabotageverbot für bestimmte neue Mitgliedsstaaten ist es notwendig, den zeitlichen Umfang der Kabotage zu konkretisieren. Sowohl Frankreich als auch Italien haben eine entsprechende Regelung; dem Vernehmen nach planen noch andere Länder zum Schutz der nationalen Wirtschaft und zur Verhinderung einer missbräuchlichen Ausübung entsprechende legistische Maßnahmen. Wir weisen darauf hin, dass auf Grund der derzeitigen Rechtslage Verwaltungsübertretungen in den meisten EU-Staaten nicht verfolgbar sind. Schon diese öffentlichrechtliche Interessenslage gebietet, eine „marktkonforme“ Lösung der Kabotageregelung zu finden. Die ernüchternde Insolvenzstatistik sowie die Tatsache der rasanten Steigerung der Zulassungszahlen in den Erweiterungs ländern lassen erahnen, welche Konsequenzen eine Nichtregelung des Kabotageproblems mit sich bringen wird. Im Hinblick darauf, dass der österreichische Kabotagemarkt spätestens am 1. Mai 2009 für Unternehmer aus allen 25 Mitgliedsstaaten geöffnet werden muss, sollte das GüterbefG um eine Regelung zur Eingrenzung der Kabotage unter Berücksichtigung der Empfehlungen der Europäischen Kommission (ABl. 2005/C 21/02) erweitert werden. Diese Eingrenzung sollte in zeitlicher

Hinsicht erfolgen und anhand eines verpflichtend mitzuführenden Fahrtenbuches kontrolliert werden können.

Vorschlag zu § 7 Abs 2:

Die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern, deren Be- und Entladeort innerhalb Österreichs liegt, durch Güterkraftverkehrsunternehmer mit Sitz im Ausland (Kabotage) ist verboten; sie ist nur gestattet,

1. wenn EU-Gemeinschaftsrecht dies vorsieht und das Kraftfahrzeug eines nicht ansässigen Unternehmens höchstens 15 Tage innerhalb eines Zeitraumes von 60 Tagen auf österreichischem Hoheitsgebiet unter Mitführung eines Fahrtenbuches, in welches jede Kabotagefahrt eingetragen werden muss, eingesetzt wird und
2. einmal pro Kalendermonat das österreichische Territorium verlässt,
3. (ehemals Z 2) unverändert.

Zu Z 14 (Werkverkehr - Verwendungsbestimmung)

§ 11 Abs 2

Der Wegfall des Abs 2 wird ausdrücklich begrüßt. Durch die verpflichtende Eintragung der Verwendungsbestimmung in den Zulassungsschein kann eine allfällige Überprüfung - ob es sich bei einer Güterbeförderung mit einem KFZ über 3,5 t hzG um eine gewerbliche Fahrt oder eine Fahrt im Rahmen des Werkverkehrs handelt - jederzeit durchgeführt werden.

Zu Z 15 (Frachtbrief)

§ 17, § 18

Auch der Entfall der §§ 17, 18 wird unterstützt, zumal im CMR Abkommen für den internationalen Verkehr ohnedies ein Frachtbrief vorgesehen ist. Ergänzend muss sichergestellt werden, dass das Nichtmitführen oder die unzulängliche Ausführung eines Frachtbriefes auch im grenzüberschreitenden Verkehr in Zukunft nicht mehr bestraft wird. Nachdem ein Verstoß gegen § 23 Abs 1 Z 3 (Nichteinhaltung von zwischenstaatlichen Abkommen, z.B. CMR Art. 5 „[...] der Frachtbrief begleitet das Gut [...]“) keinerlei gewerberechtliche Auswirkungen hat und auch die Straßenverkehrssicherheit keinesfalls durch einen derartigen Verstoß gefährdet wird, erscheint eine Bestrafung im Rahmen des Güterbeförderungsgesetzes hier nicht zweckdienlich. Die Verwendungs- u. Mitführungspflicht des Frachtbriefes hat ausschließlich zivilrechtlichen Charakter. Das Nichtmitführen eines Frachtbriefes hat keine zivilrechtliche Auswirkung auf das Zustandekommen bzw. die Gültigkeit eines Frachtvertrages.

Zu Z 17 (Behörden)

§ 20 Abs 1 u. 2

Gegen die neue Formulierung besteht grundsätzlich kein Einwand. In diesem Zusammenhang wäre anzumerken, dass die „Konzessionsverfahren“ in der Regel sehr lange dauern. Daher wäre eine Entscheidungspflicht der Behörde innerhalb eines Zeitraumes von z.B. 12 Wochen ein wesentlicher Beitrag zur Entbürokratisierung. Weiters erscheint es sinnvoll, eine Bestimmung aufzunehmen, wonach Änderungen wie z.B. neuer Firmenname, neue Adresse etc. keinen gebührenpflichtigen Tatbestand auslösen; eine derartige Bestimmung soll im § 20 aufgenommen werden.

Zu Z 18 (Strafbestimmungen)

§ 23

Wir fordern die Mindeststrafen gänzlich aufzuheben bzw. zu senken und die Höchststrafen entsprechend zu erweitern. Es darf nicht übersehen werden, dass durch die rigorosen Berufszugangsregelungen ohnedies nur jene Unternehmen ein Transportgewerbe ausüben können, die sich den hohen Anforderungen stellen. Finanzielle Belastungen durch hohe Strafen haben nur in geringem Umfang präventiven Charakter, können aber den Wirtschaftsstandort Österreich für Transportbetriebe sehr schädigen. Auch fällt auf, dass die Behörden im Transportgewerbe von den verwaltungsstrafrechtlichen Möglichkeiten der Ermahnung bzw. dem Absehen von der Strafe kaum Gebrauch machen. Es wäre daher eine Bestimmung aufzunehmen, dass für den Fall der Einhaltung eines geeigneten, im Gesetz verankerten Kontrollsystems zwingend mit Ermahnung vorzugehen ist. In logischer Konsequenz müssen jedoch jene Firmen, die unbefugt das Transportgewerbe ausüben, entsprechend bestraft werden.

Eine Beurteilung der „Schwere“ eines Verstoßes im gewerblichen Verwaltungsstrafrecht (wie hier die Strafbestimmungen des GüterbefG) könnte anhand eines Analogieschlusses aus dem klassischen Strafrecht abgeleitet werden. Dort erfolgt die Unterteilung z.B. in Abhängigkeit des in Geldwert zu bezeichnenden Schadens, der durch einen widerrechtlichen Eingriff in fremdes Vermögen eintritt. Der Geldwert von 2.000 EUR stellt hier z.B. die Grenze zwischen einem Diebstahl (§ 127 StGB) und einem schweren Diebstahl (§ 128 StGB) dar. Gleich verhält es sich bei anderen strafrechtlichen Tatbeständen (Sachbeschädigung, Betrug, Körperverletzung, etc.).

Ein Vergleich der Strafrahmen für Verstöße gem. § 23 Abs 2 und jener nach § 23 Abs 4 i.V.m. § 23 Abs 1 Z 9 macht nach wie vor offensichtlich, dass hier unterschiedliche Strafhöhen für analoge Delikte vorgeschrieben werden.

Forderung I. zu § 23 (Strafsätze)

Aus den o.a. Gründen sollten die Mindeststrafen im GüterbefG ersatzlos beseitigt werden und eine Strafbemessung nach den Grundsätzen des VStG (§ 19) und des StGB (§ 32 Abs 3) herangezogen werden. Parallel dazu können die Höchststrafen im erforderlichen Ausmaß erhöht werden. Eine schwere Bestrafung von Unternehmern, die in außerordentlich schwerwiegendem Maße gegen die Gewerbebestimmungen verstößen, würde dem präventiven Strafzweck der Norm entsprechen. Diese Vorgehensweise würde auch das Gebot der Wettbewerbsgleichheit unterstützen.

Forderung II. zu § 23 (Mitverantwortung des Auftraggebers)

Hier wird vorgeschlagen, eine verwaltungsstrafrechtliche Mitverantwortung des Auftraggebers vorzusehen, der die Durchführung des Beförderungsauftrags unmittelbar beeinflussen kann. Es soll jedoch nur jener Auftraggeber zur Verantwortung gezogen werden, der einen Transportunternehmer vorsätzlich zur Missachtung der unten näher genannten gesetzlichen Vorschriften veranlasst. Die verwaltungsstrafrechtliche Mitverantwortung des Auftraggebers darf nur dann zum Tragen kommen, wenn die Vorsätzlichkeit seines Handelns nachgewiesen werden kann.

Dadurch soll vor allem verhindert werden, dass ein Auftraggeber vorsätzlich ein Güterbeförderungsunternehmen einsetzt, das über keine Konzessionsberechtigung (nationale Konzession gem. § 2, EU-Lizenz gem. VO (EG) 881/92, CEMT Genehmigung; bilaterale Genehmigung) verfügt. Weiters soll verhindert werden, dass ein Auftraggeber ein Güterbeförderungsunternehmen durch nicht einzuhaltende Vorgaben zur

- a) Übertretung von Lenk- und Ruhezeitenvorschriften, oder
- b) zur gewichtsmäßigen Überladung von Fahrzeugen, oder
- c) zur Durchführung von illegalen Kabotagefahrten veranlasst.

Doppelbestrafung gem. § 23 Abs 5 GüterbefG

Laut den Erläuterungen zur GüterbefG Novelle 2001 soll die Bestimmung des § 23 Abs 5 GüterbefG eine Nachbildung des § 9 Abs 7 VStG darstellen, wo eine „Teilung der Geldstrafen zur ungeteilten Hand“ vorgesehen ist. In der Praxis führt diese Bestimmung allerdings oft dazu, dass eine Doppelbezahlung stattfindet und die Geldstrafe sowohl vom Lenker als auch Unternehmer eingefordert wird. Dies widerspricht unseres Erachtens den Grundsätzen der

Solidarschuld, so dass hier eine Klarstellung gefordert wird, dass eine Doppelbestrafung auf Grund des § 23 Abs 5 Güterbeförderungsgesetz nicht zulässig ist.

Zu Z 20 (In-Kraft-Treten)

§ 26 Abs 6

Als Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens sollte unserer Meinung nach aus Gründen der Rechtssicherheit frühestens der 1. Jänner 2006 ins Auge gefasst werden.

Weiters sollte hier eine Übergangsbestimmung für Kleintransporteure vorgesehen werden. Für Kleintransportgewerbetreibende wird die Verpflichtung zum Mitführen einer beglaubigten Abschrift der Konzessionsurkunde neu eingeführt. Diese Verpflichtung sollte bei Fahrzeugen, bei denen die Summe der höchstzulässigen Gesamtgewichte insg. 3 500 kg nicht übersteigt, erst 6 Monate nach In-Kraft-Treten der Novelle Platz greifen.

Freundliche Grüße



Dr. Christoph Leitl
Präsident



Dr. Reinhold Mitterlehner
Generalsekretär-Stv.