

## 506 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVIII. GP

Nachdruck vom 19. 6. 1992

# Regierungsvorlage

## Bundesgesetz, mit dem das Güterbeförderungsgesetz und das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert werden

Der Nationalrat hat beschlossen:

### Artikel I

#### Güterbeförderungsgesetz

Das Güterbeförderungsgesetz, BGBl. Nr. 63/1952; zuletzt geändert durch die Bundesgesetze BGBl. Nr. 630/1982 und 572/1987, wird wie folgt geändert:

1. § 7 Abs. 1 lautet:

„§ 7. (1) Die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen von Orten, die außerhalb des Bundesgebietes liegen, in das Bundesgebiet oder durch das Bundesgebiet hindurch ist außer Inhabern von Konzessionen nach § 3 auch Unternehmern gestattet, die nach den im Staate des Standortes ihres Unternehmens geltenden gesetzlichen Vorschriften zur Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen befugt sind und eine Bewilligung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr für den Verkehr in oder durch das Bundesgebiet erhalten haben. Eine Bewilligung ist jedoch nicht erforderlich, wenn eine anderslautende Anordnung nach Abs. 5 ergangen ist oder wenn eine Vereinbarung gemäß § 7 a besteht.“

2. § 7 Abs. 2 lautet:

„(2) Diese Bewilligung wird für einzelne Güterbeförderungen oder auf Zeit erteilt. Die Bewilligung ist nur zu erteilen, wenn daran ein erhebliches öffentliches Interesse besteht. Der Antragsteller hat glaubhaft zu machen, daß die Fahrt weder durch organisatorische Maßnahmen noch durch die Wahl eines anderen Verkehrsmittels vermieden werden kann. Die Bewilligung ist zu versagen, wenn (insbesondere auch im Hinblick auf die im Bundesgebiet bereits bestehenden Verkehrseinrichtungen) ein Bedürfnis für die beantragte

Güterbeförderung nicht besteht. Dabei sind die verkehrsmäßigen und volkswirtschaftlichen Interessen Österreichs, der Schutz der Bevölkerung und der Umwelt sowie die Möglichkeit der Durchführung der Güterbeförderung im Wege anderer Verkehrseinrichtungen zu berücksichtigen.“

3. § 7 Abs. 3 lautet:

„(3) Nachweise über die Erteilung der Bewilligung nach Abs. 1 sind bei jeder Güterbeförderung über die Grenze mitzuführen und den Organen der Straßenaufsicht sowie den Grenzorganen, sofern deren Aufgaben Zollorganen übertragen sind, diesen Organen auf Verlangen vorzuweisen.“

4. In § 7 wird folgender Abs. 3 a angefügt:

„(3a) Die Organe der Straßenaufsicht sowie die Grenzorgane, sofern deren Aufgaben Zollorganen übertragen sind, diese Organe, haben das Mitführen der Bewilligung gemäß Abs. 1 zu kontrollieren.“

5. § 7 Abs. 4 lautet:

„(4) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann den Landeshauptmann sowie in deren Wirkungsbereich auch die Bundespolizeibehörden, in dessen oder deren örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug in das Bundesgebiet eingebracht wird, gegebenenfalls unter Beschränkungen hinsichtlich Zahl oder Umfang der zu erteilenden Bewilligungen, ermächtigen, die Bewilligungen nach Abs. 1 in seinem Namen und Auftrag zu erteilen, soweit die verkehrsmäßigen und volkswirtschaftlichen Interessen Österreichs sowie Gründe der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Verwaltung dies erfordern.“

6. § 7 a lautet:

„§ 7 a. (1) Vereinbarungen über die grenzüberschreitende Beförderung von Gütern gemäß § 7 können auf Grundlage dieses Bundesgesetzes geschlossen werden, wenn der Umfang des zwischenstaatlichen Güterverkehrs dies erforderlich macht. In den Vereinbarungen ist vorzusehen, daß Kraftfahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen auf der Grundlage der Gegenseitigkeit Fahrten nach,

durch und aus Österreich durchführen können. Dabei können auch zwischenstaatliche Kontingente festgelegt werden, bei deren Ausmaß die verkehrsmäßigen und volkswirtschaftlichen Interessen Österreichs sowie der Schutz der Bevölkerung und Umwelt zu berücksichtigen sind. Die Vergabe der Kontingenterlaubnis gemäß Abs. 2 vierter Satz durch ausländische Behörden kann vereinbart werden. Die Kundmachung der Kontingente erfolgt durch Verlautbarung in der offiziellen Zeitschrift des Fachverbandes und der Fachgruppen des Güterbeförderungsgewerbes.

(2) Die Vergabe der vereinbarten Kontingente erfolgt in einem vereinfachten Verfahren. Die zuständige Behörde kann Bestätigungen darüber ausgeben, daß die in der Vereinbarung festgelegten Voraussetzungen, insbesondere die Einhaltung des vereinbarten Kontingents, gegeben sind (Kontingenterlaubnis). Die Vergabe der Kontingenterlaubnis zur Beförderung von Gütern nach, durch und aus dem anderen Staat an österreichische Unternehmer kann nur erfolgen, wenn diese — je nach der Art der vorgesehenen Beförderung — entweder zur gewerbmäßigen Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen oder zur Ausübung des Werkverkehrs (§ 8) berechtigt sind und den Anforderungen der gemäß Abs. 3 zu erlassenden Verordnung entsprechen, und wenn volkswirtschaftliche Interessen Österreichs nicht entgegenstehen. Die Vergabe der Kontingenterlaubnis an ausländische Unternehmer kann auch durch die zuständige Behörde des gegenbeteiligten Vertragspartners vorgenommen werden.

(3) Durch Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr sind die Vergabe der Kontingenterlaubnis nach Abs. 2 in zeitlicher, räumlicher und sachlicher Hinsicht, deren äußere Form, die näheren Bestimmungen des Vergabeverfahrens sowie der fachlichen Eignung und die Voraussetzungen der betrieblichen Leistungsfähigkeit des Güterbeförderungsunternehmers für die grenzüberschreitende Beförderung von Gütern zu regeln. Neubewerber um die Ausstellung einer Kontingenterlaubnis sind im Verhältnis zu den Marktanteilen der bereits in der grenzüberschreitenden Beförderung von Gütern tätigen Unternehmer angemessen zu berücksichtigen. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann die Vergabe der Kontingenterlaubnis ganz oder teilweise an den Landeshauptmann in seinem Namen und Auftrag übertragen, soweit die verkehrsmäßigen und volkswirtschaftlichen Interessen Österreichs sowie Gründe der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Verwaltung dies erfordern.

(4) Bei der erstmaligen Vergabe und dem Entzug der Kontingenterlaubnis sind die gesetzlichen beruflichen Vertretungen zu hören.“

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

„§ 7 b. (1) Die Kontingenterlaubnis gemäß § 7 a Abs. 2 sowie auf Grund eines Abkommens mit einer Staatengemeinschaft über den grenzüberschreitenden Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen einschließlich allfälliger nach diesem Abkommen erforderlicher Bescheinigungen sind bei jeder Fahrt mitzuführen und den Organen der Straßenaufsicht sowie den Grenzorganen, sofern deren Aufgaben Zollorganen übertragen sind, diesen Organen, auf Verlangen vorzuweisen.

(2) Die Organe der Straßenaufsicht sowie die Grenzorgane, sofern deren Aufgaben Zollorganen übertragen sind, diese Organe, haben das Mitführen der Kontingenterlaubnis sowie allfälliger sonstiger erforderlicher Bescheinigungen im Sinne des Abs. 1 zu kontrollieren sowie einen Kontrollvermerk anzubringen. Nähere Bestimmungen über die Kontrolle und den Kontrollvermerk sind durch Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu erlassen.

(3) Wird die Güterbeförderung ohne die erforderliche Bewilligung oder Kontingenterlaubnis durchgeführt, so haben die Behörden, in deren örtlichen Wirkungsbereich sich das Kraftfahrzeug befindet, oder die ihr zur Verfügung stehenden Organe der Straßenaufsicht sowie an Grenzübergängen die diesen zugeordneten Organe die Unterbrechung der Beförderung anzuordnen. Solange die Anordnung der Unterbrechung aufrecht ist, darf das Kraftfahrzeug nur nach den Weisungen der Behörde oder deren Organe in Betrieb genommen werden. Bei drohender Zuwiderhandlung gegen die Anordnung der Unterbrechung oder gegen die Weisungen sind die Behörde und deren Organe berechtigt, die Fortsetzung der Güterbeförderung durch angemessene Zwangsmaßnahmen, die Abnahme der Fahrzeugschlüssel, Absperrungen der Fahrzeuge, Anlegen von technischen Sperrungen und Abstellen an einem geeigneten Ort zu verhindern. Die Zwangsmaßnahmen sind aufzuheben, wenn der Grund für ihre Anordnung weggefallen ist.

(4) Wird die Anordnung der Unterbrechungen der Güterbeförderung nicht aufgehoben, so hat die Behörde die Güterbeförderung mit Bescheid bis zu dem Zeitpunkt zu untersagen, bis das einzuleitende Verfahren abgeschlossen und die verhängte Strafe vollzogen ist oder eine Sicherheit gemäß §§ 37, 37 a VStG 1990 geleistet wurde. Bei der Untersagung hat die Behörde auch darüber zu entscheiden, was mit dem Kraftfahrzeug oder dem beförderten Gut nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu geschehen hat. Ein Rechtsmittel gegen den Untersagungsbescheid hat keine aufschiebende Wirkung.

(5) Stellt das Grenzzollamt fest, daß die beabsichtigte Güterbeförderung ohne die erforderliche Bewilligung oder Kontingenterlaubnis durchgeführt wird, so hat es eine Maßnahme nach Abs. 3 zu veranlassen sowie erforderlichenfalls zu veranlassen, daß ein Verfahren gemäß Abs. 4 durchgeführt wird.

(6) Bei Übertretungen von Abkommen mit Staatengemeinschaften über die grenzüberschreitende Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen, Vereinbarungen gemäß Abs. 1 sowie einer Verordnung gemäß Abs. 3 können — unbeschadet der §§ 87 bis 89 Gewerbeordnung 1973 in der jeweils geltenden Fassung — die erforderliche Bewilligung oder die Kontingenterlaubnis zeitlich oder — im Wiederholungsfall — auf Dauer entzogen werden. Der Entzug der erforderlichen Bewilligung oder der Kontingenterlaubnis ist zunächst anzudrohen und mit einer Kürzung der Gesamtanzahl der dem Unternehmer für den in Betracht kommenden Vertragspartner zur Verfügung stehenden Kontingenterlaubnis — je nach Schwere der Übertretung für höchstens vier Monate — zu verbinden. Dabei ist der Transport in seiner Gesamtheit zu beurteilen. Auch Begehungen im Ausland können zum Entzug der erforderlichen Bewilligung oder der Kontingenterlaubnis führen.“

8. § 15 b lautet:

„§ 15 b. (1) Konzessionen für den Güternahverkehr (§ 3 Abs. 2 Z 1) erteilt die Bezirksverwaltungsbehörde.

(2) Konzessionen für den Güterfernverkehr (§ 3 Abs. 2 Z 2) erteilt der Landeshauptmann.

(3) Die Untersagung der Güterbeförderung (§ 7 b Abs. 4) verfügt die Bezirksverwaltungsbehörde.

(4) Den Entzug der erforderlichen Bewilligung oder der Kontingenterlaubnis (§ 7 b Abs. 6) verfügt der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, im Falle der Ermächtigung des Landeshauptmannes im Sinne des § 7 a Abs. 3 der Landeshauptmann.“

9. Nach § 15 b wird folgender § 15 c eingefügt:

„§ 15 c. An der Vollziehung dieses Bundesgesetzes sowie von Abkommen mit Staatengemeinschaften über den grenzüberschreitenden Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen durch die Bezirksverwaltungsbehörden, den Landeshauptmann sowie den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr haben die Organe der Bundesgendarmarie sowie die Grenzorgane, sofern deren Aufgaben Zollorganen übertragen sind, diese Organe, mitzuwirken.“

10. § 16 Abs. 1 Z 6 lautet:

„6. Andere als die in Z 1 bis 5 genannten Gebote oder Verbote dieses Bundesgesetzes sowie zwischenstaatlicher Vereinbarungen gemäß § 7 a dieses Bundesgesetzes oder der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen nicht einhält;“

11. In § 16 Abs. 1 wird folgende Z 7 angefügt:

„7. Ge- und Verbote auf Grund von Abkommen mit Staatengemeinschaften über den grenzüberschreitenden Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen nicht befolgt.“

12. § 16 Abs 2 lautet:

„(2) Bei Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 1 Z 1, 3 und 5 sowie bei Verwaltungsübertretungen gemäß § 366 Abs. 1 Z 2 GewO 1973 hat die Geldstrafe mindestens 5 000 S zu betragen. Bei Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 1 Z 6 und 7 hat die Geldstrafe mindestens 20 000 S zu betragen.“

13. Nach § 16 wird folgender § 16 a eingefügt:

„§ 16 a. Als vorläufige Sicherheit im Sinne des § 37 a des Verwaltungsstrafgesetzes 1990 kann bei Verdacht einer Übertretung von zwischenstaatlichen Vereinbarungen gemäß § 7 a dieses Bundesgesetzes oder von Abkommen mit Staatengemeinschaften über den grenzüberschreitenden Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen ein Betrag von 20 000 S festgesetzt werden.“

## Artikel II

### Kraftfahrgesetz 1967

Das Kraftfahrgesetz 1967, BGBl. Nr. 267, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 695/1991, wird wie folgt geändert:

1. § 4 Abs. 7 a lautet:

„(7a) Bei Kraftwagen mit Anhängern darf die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte, bei Sattelkraftfahrzeugen abzüglich der größeren der höchsten zulässigen Sattellasten beider Fahrzeuge, wenn diese gleich sind, einer dieser Sattellasten, 38 000 kg, im Vorlauf- und Nachlaufverkehr mit kranbaren Sattelanhängern 39 000 kg und mit Containern und Wechselaufbauten 42 000 kg nicht überschreiten. Die größte Länge von Kraftwagen mit Anhängern darf 18,35 m, von Sattelkraftfahrzeugen jedoch 16,5 m nicht überschreiten.“

2. § 4 Abs. 8 lautet:

„(8) Die Achslast (§ 2 Z 34) darf 10 000 kg, für die Antriebsachse jedoch 11 500 kg nicht überschreiten. Die Summe der Achslasten zweier Achsen mit einem Radstand von mehr als 1 m und nicht mehr als 2 m darf 16 000 kg nicht überschreiten.“

## Artikel III

(1) Dieses Bundesgesetz tritt mit Inkrafttreten des Abkommens zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Republik Österreich über den Güterverkehr im Transit auf der Schiene und der Straße, BGBl. Nr. .../19... in Kraft.

(2) Verordnungen auf Grund dieses Bundesgesetzes können bereits von dem seiner Kundmachung folgenden Tag an erlassen werden. Sie dürfen jedoch frühestens mit dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes in Kraft treten.

(3) Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betraut.

**VORBLATT****Problem:**

Um die innerstaatliche Umsetzung des Transitvertrages sicherzustellen, sind einige Bestimmungen im Güterbeförderungsgesetz zu ergänzen. Darüber hinaus sind auch Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes anzupassen.

**Ziel:**

Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für die innerstaatliche Umsetzung des Transitvertrages und Sicherstellung einer möglichst lückenlosen Kontrolle des Ökopunktesystems.

**Problemlösung:**

Einige Bestimmungen des Güterbeförderungsgesetzes und des Kraftfahrzeuggesetzes werden neu geregelt.

**Inhalt:**

Der Entwurf enthält Bestimmungen über die Administration und Kontrolle der Ökopunkte einschließlich der entsprechenden Sanktionen.

**Alternativlösungen:**

Keine.

**Kosten:**

Durch die Einführung des Ökopunktesystems werden zahlreiche bilaterale Teile von Kontingentvereinbarungen obsolet und dadurch auch deren Kontrolle. An ihre Stelle tritt nunmehr die sogenannte Ökopunkteregelung. Die bisher notwendigen Kosten für diese Kontingentkarten entfallen und es treten an deren Stelle die Kosten für die Ökopunkte, sodaß sich im wesentlichen keine finanziellen Mehrbelastungen aus diesem Gesetz ergeben werden. Im übrigen darf auf die Ausführungen in der Vorlage zum Transitvertrag verwiesen werden.

**EG-Konformität:**

Ist gegeben.

## Erläuterungen

### Allgemeiner Teil

Durch den Transitvertrag sind einige Änderungen auch im Güterbeförderungsgesetz und im Kraftfahrzeuggesetz notwendig. Die Anpassungen im Rahmen des Güterbeförderungsgesetzes betreffen vor allem die konkrete Administration und Kontrolle der Ökopunkte sowie auch die notwendigen Sanktionen bei Verstoß gegen das vereinbarte Ökopunktesystem. Mit diesen Maßnahmen soll sichergestellt werden, daß das Ökopunktesystem möglichst lückenlos kontrolliert wird und Verstöße gegen dieses System entsprechend geahndet werden. Im einzelnen darf dazu auf den Besonderen Teil verwiesen werden.

### Besonderer Teil

#### Zu Art. I Z 1 (§ 7 Abs. 1):

Hier wurde klargestellt, daß die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen über die Grenze entweder auf Grund einer Einzelbewilligung gemäß § 7 oder einer Kontingentvereinbarung gemäß § 7 a durchgeführt werden kann.

#### Zu Art. I Z 2 (§ 7 Abs. 2):

In der Neufassung wurde dem Erfordernis einer näheren gesetzlichen Determinierung der Erteilung der Bewilligung zum Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen über die Grenze Rechnung getragen. Der Schutz der im vierten Satz genannten Interessen soll eine Güterabwägung ermöglichen, die unter Bedachtnahme auf die verkehrsmäßigen und volkswirtschaftlichen Interessen Österreichs, insbesondere die Wegekostenrechnung, die Verlagerung des Transportes von der Straße auf die Bahn sowie die Staatszielbestimmung des umfassenden Umweltschutzes im Sinne des BVG über den umfassenden Umweltschutz, BGBl. Nr. 491/1984, berücksichtigt.

#### Zu Art. I Z 3 (§ 7 Abs. 3):

Hier wurde die Organzuständigkeit klargestellt.

#### Zu Art. I Z 4 (§ 7 Abs. 3 a):

Hier wurde die Verpflichtung der zuständigen Organe zur Kontrolle der Einzelbewilligung ausdrücklich normiert.

#### Zu Art. I Z 5 (§ 7 Abs. 4):

Die Mandatsermächtigung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wird durch die Neufassung näher determiniert.

#### Zu Art. I Z 6 (§ 7 a):

In Abs. 1 wurden die Voraussetzungen, die das Ausmaß der zwischenstaatlichen Kontingente betreffen, näher determiniert. Insbesondere wurde die Staatszielbestimmung des umfassenden Umweltschutzes im Sinne des BVG über den umfassenden Umweltschutz, BGBl. Nr. 491/1984, ausdrücklich verankert. Die Kundmachungsbestimmung trägt dem Erfordernis Rechnung, daß Kontingentvereinbarungen auf innerstaatlicher Ebene Verordnungen darstellen.

In Abs. 2 werden die gesetzlichen Voraussetzungen für ein vereinfachtes Verfahren zur Vergabe der Kontingente geschaffen. Der Gesetzgeber geht davon aus, daß die Bestimmungen über das vereinfachte Verfahren gemäß Art. 11 Abs. 2 B-VG zur Regelung des Gegenstandes erforderlich sind. Dabei ist zu berücksichtigen, daß der österreichische Gesetzgeber keine Berechtigung zur Beförderung im Ausland schaffen, wohl aber an eine solche anknüpfen kann. Die Vergabe der Kontingenterlaubnisse an österreichische Unternehmer bedeutet also die Schaffung der einer für das Wirksamwerden der ausländischen Berechtigung erforderlichen tatbestandsmäßigen Voraussetzung nach innerstaatlichem Recht.

Abs. 3 enthält eine Verordnungsermächtigung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr. Diese Verordnung betrifft einerseits die Vergabe der Kontingenterlaubnisse in zeitlicher, räumlicher und sachlicher Hinsicht. Es ist daher durch Verordnung festzulegen, für welchen Zeitraum jeweils eine Kontingenterlaubnis ausgestellt werden kann (zB vierteljährlich bei Vereinbarung von Einjahreskontingenten). Dabei kann auch ein Stichtag für die Antragstellung normiert werden. Weiters kann bei der Vergabe der Kontingenterlaubnisse in räumlicher Hinsicht auf die bestehenden Güterverkehre in bestimmten Regionen (Bundesländer) Bedacht genommen werden. In sachli-

cher Hinsicht kann die Geltung der Kontingenterlaubnisse zB auf bestimmte Güter eingeschränkt werden, um die Verlagerung bestimmter Transporte auf die Bahn zu bewirken. Bei der äußeren Form der Kontingenterlaubnisse wird zum Zweck der leichteren Kontrolle eine größtmögliche Vereinheitlichung anzustreben sein.

Bei der fachlichen Eignung und den Voraussetzungen der betrieblichen Leistungsfähigkeit des Güterbeförderungsunternehmers werden folgende Kriterien zu beachten sein:

Geht man von der Überlegung aus, daß bei grenzüberschreitenden Straßentransporten der Lenker einer Beförderungseinheit nach Verlassen österreichischen Hoheitsgebietes ausländischen Normen unterworfen ist, und von der weiteren Erwägung, daß, je weiter ein im gewerblichen Güterverkehr oder im Werkverkehr eingesetztes Fahrzeug von seinem Heimatstandort entfernt ist, desto höher die Disposition „aus eigener Kraft“ bei Unfällen, Pannen oder sonstigen Schadensereignissen sein muß, dann kommt der betrieblichen Leistungsfähigkeit sowie der Bereitschaft eines Unternehmers, im Falle von Unzukömmlichkeiten für die wirtschaftliche und auch persönliche Sicherheit seiner Lenker aufzukommen, ein hoher Stellenwert zu. Dabei wird insbesondere auf folgende betriebliche Einrichtungen und Vorkehrungen Bedacht zu nehmen sein:

Auf die dem Unternehmer in der Standortgemeinde oder einer daran unmittelbar angrenzenden Gemeinde zur Verfügung stehenden Abstellplätze, auf die auf den Unternehmer zugelassenen Kraftfahrzeuge und Anhänger (Sattelanhänger), auf das Vorhandensein eines Bürolokals am bewilligten Standort, das mit Fernsprech- und Fernschreibanschluß ausgestattet sein soll, auf die Gewährleistung der erforderlichen Dispositionsbereitschaft am Firmensitz (ständige Erreichbarkeit des Gewerbetreibenden, gewerberechtlichen Geschäftsführers oder verantwortlichen Disponenten) sowie allenfalls bei der örtlich in Betracht kommenden Gebietskrankenkasse für Arbeiter und Angestellte gemeldete Arbeitnehmer (gilt insbesondere für Lenker).

Im Vergabeverfahren wird darauf zu achten sein, daß, um den im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr tätigen Unternehmern eine bessere Disposition zu ermöglichen, einem Unternehmer das ungefähre Ausmaß an Kontingenterlaubnissen bekannt wird, mit dem er rechnen kann, wobei vom bisher bestehenden Marktanteil des Unternehmers auszugehen sein wird. Nicht ausgenützte Kontingenterlaubnisse können eingezogen werden. Die so frei gewordenen Kontingenterlaubnisse könnten unter den Voraussetzungen des Abs. 3 dritter Satz einem „Bundeskontingent“ zufließen.

Der zweite Satz enthält eine Mandatsermächtigung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr an den Landeshauptmann.

Abs. 4 regelt die Anhörungsrechte der gesetzlichen beruflichen Vertretungen der Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite.

#### Zu Art. I Z 7 (§ 7 b):

In Abs. 1 wurde die Mitführungspflicht der Kontingenterlaubnis sowie die Ausweisungspflicht gegenüber den zuständigen Kontrollorganen ausdrücklich normiert.

In Abs. 2 wurde die Verpflichtung der zuständigen Organe zur Kontrolle der Kontingenterlaubnis angeordnet. Inhalt, Umfang und Verfahren bei der Kontrolle werden durch Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr geregelt. Insbesondere ist darauf hinzuweisen, daß der Kontrollvermerk zwar das Vorhandensein der Kontingenterlaubnis sowie allfälliger erforderlicher Bescheinigungen, nicht aber deren Richtigkeit bestätigt. Keinesfalls soll dadurch die Verantwortlichkeit des Güterverkehrsunternehmers sowie des Lenkers des Kraftfahrzeuges ausgeschlossen werden.

In Abs. 3 wird die Unterbrechung der Fahrt sowie die Anwendung von Zwangsmaßnahmen durch die zuständigen Organe im Fall des Verstoßes gegen die Mitführungspflicht der Kontingenterlaubnis geregelt. Die zuständigen Organe haben in jedem Fall die jeweils angemessene Zwangsmaßnahme zu verfügen. Wenn der Grund für die Anordnung der Zwangsmaßnahmen weggefallen ist, insbesondere wenn die fehlende Kontingenterlaubnis nachträglich beigebracht wird, sind die Zwangsmaßnahmen unverzüglich aufzuheben.

In Abs. 4 wird die bescheidmäßige Untersagung der Weiterfahrt angeordnet, sofern die Maßnahmen gemäß Abs. 3 nicht ausreichen. Damit wird sichergestellt, daß der Entzug der Kontingenterlaubnis gemäß Abs. 5 sowie die Strafverfolgung durchgeführt werden kann. Es wird davon ausgegangen, daß allein die Möglichkeit der Verfügung der Unterbrechung der Güterbeförderung eine generalpräventive Wirkung gegen Verstöße gegen die Mitführungspflicht gemäß Abs. 1 haben wird.

Anlässlich der Untersagung hat die Behörde auch darüber zu entscheiden, was mit dem Kraftfahrzeug oder dem beförderten Gut nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu geschehen hat. Dabei ist in erster Linie an Maßnahmen gegen drohende Vernichtung der Ladung, Tiertransporte usw. zu denken.

Der Ausschluß der aufschiebenden Wirkung bei Berufungen gegen den Untersagungsbescheid ist erforderlich, um die Wirksamkeit der Maßnahme sicherzustellen und in diesem Sinne zur Regelung des Gegenstandes erforderlich im Sinne des Art. 11 Abs. 2 B-VG 1920.

Abs. 5 verpflichtet die Grenzzollämter zur Mitwirkung an der Durchführung der Maßnahmen gemäß Abs. 3 und Abs. 4.

Abs. 6 regelt zu den Bestimmungen der Gewerbeordnung 1973 hinzutretende Voraussetzungen für den Entzug der erforderlichen Bewilligung oder der Kontingenterlaubnis. Klargestellt wird, daß auch Begehungen im Ausland zum Entzug der erforderlichen Bewilligung oder der Kontingenterlaubnisse führen können. Damit wird ihre widmungsgemäße Verwendung, insbesondere in zeitlicher, räumlicher und sachlicher Hinsicht, insofern sichergestellt, daß auch im Inland festgestellte widmungswidrige Verwendungen, die an sich keinen Verstoß gegen die genannten Rechtsvorschriften im Inland darstellen, zum Entzug der erforderlichen Bewilligung oder der Kontingenterlaubnis führen können, zB in dem Fall, daß der Transport auf Grund einer bilateralen Kontingenterlaubnis durchgeführt wird, obwohl sich aus den Frachtpapieren ergibt, daß in Wahrheit ein Drittlandverkehr (Verkehr von einem ausländischen Staat durch das österreichische Bundesgebiet hindurch in ein Drittland) beabsichtigt ist.

#### Zu Art. I Z 8 (§ 15 b):

Die Abs. 1 und 2 entsprechen der alten Fassung. In Abs. 3 und 4 wurde die Behördenzuständigkeit für die Untersagung der Güterbeförderung sowie für den Entzug der Kontingenterlaubnis geregelt.

#### Zu Art. I Z 9 (§ 15 c):

Hier wurde die Mitwirkungspflicht der Bundesgendarmerie ausdrücklich normiert.

#### Zu Art. I Z 10 (§ 16 Abs. 1 Z 6):

Hier wurde klargestellt, daß auch die Übertretung von zwischenstaatlichen Vereinbarungen gemäß § 7 a unter Strafsanktion steht.

#### Zu Art. I Z 11 (§ 16 Abs. 1 Z 7):

Hier wurde angeordnet, daß die Übertretung von Abkommen mit Staatengemeinschaften über den grenzüberschreitenden Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen unter Strafsanktion steht.

#### Zu Art. I Z 12 (§ 16 Abs. 2):

Die erhebliche Mindeststrafhöhe im Falle der Übertretung von Staatsverträgen über den grenzüberschreitenden Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen soll deren Einhaltung im Sinne ihrer besonderen verkehrs- und umweltpolitischen Bedeutung sicherstellen.

#### Zu Art. I Z 13 (§ 16 a):

Die Höhe der Sicherheitsleistung gemäß § 37 a des Verwaltungsstrafgesetzes 1990 ist wegen der besonderen verkehrspolitischen und umweltpolitischen Bedeutung der Einhaltung von zwischenstaatlichen Vereinbarungen gemäß § 7 a dieses Bundesgesetzes oder von Abkommen mit Staatengemeinschaften über den grenzüberschreitenden Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen zur Regelung des Gegenstandes im Sinne des Art. 11 Abs. 2 B-VG 1920 erforderlich.

#### Zu Art. II:

Die vorliegende KFG-Novelle ist zur Umsetzung des Transitvertrages erforderlich. So ist — wie im Transitvertrag vereinbart — als größte Länge von Kraftwagen mit Anhängern 18,35 m und von Sattelkraftfahrzeugen 16,5 m vorzusehen sowie die höchstzulässige Achslast für die Antriebsachse mit 11 500 kg festzulegen.

#### Zu Art. III:

Dieses Bundesgesetz soll gleichzeitig mit dem Transitvertrag in Kraft treten. Die notwendigen Verordnungen können jedoch schon vorher erlassen werden.