

Vorblatt

Problem:

Die Richtlinie 98/76/EG, die die Richtlinie 96/26/EG über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Straßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer ändert, wurde größtenteils durch die Änderung der Berufszugangs-Verordnung Güterkraftverkehr, BGBl. II Nr. 280/2000, umgesetzt. Einige Bestimmungen, insbesondere die Verpflichtung der Behörden, sich mindestens alle fünf Jahre zu vergewissern, dass bei den Unternehmern die Voraussetzungen für die Erteilung der Konzession noch vorliegen, bedürfen einer Änderung des Güterbeförderungsgesetzes 1995.

Das derzeit bestehende System der Unterteilung der Konzessionen in solche für den Güternah- und in solche für den Güterfernverkehr entspricht einerseits nicht dem von der Richtlinie 96/26/EG in der Fassung der Richtlinie 98/76/EG verfolgten System, das eine Unterscheidung in innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Güterverkehr vorsieht, andererseits zielen auch die bei der Prüfung der fachlichen Eignung für den Güterfernverkehr zusätzlich verlangten Sachgebiete (Anlage 1 der Berufszugangs-Verordnung Güterkraftverkehr) bereits jetzt auf den grenzüberschreitenden Verkehr ab.

Die derzeitige Grenze für das freie Gewerbe von 600 kg Nutzlast erscheint zu niedrig und könnte entsprechend der Richtlinie 96/26/EG in der Fassung der Richtlinie 98/76/EG auf 3 500 kg höchstes zulässiges Gesamtgewicht des Kraftfahrzeuges einschließlich Anhänger angehoben werden, um alle Fahrzeuge, die mit einer Lenkberechtigung der Klasse B gelenkt werden dürfen, dem freien Gewerbe zu unterstellen.

Weiters stellt die Ausgabe der Tafeln für die zur gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern verwendeten Kraftfahrzeuge (einschließlich Mietfahrzeuge) und die Ausgabe von Werkverkehrskarten eine komplizierte Vorgangsweise und einen hohen Verwaltungsaufwand dar.

Die Regelungen betreffend den Güterverkehr über die Grenze mit den erforderlichen Genehmigungen sind derzeit unklar gefasst. Insbesondere die CEMT-Genehmigung und die vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie aufgrund zwischenstaatlicher Übereinkommen in der Regel in Kontingentform vergebenen Genehmigungen bedürften einer deutlicheren Grundlage im Gesetz.

Einige Verpflichtungen der Ökopunkte-Verordnung, insbesondere jene des Art. 1 Abs. 1, stellen ausdrücklich auf den Lenker als Adressaten ab, andere wiederum nennen keinen Verpflichteten. Bei der Ahndung von Übertretungen der Ökopunkte-Verordnung stellt sich das Problem, dass die Verfolgung von ausländischen Lenkern einen hohen Verwaltungsaufwand darstellt und die Ausforschung eines Beschuldigten innerhalb der Verjährungsfrist oft nicht möglich ist.

Die Mindeststrafe von 20 000 S für Verstöße des Lenkers gegen die Ökopunkte-Verordnung und gegen andere auf Grund des Güterbeförderungsgesetzes 1995 bestehende Verpflichtungen erscheint zu hoch, da der wirtschaftliche Vorteil dieser Vergehen in der Regel beim Unternehmer und nicht beim Lenker eintritt.

Im Übrigen besteht ein Bedarf an der Vornahme einiger Anpassungen und Klarstellungen, insbesondere sind Verweisrichtstellungen und die Anpassung der Bezeichnungen der Bundesminister erforderlich.

Ziel:

- Umsetzung einiger Bestimmungen der Richtlinie 98/76/EG, die die Richtlinie 96/26/EG ändert;

- Anpassung der Konzessionsarten und der Gewichtsgrenze für das freie Gewerbe an die Richtlinie 96/26/EG in der Fassung der Richtlinie 98/76/EG;
- Reduzierung des Verwaltungsaufwandes durch Abschaffung der LKW-Tafeln und der Werkverkehrskarte;
- Klarere Regelung der Berechtigungen für den Verkehr über die Grenze;
- Vereinfachung der Verfolgung insbesondere ausländischer Zuwiderhandler gegen die Ökopunkte-Verordnung durch Schaffung einer Möglichkeit zur Bestrafung des Unternehmers als unmittelbaren Täter und durch Einhebung der Sicherheitsleistung vom Lenker als Vertreter des Unternehmers;
- Herabsetzung des Strafrahmens für bestimmte Lenkerdelikte;
- Einige Anpassungen und Klarstellungen.

Inhalt:

Durch diese Änderung des Güterbeförderungsgesetzes 1995 wird in Umsetzung der Richtlinie 96/26/EG in der Fassung der Richtlinie 98/76/EG die Verpflichtung der Unternehmer geschaffen, der Behörde alle fünf Jahre die Erfüllung der Voraussetzungen für die Erteilung der Güterbeförderungskonzession nachzuweisen.

Weiters wird an Stelle der Unterteilung der Konzessionen in Güternah- und Güterfernverkehr das System der Unterscheidung in innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Güterverkehr eingeführt und die Gewichtsgrenze für das freie Gewerbe von 600 kg Nutzlast auf 3 500 kg höchstes zulässiges Gesamtgewicht des Kraftfahrzeuges einschließlich Anhänger angehoben.

An Stelle der Verpflichtung zur Anbringung von LKW-Tafeln wird nunmehr die Pflicht zur ausschließlichen Verwendung von Kraftfahrzeugen, die entsprechende besondere Verwendungsbestimmungen in den Zulassungsschein bzw. die Zulassungsbescheinigung eingetragen haben, sowie die Pflicht zum Mitführen einer Abschrift der Konzessionsurkunde in jedem Kraftfahrzeug normiert. An Stelle der Werkverkehrskarte muss im Zulassungsdokument die besondere Verwendungsbestimmung „zur Verwendung für den Werkverkehr bestimmt“ eingetragen sein. Bei Mietfahrzeugen ist die Eintragung einer besonderen Verwendungsbestimmung nicht erforderlich, jedoch ist zusätzlich der Mietvertrag und gegebenenfalls der Beschäftigungsvertrag des Lenkers oder eine Bestätigung des Arbeitgebers (Unternehmers) mitzuführen.

Die Regelung des Verkehrs über die Grenze wird klarer strukturiert, indem alle Bewilligungen, die zum Verkehr nach, durch oder aus Österreich berechtigen, taxativ in einem Absatz aufgezählt werden.

Um bei Übertretungen der Ökopunkte-Verordnung direkt auf den Unternehmer greifen zu können, wird für ihn die ausdrückliche Verpflichtung geschaffen, vor Fahrtbeginn dafür Sorge zu treffen, dass die Fahrt ohne Verletzung der Ökopunkte-Verordnung durchgeführt wird. Die Sicherheitsleistung soll nunmehr bei Verdacht einer Übertretung des Unternehmers vom Lenker als Vertreter des Unternehmers eingehoben werden.

Der Strafraumen für bestimmte Lenkerdelikte (u.a. Nichtmitführen der Abschrift der Konzessionsurkunde, der Kontingenterlaubnis oder Verstoß gegen die Ökopunkte-Verordnung) wird herabgesetzt. Es wird auch eine Regelung geschaffen, nach der der Unternehmer für die über den Lenker verhängten Geldstrafen zur ungeteilten Hand haftet.

Schließlich werden auch einige erforderliche Anpassungen und Klarstellungen vorgenommen.

Alternativen:

Keine.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Keine.

Finanzielle Auswirkungen:

Durch die Einführung der Verpflichtung, dass die Behörde alle fünf Jahre zu überprüfen hat, ob die Unternehmer die Voraussetzungen für die Erteilung der Konzession noch erfüllen, entsteht für die Behörden ein Mehraufwand. Österreich ist zu dieser Änderung des Güterbeförderungsgesetzes jedoch durch die Richtlinie 98/76/EG verpflichtet. Damit der dadurch verursachte Mehraufwand möglichst gering gehalten werden kann, wird ausdrücklich der Unternehmer verpflichtet, von sich aus alle fünf Jahre die Erfüllung der Voraussetzungen der Behörde nachzuweisen. Durch die Anhebung der Gewichtsgrenze für das freie Gewerbe reduziert sich auch die Anzahl der zu überprüfenden Unternehmer bzw. die Anzahl der Kraftfahrzeuge hinsichtlich der die Voraussetzungen erfüllt sein müssen. Darüberhinaus besteht hinsichtlich der Inhaber einer Gemeinschaftslizenz bereits auf Grund des Art. 7 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 die Verpflichtung der Behörde, die Erfüllung der Voraussetzungen alle fünf Jahre zu überprüfen. Eine solche Überprüfung könnte gleichzeitig auch als Prüfung nach dem Güterbeförderungsgesetz 1995 dienen.

Mit der vorliegenden Änderung des Güterbeförderungsgesetzes 1995 sind auch erhebliche Einsparungen verbunden. Eine Reduzierung des Verwaltungsaufwandes ergibt sich durch folgende Maßnahmen:

- Abschaffung der Nah- und Fernverkehrstafeln sowie der Mietfahrzeugtafel;
- Abschaffung der Meldepflicht für den Werkverkehr und der Werkverkehrskarte;
- Wegfall der Ausgabe von Verzeichnissen der zur Nahverkehrszone gehörenden Gemeinden infolge Ersetzung der Konzessionsart Güternahverkehr durch die Konzessionsart innerstaatlicher Güterverkehr;
- Reduzierung der Anzahl der Kraftfahrzeuge, die zur gewerbsmäßigen Güterbeförderung verwendet werden, durch Anhebung der Grenze für das freie Gewerbe.

Durch die Verpflichtung der Behörde, dem Konzessionsinhaber so viele beglaubigte Abschriften der Konzessionsurkunde auszugeben, als Kraftfahrzeuge vom Konzessionsumfang umfasst sind, entsteht für die Behörde ein neuer Aufwand.

Durch die Anhebung der Gewichtsgrenze für das freie Gewerbe auf 3 500 kg höchstes zulässiges Gesamtgewicht sind für deutlich weniger Fahrzeuge beglaubigte Abschriften der Konzessionsurkunde auszustellen, als bisher LKW-Tafeln auszugeben waren. Die Zahl der LKW über 3 500 kg höchstes zulässiges Gesamtgewicht belief sich laut Bestandsstatistik im Jahr 1999 auf 64.211, davon entfielen 19.587 LKW auf das Fuhrgewerbe und 44.624 auf den Werkverkehr. Durch den Wegfall der Werkverkehrskarte erübrigt sich zudem die Ausstellung eines Dokuments für die im Werkverkehr eingesetzten Fahrzeuge.

Der neue durch die Ausstellung der beglaubigten Abschriften der Konzessionsurkunde entstehende Aufwand, der nicht genau beziffert werden kann, liegt somit größtenteils bei weitem unter jenem Aufwand, der durch die oben angeführten Maßnahmen eingespart wird, sodass insgesamt eine Reduzierung des Aufwandes eintritt.

EU-Konformität:

Gegeben. Es handelt sich bei den Änderungen teilweise um Umsetzung von Richtlinienbestimmungen (z.B. Prüfung der Voraussetzungen alle fünf Jahre) bzw. um Anpassungen an das von der Richtlinie 96/26/EG in der Fassung der Richtlinie 98/76/EG verfolgte System (innerstaatlicher – grenzüberschreitender Güterverkehr).

Die Verpflichtung zum Mitführen von beglaubigten Abschriften entspricht der Regelung für Gemeinschaftslizenzen in der Verordnung (EWG) Nr. 881/92, die Verpflichtung zum Mitführen des Mietvertrages und des Beschäftigungsvertrages den Bestimmungen der Richtlinie 84/647/EWG in der Fassung der Richtlinie 90/398/EWG.

Hinsichtlich der Verpflichtung des Unternehmers, vor Fahrtbeginn dafür Vorsorge zu treffen, dass die Fahrt ohne Verletzung der Ökopunkte-Verordnung durchgeführt wird, ist zu bemerken, dass die Ökopunkte-Verordnung einzelne Regelungen enthält, die sich an den Lenker richten (etwa Art. 1 Abs. 1 und 4). Andere Regelungen wiederum enthalten nicht ausdrücklich einen Verpflichteten. Da Art. 5 Abs. 1 der Ökopunkte-Verordnung jedoch auch von Zuwiderhandlungen eines Unternehmens spricht, gestattet sie den Mitgliedstaaten insoweit, den Unternehmer innerstaatlich als Adressat von Verpflichtungen in Zusammenhang mit der Ökopunkte-Verordnung festzulegen.