

12

Erläuterungen**Allgemeiner Teil**

Durch diese Änderung des Güterbeförderungsgesetzes 1995 werden zunächst die Bestimmungen der Richtlinie 98/76/EG, soweit sie nicht bereits durch die Änderung der Berufszugangs-Verordnung Güterkraftverkehr berücksichtigt wurden, in österreichisches Recht umgesetzt. Insbesondere muss der Behörde alle fünf Jahre nachgewiesen werden, dass die Voraussetzungen für die Erteilung der Güterbeförderungskonzession noch vorliegen.

Weiters wird die Unterscheidung in Güternah- und Güterfernverkehr entsprechend der Systematik der Richtlinie 96/26/EG in der Fassung der Richtlinie 98/76/EG durch die Unterteilung in innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Güterverkehr ersetzt und die Grenze für das freie Gewerbe auf 3 500 kg höchstes zulässiges Gesamtgewicht des Kraftfahrzeuges einschließlich Anhänger angehoben.

Als sonstige wesentliche Änderungen werden im Hinblick auf eine Verwaltungsvereinfachung die LKW-Tafeln sowie die Werkverkehrskarte abgeschafft und durch die Eintragung von besonderen Verwendungsbestimmungen in das Zulassungsdokument sowie durch die Verpflichtung zum Mitführen von Abschriften der Konzessionsurkunden und bei Mietfahrzeugen zusätzlich des Mietvertrages und gegebenenfalls des Beschäftigungsvertrages des Lenkers bzw. einer Bestätigung des Arbeitgebers ersetzt.

Weiters werden die Bestimmungen betreffend den Güterverkehr über die Grenze klarer strukturiert und dabei die einzelnen Berechtigungen, mit denen Beförderungen nach, durch oder aus Österreich durchgeführt werden können (darunter ausdrücklich die CEMT-Genehmigung), taxativ aufgelistet.

Um bei Verstößen gegen die Bestimmungen der Ökopunkte-Verordnung neben dem Lenker auch direkt den Unternehmer belangen zu können, wird eine zusätzliche Verpflichtung samt Strafbestimmung geschaffen.

Im Übrigen werden einige erforderliche Anpassungen und Klarstellungen vorgenommen.

Kompetenzgrundlage:

In kompetenzrechtlicher Hinsicht stützt sich das im Entwurf vorliegende Bundesgesetz auf Art. 10 Abs. 1 Z 8 B-VG ("Angelegenheiten des Gewerbes und der Industrie").

Besonderer Teil**Zu Z 1 (§ 2):**

Die Unterscheidung in Güternah- und Güterfernverkehr wird zu Gunsten der Unterteilung in innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Güterverkehr aufgegeben. Diese Unterteilung entspricht dem von der Richtlinie 96/26/EG in der Fassung der Richtlinie 98/76/EG verfolgten System. Die Definition des Güternahverkehrs einschließlich Stichfahrt sowie die Aushändigung eines Verzeichnisses der Gemeinden können daher entfallen.

Siehe auch die Übergangsbestimmung des § 26 Abs. 3.

Zu Z 2 (§ 3 Abs. 1):

Diese von der Behörde ausgestellten beglaubigten Abschriften der Konzessionsurkunde sind bei jeder Fahrt im Kraftfahrzeug mitzuführen (§ 6 Abs. 2 und 3) und sollen im Gegenzug zur Abschaffung der

LKW-Tafeln Kontrollfunktionen erfüllen. Eine entsprechende Bestimmung sieht Art. 5 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 für die Gemeinschaftslizenz vor.

Siehe auch die Übergangsbestimmung des § 26 Abs. 4.

Zu Z 3 (§ 4 Abs. 2):

Die Grenze für das freie Gewerbe von 3 500 kg höchstes zulässiges Gesamtgewicht des Kraftfahrzeuges einschließlich Anhänger hat ihre Grundlage in Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie 96/26/EG in der Fassung der Richtlinie 98/76/EG. Damit werden im Wesentlichen alle Fahrzeuge, die mit einer Lenkberechtigung der Klasse B gelenkt werden dürfen, vom freien Gewerbe umfasst.

Zu Z 4 (§ 5 Abs. 1a):

Durch diese Bestimmung wird Art. 6 Abs. 1 der Richtlinie 96/26/EG in der Fassung der Richtlinie 98/76/EG umgesetzt.

Zu Z 5 (§ 5 Abs. 2):

Die Voraussetzung der Zuverlässigkeit wird entsprechend Art. 3 Abs. 2 Buchstabe c der Richtlinie 96/26/EG in der Fassung der Richtlinie 98/76/EG dahingehend geändert, dass nunmehr alle schwer wiegenden Verstöße gegen die in Z 3 genannten Vorschriften und auch Verstöße gegen den Umweltschutz und die sonstigen Vorschriften in Bezug auf die Berufspflichten die Zuverlässigkeit ausschließen.

Zu Z 6 (§ 5 Abs. 3):

Dadurch wird die Bezeichnung des Bundesministers an die geänderte Ressortbezeichnung angepasst.

Zu Z 7 (§ 5 Abs. 4):

Der nur für österreichische Staatsbürger geforderte Nachweis einer mindestens vierjährigen fachlichen Tätigkeit stellt eine Inländerdiskriminierung dar, deren sachliche Rechtfertigung nicht mehr gegeben ist. Diese Bestimmung entfällt daher.

Zu Z 8 (§ 5 Abs. 6):

Dadurch wird die Bezeichnung des Bundesministers an die geänderte Ressortbezeichnung angepasst.

Zu Z 9 (§ 6):

Die Verpflichtung zur Anbringung von LKW-Tafeln wird aufgegeben. Stattdessen wird einerseits die Eintragung der besonderen Verwendungsbestimmung „zur Verwendung für die gewerbsmäßige Beförderung bestimmt“ in den Zulassungsschein bzw. die Zulassungsbescheinigung verpflichtend vorgeschrieben (§ 6 Abs. 1). Es sollen aber auch Fahrzeuge mit der Verwendungsbestimmung „zur Verwendung für den Werkverkehr bestimmt“ verwendet werden dürfen. Weiters müssen zur gewerbsmäßigen Güterbeförderung eingesetzte Mietfahrzeuge keine entsprechende Verwendungsbestimmung eingetragen haben.

Andererseits kann die Kontrolle durch die mitgeführte Abschrift der Konzessionsurkunde ausgeübt werden. Die Pflicht zum Mitführen ist an die Regelung des Art. 5 der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 für Gemeinschaftslizenzen angelehnt. Sie trifft sowohl den Unternehmer (§ 6 Abs. 2), als auch den Lenker (§ 6 Abs. 3). Für einen Übergangszeitraum bis 31. 12. 2001 sollen aber weiterhin auch die LKW-Tafeln (Nah-, Fernverkehrs- und Mietfahrzeugtafel) an Stelle der Konzessionsabschriften als entsprechender Nachweis verwendet werden können (siehe die Übergangsbestimmung des § 26 Abs. 4).

In § 6 Abs. 4 wird an Stelle der Mietfahrzeugtafel das Mitführen des Mietvertrages sowie gegebenenfalls des Beschäftigungsvertrages des Lenkers oder einer Bestätigung des Arbeitgebers vorgeschrieben. Diese Bestimmung entspricht dem Art. 2 Abs. 5 der Richtlinie 84/647/EWG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr in der Fassung der Richtlinie 90/398/EWG. Die Verpflichtung des Unternehmers, dafür zu sorgen, dass die in Abs. 4 genannten Dokumente mitgeführt werden, findet sich in § 6 Abs. 2.

14

In § 6 Abs. 5 (bisheriger Abs. 3) wird die Bezeichnung „Güternahverkehr“ durch die Bezeichnung „innerstaatlicher Güterverkehr“ ersetzt.

Die Sonderbestimmung des bisherigen Abs. 4 hinsichtlich der Einstellung und des Ruhens der Gewerbeausübung entfällt, sodass entsprechend § 1 Abs. 3 die allgemeinen Endigungs- und Ruhensbestimmungen der Gewerbeordnung 1994 (§§ 85 ff) auf das Güterbeförderungsgewerbe subsidiär anzuwenden sind.

Der bisherige § 6 Abs. 5 entfällt auf Grund der Ersetzung des Güternahverkehrs durch den innerstaatlichen Güterverkehr.

Zu Z 10 (§§ 7 bis 9):

Die Vorschriften über die grenzüberschreitende Güterbeförderung werden nunmehr klarer strukturiert und gleichzeitig mit einigen inhaltlichen Änderungen versehen.

Der neue § 7 Abs. 1 wurde dem § 6 des deutschen Güterkraftverkehrsgesetzes nachgebildet und enthält eine explizite Aufzählung jener Berechtigungen, die ausländische Unternehmer zur grenzüberschreitenden Güterbeförderung berechtigen. Es sind dies die Gemeinschaftslizenz, die CEMT-Genehmigungen, die nunmehr ausdrücklich genannt werden, die nach dem bisherigen § 7 Abs. 1 erteilten Einzelbewilligungen des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, sowie die auf Grund von Vereinbarungen gemäß § 8 Abs. 3 (bisher: § 8 Abs. 1) erteilten Bewilligungen (Kontingenterlaubnis).

Der bisherige § 7 Abs. 1a wurde auf die nunmehrigen Abs. 2 und 3 aufgeteilt.

Die Voraussetzungen für die Erteilung der Einzelbewilligung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie (bisher: § 7 Abs. 2) sowie die Möglichkeit zur Ermächtigung des Landeshauptmannes und der Bundespolizeibehörden (bisher: § 7 Abs. 5) wurden aus systematischen Gründen aus § 7 herausgelöst und an den Anfang des § 8 gestellt, der die neue Überschrift „Erlangung der Berechtigungen“ erhält. Die vier Absätze des bisherigen § 8 finden sich nunmehr inhaltlich unverändert in § 8 Abs. 3 bis 6.

Die Verpflichtung zum Mitführen der Nachweise über die vom Bundesminister erteilte Bewilligung (bisher: § 7 Abs. 3) und die Kontrolle des Mitführens (bisher: § 7 Abs. 4) werden ebenfalls aus § 7 herausgenommen und gemeinsam mit der Mitführverpflichtung hinsichtlich der anderen Nachweise in § 9 geregelt. Dabei wurde, angelehnt an das deutsche Güterkraftverkehrsgesetz, die Mitführverpflichtung einerseits ausdrücklich als Unternehmerpflicht (§ 9 Abs. 1) und andererseits als Pflicht des Lenkers (§ 9 Abs. 2) normiert. Eine vergleichbare Verpflichtung sowohl des Unternehmers als auch des Lenkers besteht gemäß § 6 Abs. 2 und 3 auch für das Mitführen der Abschriften der Konzessionsurkunden, die an inländische Unternehmer ausgegeben werden. Weiters wird ausdrücklich festgestellt, dass die mitgeführten Nachweise, falls erforderlich, auch vollständig ausgefüllt und entwertet sein müssen.

Die Regelung des bisherigen § 7 Abs. 6 findet sich nunmehr in § 7 Abs. 4.

In § 9 Abs. 3 wird die ausdrückliche Verpflichtung des Unternehmers statuiert, vor Fahrtbeginn durch die angeführten Maßnahmen Vorsorge zu treffen, dass die Fahrt ohne Verletzung der Ökopunkteverordnung durchgeführt wird. Die Ökopunkte-Verordnung enthält einzelne Regelungen, die sich ausdrücklich an den „Lenker“ richten (z.B. Art. 1 Abs. 1 und 4). Andere Regelungen sind neutral formuliert und gestatten es daher den Mitgliedstaaten in Verbindung mit Art. 5 Abs. 1 der Ökopunkte-Verordnung, der den Unternehmer ausdrücklich nennt, den Verpflichteten genauer zu bestimmen. Mit dieser Bestimmung ist der Unternehmer, der in vielen Fällen die Hauptverantwortung für Übertretungen der Ökopunkte-Verordnung trägt, unmittelbar belangbar. Die Strafbestimmung enthält § 23 Abs. 1 Z 6.

Die bisherigen Abs. 2 und 3 bis 6 des § 9 werden mit einigen Anpassungen zu Abs. 4 bis 8. Der bisherige Abs. 2a (Ermächtigung zur Programmierung von Umweltdatenträgern) wurde aus systematischen Gründen ans Ende des § 9 gestellt (§ 9 Abs. 9).

Zu Z 11 (§ 11):

Die Meldepflicht für den Werkverkehr und die Ausstellung von Werkverkehrskarten entfallen, was den Verwaltungsaufwand reduziert. Stattdessen wird bestimmt, dass Werkverkehr nur mit Kraftfahrzeugen durchgeführt werden darf, die im Zulassungsdokument als Verwendungsbestimmung „zur Verwendung für den Werkverkehr bestimmt“ eingetragen haben. Da diese Forderung bei Mietfahrzeugen nicht immer erfüllt werden kann, müssen diese die besondere Verwendungsbestimmung nicht eingetragen haben.

Siehe auch die Übergangsbestimmung des § 26 Abs. 4.

In Abs. 2 (bisher: Abs. 3) wird die Gewichtsgrenze, ab der die Bestimmungen des Abs. 1 gelten, entsprechend der Bestimmung des § 4 Abs. 2 angehoben.

Zu Z 12 und 13 (§ 13 Abs. 1 und § 14 Abs. 1):

Dadurch werden die Bezeichnungen der Bundesminister an die geänderten Ressortbezeichnungen angepasst.

Zu Z 14 (§ 18 Abs. 3 und § 19 Abs. 4):

Dadurch wird jeweils die Bezeichnung des Bundesministers an die geänderte Ressortbezeichnung angepasst.

Zu Z 15 (§ 19 Abs. 1 und 5):

Durch das Außerkrafttreten des bisher zitierten Gefahrgutbeförderungsgesetz - Straße - GGSt wird das angeführte Zitat an das nunmehr geltende Gefahrgutbeförderungsgesetz - GGBG angepasst.

Zu Z 16 (§ 20 Abs. 1 bis 4):

In Abs. 1 und 2 wird die Bezeichnung Güternah- bzw. Güterfernverkehr entsprechend § 2 Abs. 2 durch die Bezeichnung innerstaatlicher bzw. grenzüberschreitender Güterverkehr ersetzt.

In Abs. 3 und 4 werden die Verweise auf die umgestalteten §§ 8 und 9 richtig gestellt.

Zu Z 17 (§ 21 und § 21a):

Dadurch wird jeweils die Bezeichnung des Bundesministers an die geänderte Ressortbezeichnung angepasst.

Zu Z 18 (§ 22 Abs. 1):

Dadurch wird Art. 7 Abs. 1 der Richtlinie 96/26/EG in der Fassung der Richtlinie 98/76/EG umgesetzt. Nunmehr sind nicht nur schwere oder wiederholt geringfügige, sondern alle Verstöße, die einen Entziehungstatbestand bilden, im Wege der Amtshilfe der zuständigen Behörde des Niederlassungsstaates mitzuteilen.

Zu Z 19 (§ 22 Abs. 2):

Der bisherige Abs. 2, der die Verpflichtung der Behörde enthält, alle Entziehungen von Gewerbeberechtigungen von österreichischen Unternehmern der zuständigen Behörde des EWR mitzuteilen, wird aufgehoben. Dies entspricht dem Art. 7 der Richtlinie 96/26/EG in der Fassung der Richtlinie 98/76/EG.

Zu Z 20 (§ 23):

In § 23 Abs. 2 wird nunmehr der Strafraum für bestimmte vom Lenker begangene Delikte gesondert geregelt. Verstöße des Lenkers gegen § 6, insbesondere gegen die Verpflichtung zum Mitführen der Konzessionsurkunde, und gegen unmittelbar anwendbare Vorschriften der Europäischen Union über den Güterverkehr auf der Straße, insbesondere die Ökopunkte-Verordnung und die Gemeinschaftslizenz-Verordnung, werden nunmehr mit einer Geldstrafe von bis zu 10 000 S bedroht, eine Mindeststrafe für diese Delikte ist nicht vorgesehen. Der Grund für die Herabsetzung des Strafraums hinsichtlich der

genannten Lenkerdelikte liegt darin, dass die Vergehen vorwiegend im wirtschaftlichen Interesse des Unternehmers liegen.

Um doppelte Strafbestimmungen für die in Abs. 2 genannten Lenkerdelikte zu verhindern, stellen die Strafbestimmungen des Abs. 1 Z 2 und 3 nunmehr ausdrücklich auf den Unternehmer als Adressaten ab. Dass in Abs. 1 Z 9 Verstöße des Lenkers nicht mehr erfasst sind, ergibt sich aus dem Nebensatz „sofern dies nicht nach anderen Vorschriften zu bestrafen ist“.

Durch die Einfügung des Abs. 1 Z 6 wird die Strafbestimmung für die durch § 9 Abs. 3 neu eingeführte Verpflichtung des Unternehmers, vor Fahrtbeginn Vorsorge zu treffen, dass die Fahrt ohne Verletzung der Ökopunkte-Verordnung durchgeführt wird, geschaffen.

In Abs. 1 Z 10 wird der Verweis auf den umgestalteten § 9 richtig gestellt. Die dem bisherigen § 9 Abs. 2a entsprechende Bestimmung findet sich nunmehr in § 9 Abs. 9.

In Abs. 3 wird ausdrücklich festgestellt, dass Verstöße des Unternehmers gegen §§ 7 bis 9, darunter die Verpflichtung, Vorsorge zu treffen, dass die Fahrt ohne Verletzung der Ökopunkte-Verordnung durchgeführt wird, auch dann in Österreich geahndet werden können, wenn diese Verpflichtungen im Ausland verletzt wurden. Die örtlich zuständige Behörde für die Bestrafung von Unternehmern, die ihre Verpflichtungen im Ausland verletzen, ergibt sich aus Abs. 3 zweiter Satz.

In Abs. 4 wird für die Übertretung der in § 9 Abs. 3 in Zusammenhang mit den Ökopunkten neu geschaffenen Verpflichtung des Unternehmers eine Mindeststrafe von 20 000 S vorgesehen.

Die Regelung des Abs. 5 ist der Bestimmung des § 9 Abs. 7 des Verwaltungsstrafgesetzes 1991 nachgebildet. Die Haftung des Unternehmers besteht hinsichtlich aller Lenker, die in seinem Interesse tätig werden, und ist durch das wirtschaftliche Interesse des Unternehmers gerechtfertigt.

Die Zweckbindung der Strafgeelder findet sich nunmehr in Abs. 6. Nach dem bisherigen Abs. 3 letzter Satz durften die genannten 70 vH der eingehobenen Strafgeelder nur für den Betrieb und die Erhaltung der Einrichtungen gemäß der Ökopunkte-Verordnung verwendet werden, nicht jedoch für die Anschaffung und Errichtung der Einrichtungen. Da sich die Abgrenzung von Investitionsaufwand einerseits und Betriebes- und Erhaltungsaufwand andererseits als sehr schwierig erwies, wird die Zweckbindung auch auf die Anschaffung und Errichtung ausgedehnt.

Zu Z 21 (§ 24):

Hier wird im ersten Satz die neu eingeführte Strafbestimmung des § 23 Abs. 1 Z 6 berücksichtigt.

Der angefügte letzte Satz ist dem § 27 Abs. 4 letzter Satz des Gefahrgutbeförderungsgesetzes nachgebildet. Aus praktischen Erwägungen wird von Gesetzes wegen der Lenker hinsichtlich der Erbringung der Sicherheitsleistung als Vertreter des Unternehmers normiert, was aber nicht bedeutet, dass der Lenker auch strafrechtlich verfolgbar ist.

Zu Z 22 (§ 26 Abs. 3 und 4):

Ab Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes gelten alle vor dem Inkrafttreten ausgestellten Konzessionen für den Güternah- bzw. Güterfernverkehr ohne weitere Umschreibung als Konzessionen für den innerstaatlichen bzw. grenzüberschreitenden Güterverkehr.

In einem Übergangszeitraum bis 31. 12. 2001 können an Stelle der beglaubigten Abschriften der Konzessionsurkunden (§ 3 Abs. 1) weiterhin die Nah- bzw. Fernverkehrstafeln als Nachweis dafür geführt werden, dass eine entsprechende Gewerbeberechtigung besteht und das verwendete Kraftfahrzeug vom Konzessionsumfang umfasst ist. Ebenso können in diesem Zeitraum die laut bisher geltenden Recht ausgestellten Werkverkehrskarten anstelle der Eintragung in der Zulassungsbescheinigung und im Falle

der Anmietung von Fahrzeugen an Stelle des Mietvertrages und des Beschäftigungsvertrages bzw. der Bestätigung des Arbeitgebers (§ 6 Abs. 4) weiterhin die Mietfahrzeugtafeln verwendet werden.

Zu Z 23 (§ 27):

Dadurch werden die Bezeichnungen der Bundesminister an die geänderten Ressortbezeichnungen angepasst.

Zu Z 24 (§ 27a):

Dadurch wird auf die durch dieses Gesetz umgesetzten EG-Richtlinien hingewiesen.