

200/ME

**REPUBLIK ÖSTERREICH**

Bundesministerium für  
Verkehr, Innovation und Technologie

A-1031 Wien, Radetzkystraße 2  
Telefax (01) 713 03 26  
Telefax (01) 71162/1799 (Verkehrspolitik)  
Telefax (01) 71162/4499 (Verkehrsarbeitsinspektorat)  
E-mail: [post@bmv.gv.at](mailto:post@bmv.gv.at)  
X.400: C=AT;A=GV;P=BMV;S=POST  
Homepage: [www.bmv.gv.at](http://www.bmv.gv.at)  
DVR: 0000175

Zl. 770.123/2-II/B/7/01

An

Sachbearbeiter/in: Mag. Steininger  
Tel.: (01) 711 62 DW 1714

1. Bundeskanzleramt
- 1a. Bundeskanzleramt / Verfassungsdienst
2. Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten
3. Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur
4. Bundesministerium für Finanzen
5. Bundesministerium für Inneres
6. Bundesministerium für Justiz
7. Bundesministerium für Landesverteidigung
8. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
9. Bundesministerium für öffentliche Leistung und Sport
10. Bundesministerium für soziale Sicherheit und Generationen
11. Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit
12. Rechnungshof
13. Herrn Landeshauptmann von Burgenland
14. Herrn Landeshauptmann von Kärnten
15. Herrn Landeshauptmann von Niederösterreich
16. Herrn Landeshauptmann von Oberösterreich
17. Herrn Landeshauptmann von Salzburg
18. Frau Landeshauptmann von Steiermark
19. Herrn Landeshauptmann von Tirol
20. Herrn Landeshauptmann von Vorarlberg
21. Herrn Landeshauptmann von Wien
22. Verbindungsstelle der österreichischen Bundesländer
23. Parlamentsdirektion
24. Bundespolizeidirektion Wien - Verkehrsamt
25. Anstalt Statistik Österreich
26. Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge
27. Wirtschaftskammer Österreichs
28. Vereinigung Österreichischer Industrieller
29. Bundesarbeitskammer
30. Österreichischen Gewerkschaftsbund
31. Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern Österreichs
32. Österreichischen Landarbeiterkammertag
33. Bundeskammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten
34. Österreichische Ärztekammer
35. Österreichischen Rechtsanwaltskammertag
36. Bundeskonferenz der Kammern der freien Berufe Österreichs
37. Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen
38. Kuratorium für Verkehrssicherheit

39. ÖAMTC
40. ARBÖ
41. Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs
42. Österreichischen Städtebund
43. Österreichischen Gemeindebund
44. Österreichische Normungsinstitut
45. Österreichische Gesellschaft für Gesetzgebungslehre
46. Österreichischen Bundesfeuerwehrverband
47. Österreichischen Ingenieur- und Architekten-Verein
48. Vorsitzenden der Konferenz der Unabhängigen Verwaltungssenate im Wege der Verbindungsstelle der Bundesländer beim Amt der NÖ-LReg.
49. Verkehrsombudsmann  
Mag. Raimund Hütter
50. VÖEB
51. Gesellschaft für Ökologie und Abfallwirtschaft,  
Schutzverband gegen Umweltkriminalität

Gegenstand: Entwurf einer 2. Novelle zum Güterbeförderungsgesetz 1995

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelt in der Beilage den Entwurf einer 2. Novelle zum Güterbeförderungsgesetz samt Erläuterungen mit der Bitte um Stellungnahme bis

**25. Mai 2001.**

Sollte bis zum oben angeführten Termin eine do. Stellungnahme nicht einlangen, darf angenommen werden, dass der Entwurf dieser Novelle vom do. Standpunkt aus keinen Anlass zu einer Äußerung gibt. Unter einem wird ersucht,

1. 25 Kopien der do. Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates zuzuleiten
2. nach Möglichkeit dem Präsidium des Nationalrates die allenfalls abgegebene Stellungnahme auch auf elektronischem Weg unter der email-Adresse

*„begutachtungsverfahren@parlament.gv.at“*

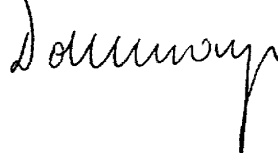
- zu übermitteln und
3. dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hievon Mitteilung zu machen.

Für die Ämter der Landesregierungen, die Verbindungsstelle der Bundesländer, den österreichischen Gemeindebund und den österreichischen Städtebund ergeht der Hinweis, dass die gegenständliche Übermittlung gleichzeitig als Versendung aufgrund des Art. 1 Abs. 1 und 4 der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften, BGBl. I Nr. 35/1999, anzusehen ist. Innerhalb der oben genannten Frist kann gemäß Art. 2 dieser Vereinbarung beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie das Verlangen gestellt werden, dass im Konsultationsgremium Verhandlungen über die durch dieses Vorhaben im Fall seiner Verwirklichung dem Antragsteller zusätzlich verursachten finanziellen Ausgaben einschließlich zusätzlicher Personalkosten aufgenommen werden.

Beilage

Wien, am 12. April 2001  
Für die Bundesministerin:  
Dr. Kast

F.d.R.d.A.



## 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 Verkehrsunternehmen 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 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 Verweisrichtigstellungen 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 Strafrahmen 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 Sorge zu treffen, dass die Fahrt ohne Verletzung der Ökopunkte-Verordnung durchgeführt wird, ist zu bemerken, dass die Öko-

punkte-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.

## 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.

### 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 von drei Monaten nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes 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.

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 Ökopunkte-Verordnung durchgeführt wird. Die Ökopunkte-Verordnung enthält einzelne Regelungen, die sich ausdrücklich an den „Fahrer“ 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 10.

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.

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. 1):**

Dadurch wird klargestellt, dass die Vordrucke für Frachtbriefe ausschließlich vom Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe aufgelegt und an die Unternehmer ausgefolgt werden dürfen. Güterbeförderungsunternehmer dürfen daher nur die vom Fachverband ausgegebenen Frachtbriefformulare verwenden.

**Zu Z 15 (§ 18 Abs. 3 und § 19 Abs. 4):**

Dadurch wird jeweils die Bezeichnung des Bundesministers an die geänderte Ressortbezeichnung 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 Strafraumen 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 nur mehr mit einer Geldstrafe von bis zu 10 000 S bedroht, eine Mindeststrafe für diese Delikte ist nicht vorgesehen. Der Grund für die Herabsetzung des Strafraumens 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 8 Verstöße des Lenkers nicht mehr erfasst sind, ergibt sich aus dem Nebensatz „sofern dies nicht nach anderen Vorschriften zu bestrafen ist“.

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

Durch die Einfügung des Abs. 1 Z 10 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. 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 10 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 von drei Monaten ab Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes 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 im Falle der Anmietung von Fahrzeugen an Stelle des Mietvertrages und des Beschäftigungsvertra-

ges 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.

## Entwurf

**Bundesgesetz, mit dem das Güterbeförderungsgesetz 1995 geändert wird**

[CELEX Nr. 398L0076]

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Güterbeförderungsgesetz 1995, BGBl. Nr. 593, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 17/1998 wird wie folgt geändert:

*1. § 2 samt Überschrift lautet:***„Konzessionspflicht und Arten der Konzessionen**

**§ 2.** (1) Die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen darf nur auf Grund einer Konzession ausgeübt werden, sofern dieses Bundesgesetz nichts anderes bestimmt (§ 4).

(2) Konzessionen dürfen nur für folgende Arten der gewerbsmäßigen Güterbeförderung erteilt werden:

1. für die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen im innerstaatlichen Verkehr (**innerstaatlicher Güterverkehr**);
2. für die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr (**grenzüberschreitender Güterverkehr**).

(3) Eine Konzession für den grenzüberschreitenden Güterverkehr berechtigt auch zur Ausübung des innerstaatlichen Güterverkehrs.“

*2. In § 3 Abs. 1 wird folgender Satz angefügt:*

„Die Behörde (§ 20) stellt dem Konzessionsinhaber **so viele beglaubigte Abschriften** der Konzessionsurkunde aus, als Kraftfahrzeuge vom Konzessionsumfang umfasst sind.“

*3. § 4 Abs. 2 lautet:*

„(2) Eine Konzession nach § 2 ist nicht erforderlich für die Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen oder **Kraftfahrzeugen mit Anhängern**, wenn das **höchste zulässige Gesamtgewicht insgesamt 3 500 kg** nicht übersteigt.“

*4. Nach § 5 Abs. 1 wird folgender Abs. 1a eingefügt:*

„(1a) Die in Abs. 1 genannten Voraussetzungen sind der zur Erteilung der Konzession zuständigen Behörde **alle fünf Jahre ab Erteilung der Konzession nachzuweisen**. Stellt die Behörde bei dieser Prüfung fest, dass die **finanzielle Leistungsfähigkeit nicht mehr gegeben** ist, kann sie dem Gewerbetreibenden eine **zusätzliche, ein Jahr nicht übersteigende Frist für den Nachweis** der finanziellen Leistungsfähigkeit setzen, wenn die wirtschaftliche Lage des Unternehmens annehmen lässt, dass die Voraussetzung der finanziellen Leistungsfähigkeit in absehbarer Zukunft auf der Grundlage eines Finanzplanes erneut und auf Dauer erfüllt wird.“

*5. § 5 Abs. 2 lautet:*

„(2) Die Zuverlässigkeit ist insbesondere dann nicht gegeben, wenn

1. der Antragsteller oder der Gewerbeberechtigte von einem Gericht zu einer drei Monate übersteigenden Freiheitsstrafe oder zu einer Geldstrafe von mehr als 180 Tagessätzen verurteilt wurde, solange die Verurteilung weder getilgt ist noch der Beschränkung der Auskunft aus dem Strafregister unterliegt (§§ 1 bis 6 Tilgungsgesetz 1972, BGBl. Nr. 68), oder
2. dem Antragsteller oder Gewerbeberechtigten auf Grund der geltenden Vorschriften die Bewilligung zur Ausübung des Güterbeförderungsgewerbes rechtskräftig entzogen wurde, oder
3. der Antragsteller oder Gewerbeberechtigte wegen **schwer wiegender Verstöße** gegen die Vorschriften über
  - a) die für den Berufszweig geltenden Entlohnungs- und Arbeitsbedingungen oder

b) die Güterbeförderung, insbesondere die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, die Gewichte und Abmessungen der Kraftfahrzeuge, die Sicherheit im Straßenverkehr und der Kraftfahrzeuge und den **Umweltschutz sowie die sonstigen Vorschriften in Bezug auf die Berufspflichten**, rechtskräftig bestraft wurde.“

6. In § 5 Abs. 3 wird die Wortfolge „Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr“ ersetzt durch die Wortfolge „Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“.

7. § 5 Abs. 4 letzter Satz entfällt.

8. In § 5 Abs. 6 wird die Wortfolge „Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr“ ersetzt durch die Wortfolge „Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“.

9. § 6 samt Überschrift lautet:

#### **„Bestimmungen über die Gewerbeausübung**

§ 6. (1) Die zur gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern verwendeten Kraftfahrzeuge müssen im Zulassungsschein bzw. in der Zulassungsbescheinigung die **Verwendungsbestimmung „zur Verwendung für die gewerbsmäßige Beförderung bestimmt“** eingetragen haben. Die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern ist **auch mit Kraftfahrzeugen gemäß § 3 Abs. 3 und solchen gemäß § 11 Abs. 1 Z 1** zulässig.

(2) Der **Unternehmer** hat dafür zu sorgen, dass in jedem zur Ausübung des Güterverkehrs verwendeten Kraftfahrzeug während der gesamten Fahrt eine **beglaubigte Abschrift der Konzessionsurkunde sowie die allenfalls nach Abs. 4 erforderlichen Dokumente mitgeführt werden**.

(3) Der **Lenker** hat in jedem zur Ausübung des Güterverkehrs verwendeten Kraftfahrzeug **eine beglaubigte Abschrift der Konzessionsurkunde mitzuführen und den Kontrollorganen auf Verlangen vorzuweisen**.

(4) Werden **Mietfahrzeuge** gemäß § 3 Abs. 3 zur gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern oder für den Werkverkehr verwendet, sind folgende **Dokumente** im Kraftfahrzeug **mitzuführen** und den Kontrollorganen auf Verlangen vorzuweisen:

1. **Vertrag über die Vermietung des Fahrzeuges**, aus dem der Name des Vermieters, der Name des Mieters, das Datum und die Laufzeit des Vertrages sowie das Kennzeichen des Fahrzeuges hervorgehen;
2. sofern der Lenker nicht der Mieter ist, **Beschäftigungsvertrag des Lenkers**, aus dem der Name des Arbeitgebers, der Name des Arbeitnehmers, das Datum und die Laufzeit des Beschäftigungsvertrages hervorgehen **oder eine Bestätigung des Arbeitgebers** mit diesen Inhalten.

(5) Für die Dauer einer vorübergehend erhöhten Nachfrage nach Transportleistungen, wie insbesondere aus Anlass der Durchführung von Großbauvorhaben, bei Großveranstaltungen oder zu Erntezeiten, kann der Landeshauptmann auf Antrag des Inhabers einer Konzession nach § 2 Abs. 2 Z 1 die Ausübung des **innerstaatlichen Güterverkehrs** mit einer bestimmten Anzahl von Kraftfahrzeugen bewilligen. Die Bewilligung hat den besonderen Anlass, die Gültigkeitsdauer sowie die Anzahl der Kraftfahrzeuge anzuführen.“

10. §§ 7 bis 9 lauten:

#### **„Verkehr über die Grenze**

§ 7. (1) Die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen von Orten, die außerhalb des Bundesgebietes liegen, in das Bundesgebiet oder durch das Bundesgebiet hindurch, oder von innerhalb des Bundesgebietes liegenden Orten in das Ausland ist außer Inhabern von Konzessionen nach § 2 auch **Unternehmern** gestattet, die nach den im Staat des Standortes ihres Unternehmens geltenden Vorschriften zur Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen befugt sind und **Inhaber einer der folgenden Berechtigungen sind**:

1. **Gemeinschaftslizenz gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 881/92,**
2. **Genehmigung auf Grund der Resolution des Rates der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) vom 14. Juni 1973,**

**3. Bewilligung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie für den Verkehr nach, durch oder aus Österreich,**

**4. in Kontingentform vergebene bilaterale Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie.**

Eine solche Berechtigung ist jedoch nicht erforderlich, wenn eine anders lautende Anordnung nach Abs. 4 ergangen ist.

(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 und in dem Ausmaß, in dem EU-Gemeinschaftsrecht dies vorsieht, oder
2. wenn mit dem Herkunftsstaat des Unternehmers eine diesbezügliche Vereinbarung besteht.

Wird eine verbotene Kabotage durchgeführt, sind § 9 Abs. 5 und 6 anzuwenden. Zudem ist darüber gemäß § 22 Abs. 1 die zuständige Behörde des Herkunftsstaates des betreffenden Unternehmers zu verständigen.

(3) Der **Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie** kann zwischenstaatliche Kabotagevereinbarungen auf Grund dieses Bundesgesetzes abschließen, wenn für österreichische Unternehmer in dem betreffenden Staat Gegenseitigkeit besteht und verkehrspolitische und volkswirtschaftliche Interessen dem nicht entgegenstehen. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat durch Verordnung festzusetzen:

1. die Staaten, mit denen Kabotagevereinbarungen bestehen,
2. die Voraussetzungen, unter denen Kabotage durchgeführt werden darf,
3. die Pflichten der Unternehmer und des Lenkpersonals und
4. etwaige Meldepflichten der Behörden.

(4) Der **Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie** kann anordnen, dass die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern nach, durch oder aus Österreich durch ausländische Unternehmer ohne die in Abs. 1 vorgeschriebenen **Berechtigungen** gestattet ist, wenn und insoweit der betreffende ausländische Staat in dieser Hinsicht Gegenseitigkeit einräumt oder wenn wirtschaftliche Interessen Österreichs dies rechtfertigen.

#### **Erlangung der Berechtigungen**

§ 8. (1) Die Bewilligung nach § 7 Abs. 1 Z 3 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.

(2) Der **Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie** 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 § 7 Abs. 1 Z 3 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.

(3) **Auf Grundlage dieses Bundesgesetzes** können Vereinbarungen über die grenzüberschreitende Beförderung von Gütern gemäß § 7 geschlossen werden, wenn der Umfang des zwischenstaatlichen Güterverkehrs dies erfordert. 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 der Umwelt zu berücksichtigen sind. Die Vergabe der Kontingenterlaubnis gemäß Abs. 4 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.



(4) 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 gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen oder zur Ausübung des Werkverkehrs (§ 10) berechtigt sind und den Anforderungen der **gemäß Abs. 5** 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.

(5) Durch Verordnung des **Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie** sind die Vergabe der Kontingenterlaubnis **nach Abs. 4** 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 Verkehr, Innovation und Technologie** 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.

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

**§ 9.** (1) Der **Unternehmer** hat dafür zu sorgen, dass die **Nachweise über die in § 7 Abs. 1 angeführten Berechtigungen** bei jeder Güterbeförderung über die Grenze während der gesamten Fahrt **vollständig ausgefüllt und erforderlichenfalls entwertet mitgeführt** werden.

(2) Der **Lenker** hat die **Nachweise über die in § 7 Abs. 1 angeführten Berechtigungen** bei jeder Güterbeförderung über die Grenze während der gesamten Fahrt **vollständig ausgefüllt und erforderlichenfalls entwertet im Kraftfahrzeug mitzuführen und den Aufsichtsorganen (§ 21) auf Verlangen vorzuweisen**.

(3) Jeder **Unternehmer**, der veranlasst, dass eine Fahrt durch Österreich durchgeführt wird, für die gemäß der Verordnung (EG) Nr. 3298/94, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2012/2000, (Ökopunkteverordnung) Ökopunkte zu entrichten sind, hat dem Fahrer vor Antritt der Fahrt die entsprechende Anzahl von **Ökopunkten zu übergeben**. Wird ein Umweltdatenträger benützt, hat sich der Unternehmer davon zu überzeugen, dass ausreichend **Ökopunkte zur Verfügung stehen** und dass der **Umweltdatenträger einwandfrei funktioniert**. Er hat weiters den **Fahrer** darüber **zu belehren**, welche Maßnahmen dieser zur Einhaltung der Ökopunkteverordnung zu treffen hat.

(4) Die Aufsichtsorgane haben das Mitführen der **Nachweise über die in § 7 Abs. 1 angeführten Berechtigungen** sowie die ordnungsgemäße Entrichtung der Ökopunkte zu kontrollieren und gegebenenfalls einen entsprechenden Kontrollvermerk anzubringen. Nähere Bestimmungen über die Kontrolle und den Kontrollvermerk sind durch Verordnung des **Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie** zu erlassen.

(5) Wird die Güterbeförderung ohne die **in § 7 Abs. 1 angeführten Berechtigungen** durchgeführt oder wird gegen unmittelbar anwendbare Vorschriften der Europäischen Union über den Güterverkehr auf der Straße verstoßen, 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, wie Abnahme der Fahrzeugschlüssel, Absperrung 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.

(6) Wird die Anordnung der **Unterbrechung** der Güterbeförderung nicht aufgehoben, so hat die Behörde die Güterbeförderung mit Bescheid bis zu dem Zeitpunkt zu untersagen, bis das einzuleitende Ver-

fahren abgeschlossen und die verhängte Strafe vollzogen ist oder eine Sicherheit gemäß §§ 37, 37a VStG 1991 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.

(7) Stellt das Grenzzollamt fest, dass die beabsichtigte Güterbeförderung **ohne die gemäß § 7 Abs. 1 erforderlichen Berechtigungen** durchgeführt wird, so hat es eine Maßnahme nach **Abs. 5** zu veranlassen sowie erforderlichenfalls zu veranlassen, dass ein Verfahren gemäß **Abs. 6** durchgeführt wird.

(8) Bei Übertretungen von Abkommen mit Staatengemeinschaften über die grenzüberschreitende Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen, Vereinbarungen gemäß § 8 Abs. 3 sowie einer Verordnung gemäß § 8 Abs. 5 können – unbeschadet der §§ 87 bis 89 GewO 1994 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.

(9) Der **Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie** kann Unternehmen zur Programmierung von Umweltdatenträgern gemäß den Bestimmungen der **Verordnung (EG) Nr. 3298/94, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2012/2000**, ermächtigen. Auf die Ermächtigung besteht kein Rechtsanspruch. Für die Programmierung eines Umweltdatenträgers kann ein Kostenbeitrag bis zu 230 S eingehoben werden. Mit der Ermächtigung ist auch die Verpflichtung zur Entwertung der Ökopunkte verbunden.“

*11. Die Überschrift des § 11 entfällt. § 11 lautet:*

„§ 11. (1) Werkverkehr im Sinne des § 10 darf nur mit

1. Kraftfahrzeugen, bei denen im Zulassungsschein bzw. in der Zulassungsbescheinigung die Verwendungsbestimmung „zur Verwendung für den Werkverkehr bestimmt“ eingetragen ist, oder
2. **mit Kraftfahrzeugen gemäß § 3 Abs. 3**

durchgeführt werden.

(2) Die Bestimmung des Abs. 1 gilt nicht für **Kraftfahrzeuge oder Kraftfahrzeuge mit Anhängern, wenn das höchste zulässige Gesamtgewicht insgesamt 3 500 kg nicht übersteigt**.“

*12. In § 13 Abs. 1 wird die Wortfolge „Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr“ ersetzt durch die Wortfolge „Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“.*

*13. In § 14 Abs. 1 wird die Wortfolge „Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr“ ersetzt durch die Wortfolge „Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ und die Wortfolge „Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten“ ersetzt durch die Wortfolge „Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit“.*

*14. § 18 Abs. 1 lautet:*

„(1) Die Vordrucke für die Frachtbriefe sind **ausschließlich** vom Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe laufend nummeriert aufzulegen und über Antrag des Güterbeförderungsunternehmers an diesen oder den von ihm Beauftragten auszufolgen.“

*15. In § 18 Abs. 3 und § 19 Abs. 4 wird die Wortfolge „Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr“ jeweils ersetzt durch die Wortfolge „Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“.*

*16. § 20 Abs. 1 bis 4 lauten:*

„(1) Konzessionen für den **innerstaatlichen Güterverkehr** (§ 2 Abs. 2 Z 1) erteilt die Bezirksverwaltungsbehörde.

(2) Konzessionen für den **grenzüberschreitenden Güterverkehr** (§ 2 Abs. 2 Z 2) erteilt der Landeshauptmann. EG-Gemeinschaftslizenzen gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates werden vom Landeshauptmann ausgestellt.

(3) Die Untersagung der Güterbeförderung (§ 9 Abs. 6) verfügt die Bezirksverwaltungsbehörde.

(4) Den Entzug der erforderlichen Bewilligung oder der Kontingenterlaubnis (§ 9 Abs. 8) verfügt der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, im Falle der Ermächtigung des Landeshauptmannes im Sinne des § 8 Abs. 5 der Landeshauptmann.

*17. In § 21 und § 21a ist die Wortfolge „Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr“ jeweils zu ersetzen durch die Wortfolge „Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“.*

*18. § 22 Abs. 1 lautet:*

„(1) Die Behörde hat **Verstöße** von Unternehmern, die ihren Wohnsitz, oder von Unternehmen, die ihren Sitz in einem anderen Staat haben, der zuständigen Behörde des Staates, in dem der Unternehmer seinen Wohnsitz hat oder das Unternehmen seinen Sitz hat, mitzuteilen, wenn diese Verstöße einen Entziehungstatbestand bilden. Diese Benachrichtigung hat auch die von der Behörde getroffenen Maßnahmen zu enthalten.“

*19. In § 22 entfällt der Abs. 2. Der bisherige Abs. 3 erhält die Bezeichnung Abs. 2.*

*20. § 23 lautet:*

„§ 23. (1) Abgesehen von gemäß dem V. Hauptstück der Gewerbeordnung 1994 zu ahndenden Verwaltungsübertretungen begeht eine Verwaltungsübertretung, die mit einer Geldstrafe bis zu 100 000 S zu ahnden ist, wer

1. die Anzahl der Kraftfahrzeuge ohne Genehmigung gemäß § 3 Abs. 2 vermehrt;
2. **als Unternehmer § 6 Abs. 1 oder 2** zuwiderhandelt;
3. **als Unternehmer** Beförderungen gemäß §§ 7 bis 9 ohne die hierfür erforderliche Bewilligung durchführt oder Gebote oder Verbote von zwischenstaatlichen Vereinbarungen nicht einhält;
4. **als Unternehmer oder Lenker § 11** zuwiderhandelt;
5. die gemäß § 12 festgelegten Tarife nicht einhält;
6. andere als die in Z 1 bis 5 genannten Gebote oder Verbote dieses Bundesgesetzes oder der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen nicht einhält;
7. Gebote und Verbote auf Grund von Abkommen mit Staatengemeinschaften über den Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen nicht befolgt;
8. unmittelbar anwendbare Vorschriften der Europäischen Union über den Güterverkehr auf der Straße verletzt, sofern dies nicht nach anderen Vorschriften zu bestrafen ist;
9. einen von einer nicht gemäß § 9 Abs. 9 ermächtigten Stelle programmierten Umweltdatenträger benützt;
10. **§ 9 Abs. 3** zuwiderhandelt.

(2) **Wer als Lenker § 6 Abs. 1, 3 oder 4 oder § 9 Abs. 2 zuwiderhandelt oder unmittelbar anwendbare Vorschriften der Europäischen Union über den Güterverkehr auf der Straße verletzt, ist mit einer Geldstrafe bis zu 10 000 S zu bestrafen.**

(3) **Strafbar** nach Abs. 1 Z 3 oder Z 10 ist ein **Unternehmer auch dann, wenn er** die in §§ 7 bis 9 genannten **Verpflichtungen im Ausland verletzt. Örtlich zuständig** ist diesfalls jene Behörde, in deren Sprengel der **Lenker im Zuge einer Straßenkontrolle betreten wird, sonst** jene Behörde, in deren Sprengel der **Grenzübertritt in das Bundesgebiet** erfolgte.

(4) Bei Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 1 Z 1, 2, 5 und 6 sowie bei Verwaltungsübertretungen gemäß § 366 Abs. 1 Z 1 der Gewerbeordnung 1994 hat die Geldstrafe mindestens 5 000 S zu betragen. Bei Verwaltungsübertretungen gemäß Abs. 1 Z 3 und Z 7 bis 10 hat die Geldstrafe mindestens 20 000 S zu betragen.

(5) Der **Unternehmer haftet für die über** die von ihm beschäftigten **Lenker verhängten Geldstrafen, sonstige in Geld bemessene Unrechtsfolgen und die Verfahrenskosten zur ungeteilten Hand.**

(6) Von den eingehobenen Strafgeldern fließen 30 vH der Gebietskörperschaft zu, die den Aufwand jener Behörde zu tragen hat, die das Strafverfahren in erster Instanz durchführt. Weitere 70 vH fließen der Gebietskörperschaft zu, die den Aufwand für **die Anschaffung, die Errichtung**, den Betrieb und die Erhaltung der Einrichtungen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 3298/94 der Kommission, zuletzt geändert durch die **Verordnung (EG) Nr. 2012/2000**, zu tragen hat, und sind hierfür zu verwenden.“

*21. § 24 lautet:*

„§ 24. Als vorläufige Sicherheit im Sinne des § 37a VStG kann bei Verdacht einer Übertretung der Vorschriften über den grenzüberschreitenden Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen (§§ 7 bis 9) oder einer Zuwiderhandlung gemäß § 23 Abs. 1 Z 3 sowie Z 7 bis 10 ein Betrag von 20 000 S festgesetzt werden. **Bei Verdacht einer Übertretung des Unternehmers gilt dabei der Lenker als Vertreter des Unternehmers, falls nicht dieser selbst oder ein von ihm bestellter Vertreter bei den Amtshandlungen anwesend ist.**“

*22. In § 26 werden nach Abs. 2 folgende Abs. 3 und 4 angefügt:*

„(3) Vor dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes (BGBl. I Nr. XXX/2001) erteilte Konzessionen für den Güternahverkehr gelten ab Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes (BGBl. I Nr. XXX/2001) als Konzessionen für den innerstaatlichen Güterverkehr und vor dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes (BGBl. I Nr. XXX/2001) erteilte Konzessionen für den Güterfernverkehr als Konzessionen für den grenzüberschreitenden Güterverkehr.

(4) Bis drei Monate nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes (BGBl. I Nr. XXX/2001) gelten an Stelle der beglaubigten Abschriften der Konzessionsurkunden auch die Nah- bzw. Fernverkehrstafeln und an Stelle der in § 6 Abs. 4 in der Fassung BGBl. I Nr. XXX/2001 genannten Dokumente auch die Mietfahrzeugtafeln weiterhin als entsprechender Nachweis.“

*23. In § 27 wird die Wortfolge „Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr“ ersetzt durch die Wortfolge „Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ und die Wortfolge „Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten“ ersetzt durch die Wortfolge „Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit“.*