

Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und
Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Wiedner Hauptstraße 63
Postfach 191
A-1045 Wien
Telefon +43(1)50105DW
Telefax +43(1)50105233
Internet: <http://wko.at/vp>
E-Mail: vp@wko.at

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
770.123/2-II/B/7/01	Vp 25187/08/01/Dr.Ts/Wo	4002	28.05.2001
12. April 2001	Dr. Peter Tschirner		

Entwurf einer 2. Novelle zum Güterbeförderungsgesetz 1995

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir danken für die Übermittlung des Novellierungsentwurfes zum Güterbeförderungsgesetz und geben folgende Stellungnahme ab:

Zu § 1 - Geltungsbereich:

Das Wort „gewerbsmäßig“ wäre durch den Ausdruck „gewerblich“ zu ersetzen.

Zu Z.1 (§ 2) - Konzessionspflicht und Arten der Konzessionen:

Die Aufhebung der Unterscheidung in Güternah- und Güterfernverkehr sowie deren Ersetzen durch innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Güterverkehr wurde vor einigen Jahren von uns vorgeschlagen und hat Eingang in den vorliegenden Entwurf gefunden. Die Entwicklung der Güterverkehrsmärkte in letzter Zeit und der absehbare Wegfall der Grenzen mit den EU-

Beitrittskandidaten lässt uns nunmehr eine einzige einheitliche Güterbeförderungskonzession vorschlagen.

Als Hauptvorteil sehen wir die Vereinfachung des Verwaltungsaufwandes und der damit verbundenen Kontrollen. Ferner können Transporte zwischen Ost- und Westösterreich de facto nur noch über deutsches Hoheitsgebiet durchgeführt werden, weil die innerösterreichischen Verbindungen durch lokale und regionale Fahrverbote unterbrochen sind. Eine Umwandlung der bisherigen Nahverkehrskonzessionen in Konzessionen für den innerösterreichischen Verkehr würde übrigens nur wenige Unternehmen betreffen, da in den letzten Jahren mit ganz wenigen Ausnahmen nur Fernverkehrskonzessionen vergeben wurden. Den bestehenden Nahverkehrskonzessionären, die vielfach im fortgeschrittenen Lebensalter sind, könnte im Nachsichtsweg die neue einheitliche Konzession erteilt werden.

Zu Z.2 (§ 3 Abs. 1) - Umfang der Konzession:

Es wird vorgeschlagen, die beglaubigten Abschriften der Konzessionsurkunde gebührenfrei zu stellen bzw. aus Verwaltungsvereinfachungsgründen den Fachgruppen bzw. dem Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe das Recht zuzugestehen, anstelle der Behörde solche Kopien auszustellen. Analog wird vorgeschlagen, Bestätigungen der Gewerbeberechtigung auch für Kleintransporteure auszugeben.

Ferner wird ersucht, im Absatz 3, der den Einsatz von Mietfahrzeugen regelt, folgenden Satz anzufügen: „Die oben genannten Bedingungen gelten auch für die vorübergehende, unentgeltliche Überlassung eines Fahrzeuges.“ Diese Ergänzung erscheint aufgrund praktischer Erfahrungen erforderlich, da insbesondere Fahrzeughersteller Fahrzeuge auch unentgeltlich zu Testzwecken zur Verfügung stellen.

Zu Z.3 (§ 4) – Ausnahmen von der Konzessionspflicht:

Die Übernahme der EU-Grenze von 3.500 kg für das freie Gewerbe der Güterbeförderung wird ausdrücklich begrüßt. Dazu wird vorgeschlagen, in Abs. 2 die Formulierung an jene der Richtlinie 96/26 des Rates anzupassen: „... die Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, deren höchstes zulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg nicht überschreitet.“

Im Hinblick auf die Erbringung der Bahn- und Postleistungen durch nunmehr ausgegliederte Unternehmen wären die partiellen Freistellungen von Post und Bahn von der Genehmigungspflicht sachlich und rechtlich zu überprüfen und erforderlichenfalls mit dem EU-Recht in Übereinstimmung zu bringen.

Zu § 5 – Voraussetzungen für die Erteilung der Konzession:

Beim Erfordernis der Abstellplätze schlagen wir eine Anpassung an die praktischen Erfahrungen vor. Anstelle der Formulierung „angrenzende Gemeinde“ sollte die Formulierung „einer anderen Gemeinde im selben Verwaltungsbezirk oder einem angrenzenden Verwaltungsbezirk“ aufgenommen werden. Auch sollte klargestellt werden, dass es sich um „behördlich genehmigte Abstellplätze“ handeln muss.

Wir begründen diesen Wunsch damit, dass insbesondere in Ballungszentren viele Unternehmer Schwierigkeiten haben, geeignete Lkw-Abstellplätze zu finden. Entscheidend für die Behörde müsste sein, dass ein genehmigter Abstellplatz nachgewiesen wird. Außerdem könnte damit die Zahl der Konzessionsbetriebe mit Einschränkung auf den Bürobetrieb verringert werden.

Zu Z.4 (§ 5 Abs. 1) - Überprüfung der Berufszugangskriterien:

Das Gesetz regelt bereits jetzt, dass alle Voraussetzungen während der gesamten Dauer der Gewerbeausübung vorliegen müssen, wodurch der Abs. 1a nicht notwendig wäre. Sollte diesem Wunsch jedoch nicht entsprochen werden können, wären die Behörden zu verpflichten, rechtzeitig vor Ablauf der 5-Jahres-Frist den Unternehmer aufzufordern, die entsprechenden Unterlagen vorzulegen.

Wir ersuchen weiters schon jetzt um Vormerkung, dass anlässlich einer kommenden Novellierung der Berufszugangsverordnung Güterkraftverkehr jedenfalls auch die Möglichkeit des Nachweises der finanziellen Leistungsfähigkeit durch eine Bankgarantie vorgesehen werden soll.

Zu Z.5 (§ 5 Abs. 2) - Überprüfung der Zuverlässigkeit:

In der Ziffer 3 lit.b sollte anstelle des Begriffes „Fahrer“ richtigerweise der Begriff „Lenker“ verwendet werden. Auch wird vorgeschlagen, den Ausdruck „in Bezug auf die Berufspflichten“ folgendermaßen zu konkretisieren: „... in Bezug auf die ausgegebenen EU-Lizenzen, Konzessionsdekrete, Anzahl von Kraftfahrzeugen.“

Zu Z.9 (§ 6) - Bestimmungen über die Gewerbeausübung:

Die Bestimmung im Abs. 2 über die Mitführung einer beglaubigten Abschrift der Konzessionsurkunde hätte zur Folge, dass bei Fahrten im grenzüberschreitenden Verkehr zwei Dokumente mitzuführen sind: die EU-Lizenz und die Abschrift der Konzessionsurkunde. Es sollte daher klargestellt werden, dass es bei Beförderungen im grenzüberschreitenden Verkehr ausreicht, nur die EU-Lizenz mitzuführen.

- 5 -

Im Abs. 3 sollte eine Präzisierung vorgenommen werden: „... den Kontrollorganen gemäß § 21 ...“.

Im Abs. 4 sollte zur Klarstellung vor dem Wort „mitzuführen“ das Wort „zusätzlich“ eingefügt werden.

Zu Abs. 4 Z.2 wird vorgeschlagen, anstelle des Beschäftigungsvertrages eine auszufüllende Bestätigung mitzuführen, deren Muster in einem Anhang zu diesem Bundesgesetz dargestellt werden sollte. In der Anlage wird ein Formularvorschlag übermittelt.

Wir begrüßen ausdrücklich die Abschaffung der Lkw-Tafeln, weil damit eine erhebliche Verwaltungsvereinfachung verbunden ist. Durch die Novelle wird auch sichergestellt, dass die Verwendungsbestimmungen im Zulassungsschein verpflichtend eingetragen werden müssen.

Bei einem Entfall der Unterscheidung in zwei Konzessionsarten wäre auch Abs. 5 entsprechend anzupassen.

Zu Z.10 (§§ 7 bis 9) - Verkehr über die Grenze:

Die §§ 7 bis 9 beziehen sich auf unterschiedliche Adressaten, nämlich auf ausländische Unternehmen bei Güterbeförderungen in Österreich, aber auch auf Güterbeförderungen österreichischer Unternehmer sowohl in Österreich als auch im Ausland. Es sollte klarer zum Ausdruck gebracht werden, welche Bestimmung sich an welchen Adressaten wendet. Dies ist insbesondere im Hinblick auf die Strafbestimmungen des § 23 erforderlich. Eine geänderte Zusammenstellung der Bestimmungen sollte daher in folgender Art erfolgen:

Im § 7 sollten die für ausländische Unternehmen geltenden Bestimmungen zusammengefasst werden. Es sind dies § 7 Abs. 1, §

7 Abs. 2, § 7 Abs. 4, § 8 Abs. 1, § 8 Abs. 2, § 9 Abs. 1, § 9 Abs. 2 und § 9 Abs. 3. Dabei sollte in § 7 Abs. 1 die Wortfolge „außer Inhabern von Konzessionen nach § 2 auch“ entfallen. Im § 7 Abs. 1 Z.1 sollte es lauten: „Berechtigung aufgrund unmittelbar wirkender Vorschriften des Gemeinschaftsrechtes.“; diese Formulierung beinhaltet sowohl die Bewilligungen gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 881/92, würde aber auch andere EU-Kontingente umfassen.

Der neue § 8 sollte zur „Inländer“-Bestimmung werden und folgende Regelungen enthalten: § 7 Abs. 1 (in folgender Fassung: „Inhabern von Konzessionen nach § 2 ist auch die gewerbsmäßig 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 gestattet.“) und § 9 Abs. 3.

Im neuen § 9 sollten alle oben nicht angeführten Bestimmungen der bisherigen §§ 7 bis 9 als „Arbeitsanweisung an die entsprechenden Behörden“ zusammengefasst werden.

Einige Formulierungen sollten präzisiert werden:

- Die Formulierung im § 7 Abs. 1 Z.4 „in Kontingentform vergebene bilaterale Genehmigung“ sollte lauten „4. aufgrund bilateraler Abkommen vergebene Genehmigung ...“. Es gibt auch Genehmigungen, die keiner Kontingentierung unterliegen (Belohnungsgenehmigungen).
- Zu § 7 Abs. 2 Z.2 wird anstatt „Herkunftsstaat des Unternehmers“ vorgeschlagen: „... wenn mit dem Staat, in dem der Unternehmer niedergelassen ist, eine diesbezügliche Vereinbarung besteht.“

- Zu § 8 Abs. 3 sollte anstelle der Formulierung „Kraftfahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen“ der Begriff „Kraftfahrzeuge mit ausländischer Zulassung“ verwendet werden. Ferner sollte die Kundmachung der Kontingente präzisiert werden und einmal pro Kalenderjahr erfolgen.
- In § 8 Abs. 6 sollte folgende Klarstellung vorgenommen werden: „Bei der erstmaligen Vergabe und dem Entzug von Kontingenterlaubnissen ...“. Damit wäre klargestellt, dass nicht bei jedem einzelnen Antrag die Überprüfung mit Einschaltung der gesetzlichen beruflichen Vertretungen vorzunehmen ist.
- Zu § 9 Abs.3: Entsprechend der neuen Bestimmung hat sich ein Unternehmer davon zu überzeugen, dass auf seinem Punktekonto ausreichend Ökopunkte zur Verfügung stehen. Aufgrund der 48stündigen Toleranzfrist, die der Netzbetreiber benötigt, um Buchungen sichtbar zu machen, hat der Unternehmer faktisch keine Möglichkeit, seinen aktuellen Punktestand zu erfahren. Weiters hat sich der Unternehmer davon zu überzeugen, dass der Umweltdatenträger einwandfrei funktioniert. Um eine solche Kontrolle durchzuführen, fehlen aber die technischen Voraussetzungen. Ein kurzes Betätigen der Taste auf dem Umweltdatenträger gibt lediglich darüber Auskunft, welchen Status das Gerät zum Zeitpunkt der Betätigung des Knopfes hat, und signalisiert damit gleichzeitig, dass die Batterie des Gerätes funktioniert. Deshalb sollte der zweite Satz in § 9 Abs. 3 wie folgt lauten: „Wird ein Umweltdatenträger benützt, hat sich der Unternehmer davon zu überzeugen, dass entweder ausreichend Ökopunkte zur Verfügung stehen oder ein Rechtsanspruch des Unternehmens auf Zuteilung einer ausreichenden Anzahl von Ökopunkten vorhanden ist und dass der Umweltdatenträger einwandfrei funktioniert.“

- In § 9 Abs. 4 sollte der Begriff „Aufsichtsorgane“ durch Bezug auf den § 21 präzisiert werden.
- Zu § 9 Abs. 5: Auch hier sollte präzisiert werden, dass die angeführten Organe Aufsichtsorgane gemäß § 21 sind.
- Zu § 9 Abs. 6: Es sollte klargestellt werden, dass der Lenker der Adressat für diese Anordnungen ist.
- Problematisch erscheint auch die Bestimmung im § 9 Abs. 7. Wurde bisher bei einem Grenzzollamt festgestellt, dass der ausländische Unternehmer keine geeignete Genehmigung mitführt, wurde ihm die Einreise nach Österreich verweigert. Nunmehr soll zusätzlich bereits ein Verwaltungsstrafverfahren eingeleitet werden. Dies erscheint rechtlich fragwürdig und könnte zu Retorsionsmaßnahmen anderer Staaten führen. Schließlich muss beachtet werden, dass sich Grenzzollämter bei Gemeinschaftsabfertigungen oftmals auf ausländischem Territorium befinden und daher österreichisches Recht noch nicht zur Anwendung gelangen kann.
- Zu § 9 Abs. 9: Schillingbeträge sollten in EURO angeführt werden.

Zu Z.11 - Werkverkehr:

Unserer langjährigen Forderung nach dem Wegfall der Werkverkehrskarte wird durch diese Bestimmung entsprochen. Die Verwendungsbestimmung soll nunmehr im Zulassungsschein eingetragen werden.

Zu § 17 und zu Z.14 (§ 18) - Frachtbrief:

In Abänderung unserer bisherigen Wünsche wird vorgeschlagen, eine verpflichtende Verwendung von Frachtbriefen nur für

grenzüberschreitende Transporte vorzusehen. Allerdings weisen wir darauf hin, dass durch das Binnen-Güterbeförderungsgesetz die CMR auch auf den innerösterreichischen Verkehr Anwendung findet. Damit kommt dem Frachtbrief als Beweisurkunde für den Frachtvertrag eine nicht unerhebliche rechtliche Bedeutung zu. Auch auf die Ausschließlichkeit der Auflegung der Frachtbriefe durch den Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe sollte entgegen unseren bisherigen Vorschlägen verzichtet werden, um die elektronische Entwicklung im Geschäftsverkehr nicht zu behindern.

In diesem Sinne sollten in § 17 die Absätze 2 bis 7 sowie der § 18 zur Gänze entfallen. Dafür sollte in § 17 ein neuer Abs. 2 mit folgendem Wortlaut eingefügt werden: „Für die Ausstellung des Frachtbriefes gelten die Bestimmungen der Artikel 5 bis 7 des internationalen Abkommens über den Beförderungsvertrag auf der Straße (CMR) in der Fassung des Protokolls vom 5. Juli 1978, BGBl.Nr 192/1981, in der für Österreich jeweils geltenden Fassung.“

Zu § 19 Abs. 1 und Abs. 5 - Ausbildung der Lenker:

Der Begriff GGSt wäre durch den Begriff GGBG zu ersetzen.

Zu Z.16 (§ 20 Abs. 1) - Behörden:

Wir schlagen vor, die Zuständigkeiten bei der Vergabe von Konzessionen bei den Landesbehörden zu konzentrieren. Die Kompetenz der Bezirksverwaltungsbehörde (derzeit für die Erteilung von Konzessionen für den Güternahverkehr zuständig) sollte entfallen. Lediglich der Instanzenzug für Verwaltungsstrafangelegenheiten sollte bei der Bezirkshauptmannschaft beginnen.

Zu Z.20 (§ 23) - Strafbestimmungen:

Im Abs. 1 Z.3 werden Verstöße im grenzüberschreitenden Verkehr gemäß §§ 7 bis 9 geahndet. Adressaten dieser Bestimmungen sind auch österreichische Unternehmer. Für diese müsste klargestellt werden, dass das Nichtmitführen von Kontingenterlaubnissen für andere Staaten auf österreichischem Territorium nicht zu beanstanden ist.

Der Abs. 4 betrifft jene Unternehmer, die das Gewerbe ausüben, ohne über eine entsprechende Gewerbeberechtigung zu verfügen. Der vorgesehene Mindeststrafsatz von ATS 5.000,-- erscheint im Verhältnis zum wirtschaftlichen Erfolg, der erzielt werden kann, äußerst gering. Nach Ansicht des Fachverbandes für das Güterbeförderungsgewerbe sollte die verhängte Strafe zumindest bei ATS 50.000,--, im Wiederholungsfall auch wesentlich höher liegen. Die grundsätzliche Problematik bei der Festlegung von Mindeststrafsätzen, dass dann im Einzelfall nicht auf das tatsächliche Ausmaß des Verschuldens Bedacht genommen werden kann, wäre jedoch auch bei dieser Novellierung zu berücksichtigen.

Wir weisen auch hier darauf hin, dass Schillingbeträge in EURO anzugeben wären.

Die im Abs. 5 vorgesehene Solidarhaftung des Unternehmers für von ihm beschäftigte Lenker wird von uns abgelehnt. Es kann für Verfehlungen des Lenkers keine Solidarhaftung durch den Unternehmer geben. Darüber hinaus wird eine vom Arbeitgeber übernommene Strafe als Lohnbestandteil angesehen und damit abgabepflichtig.

Im übrigen sollte § 23 neu strukturiert werden. Die jetzige Formulierung enthält nämlich Mehrfachaufzählungen gleicher Delikte mit unterschiedlichen Strafraumen. So wird

- 11 -

Zuwiderhandeln gegenüber dem EU-Recht nach § 23 Abs. 2 mit maximal ATS 10.000,00 bestraft, das gleiche Delikt gemäß § 23 Abs. 4 in Verbindung mit § 23 Abs. 1 Z.8 jedoch mit mindestens ATS 20.000,00. Im übrigen bleiben Zweifel, wer eigentlich gestraft werden soll (der Unternehmer und/oder sein Lenker bzw. sonstige Personen, wenn die Strafbestimmungen keinen Adressaten aufweisen).

Zu Z.22 (§ 26) - Übergangsbestimmungen:

Es müsste ausdrücklich festgehalten werden, dass die bis zum Inkrafttreten dieser Novelle ausgestellten Gewerbescheine für die Güterbeförderung mit Kraftfahrzeugen, deren höchste zulässige Nutzlast 600 kg nicht übersteigt, ab dem Inkrafttreten der Novelle als Berechtigungen im Sinne des § 4 Abs. 2 gelten. Weiters wäre der ganze Abs. 3 neu zu fassen, wenn es nur mehr eine einzige Konzessionsart gibt.

Die im Abs. 4 vorgesehene Übergangsfrist von drei Monaten halten wir für zu knapp bemessen und regen an, einen Austausch der Dokumente innerhalb eines Jahres vorzusehen.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Stellungnahme.

Wunschgemäß werden 25 Exemplare dieser Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Christoph Leitl
Präsident

Dr. Reinhold Mitterlehner
Generalsekretär-Stv.

Anlage:

„Beschäftigungsbestätigung gemäß § 6 Abs. 4
Güterbeförderungsgesetz“

**BESCHÄFTIGUNGSBESTÄTIGUNG
GEMÄSS § 6 (4) GÜTBFG**

Lenker/in

Geschlecht männlich weiblich/.....
SV-Nr./Geburtsdatum

Familienname..... Vorname.....

PLZ/Ort..... Straße

Staatsangehörigkeit

Führerschein

Klasse:....., Nr.:....., Ausstellungsdatum:....., Ort:.....

Gefahrgut Führerschein

Klasse:....., Nr.:....., Ausstellungsdatum:....., Ort:.....

Arbeitsrechtliche Dokumente:

Art:....., Nr.:....., Ausstellungsdatum:.....

Behörde.....

Sichtvermerk

Art:....., Nr.:....., Ausstellungsdatum:.....

Behörde:.....

Paß:

Nationalität:, Nr.:....., Datum:.....

Arbeitgeber/in

Name..... Telefonnummer.....

Betriebsgegenstand.....

PLZ/Ort..... Straße

Zugehörigkeit zur Fachgruppe

Fremdenverkehr Gewerbe Handel Industrie Land/Forstw. Verkehr Sonstige

Arbeitsbedingungen

Beginn des Beschäftigungsverhältnisses.....

Berufliche Tätigkeit..... Arbeiter/in Angestellte/r

Beschäftigungsort(e).....

Datum der Meldung an GKK.....

.....
Datum, Unterschrift d. Lenkers

.....
Datum, Unterschrift des Arbeitgebers,
Firmenstempel