

AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG

Abteilung 2V - Verfassungsdienst



Datum: 11. August 2005

Zahl: -2V-BG-3967/3-2005

(Bei Eingaben bitte Geschäftszahl anführen!)

Betreff:

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das
Güterbeförderungsgesetz 1995 geändert wird;
Stellungnahme

Auskünfte: Dr. Glantschnig

Telefon: (0463) 536 – 30204

Fax: (0463) 536 – 30200

e-mail: post.abt2V@ktn.gv.at

An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Stubenring 1
1011 WIEN

per e-Mail: st5@bmvit.gv.at

Zu den mit do. Schreiben vom 26. Juli 2005, GZ BMVIT-167.530/0015-II/ST5/2005, zur Stellungnahme übermittelten Entwurf einer Novelle zum Güterbeförderungsgesetz 1995, nimmt das Amt der Kärntner Landesregierung wie folgt Stellung:

Grundsätzliche Bemerkungen:

Die mit der gegenständlichen Novelle in Aussicht genommene Anpassung des Güterbeförderungsgesetzes an die überarbeitete Fassung der Gewerbeordnung 1994 (mit Ausnahme der Bestimmungen über die individuelle Befähigung) sowie die Richtlinie 96/26/EG wird grundsätzlich begrüßt.

Im Interesse der Umsetzbarkeit in der Praxis und hinsichtlich der Behördenzuständigkeiten werden aber einzelne Modifikations- und Verbesserungserfordernisse gesehen.

Zu den einzelnen Bestimmungen:

Zu Z 5 (§ 5 Abs. 1):

Mit der vorgesehenen Neuregelung soll offensichtlich klargestellt werden, dass der Konzessionsinhaber auch weniger Fahrzeuge einsetzen darf, als es seinem Konzessionsumfang entspricht, andererseits soll endlich eine klare Regelung geschaffen werden, wie vorzugehen ist, wenn der Konzessionsinhaber die Anzahl der Fahrzeuge vermindern will. Das angestrebte Regelungsziel ließe sich besser erreichen, wenn im § 3 Abs. 1 der Ausdruck „die

Konzession wird für eine bestimmte Anzahl von Kraftfahrzeugen erteilt“, durch die Formulierung „in der Konzession ist die höchstzulässige Anzahl von Kraftfahrzeugen festzusetzen, welche der Berechtigungsinhaber einsetzen darf“, ersetzt würde.

Ergänzend sollte § 3 Abs. 2a folgendermaßen modifiziert werden: „Eine Verminderung des Konzessionsumfangs ist der Konzessionsbehörde anzuzeigen und von dieser bescheidmäßig zur Kenntnis zu nehmen.“ Durch eine derartige Regelung bestünde endlich die erforderliche Rechtsklarheit, da die Konzessionsbehörde bescheidmäßig die Anzahl der Kraftfahrzeuge festsetzt (was sie bisher schon bei Erteilungen und Erweiterungen zu tun hat) und diese dann an die Bezirksverwaltungsbehörde zur Eintragung ins zentrale Gewereregister weiterleitet.

Zu Z 11 (§ 6a Weitere Betriebsstätten):

Die hier vorgesehene Regelung erweist sich als problematisch. Es sollte ausschließlich der Konzessionsbehörde vorbehalten sei, Feststellungen über eine ausreichende Anzahl von Abstellplätzen zu treffen, da dies gemäß § 5 Abs. 1 eine Konzessionsvoraussetzung darstellt.

Zu den Z 16 und 17 (§ 20 Abs. 2, 5 und 6):

Im Zusammenhang mit diesem Änderungsvorschlag ist festzustellen, dass die Beibehaltung der Zuständigkeit der Bezirksverwaltungsbehörden für innerstaatliche Konzessionen nicht zweckmäßig erscheint. Derzeit sind etwa 90% der ausgestellten Konzessionen grenzüberschreitende Berechtigungen und damit beim Landeshauptmann konzentriert. Im Rahmen einer effizienten Verwaltung mutet es geradezu anachronistisch an, wenn die verbleibenden 10% ohne sachliches Erfordernis nach wie vor auf eine Vielzahl von Bezirksverwaltungsbehörden aufgeteilt werden.

Zudem werden seit vielen Jahren bei Prüfungen zum Nachweis der fachlichen Eignung ausschließlich grenzüberschreitende Prüfungen abgenommen. Insbesondere muss darauf hingewiesen werden, dass sich die Zusammenfassung der Konzessionen beim Landeshauptmann ohne Unterscheidung in grenzüberschreitende und innerstaatliche bereits in einer ähnlichen Rechtsmaterie nämlich im Bereich des mit Omnibussen betriebenen Mietwagengewerbes bzw. des Ausflugwagengewerbes bestens bewährt hat.

Da zudem für die innerstaatliche und die grenzüberschreitenden Konzessionen genau die selben Bestimmungen gelten, sollte im Sinne der Verwaltungsökonomie der Landeshauptmann als Konzessionsbehörde für sämtliche nach dem Güterbeförderungsgesetz erteilten Konzessionen zuständig sein.

Weitere Änderungswünsche:

Die in Aussicht genommene Novelle zum Güterbeförderungsgesetz 1995 sollte zum Anlass genommen werden, folgende für die Praxis wichtige legislative Klarstellungen zu treffen:

Nach § 4 Z 2 ist eine Konzession für die Beförderung von Gütern auf Grund einer Berechtigung für Spediteure gemäß § 94 Z 63 GewO 1994 nicht erforderlich. Offen bleibt dabei, ob diese Personengruppe Anspruch auf Ausstellung einer EU-Gemeinschaftslizenz bzw. von Fahrerbescheinigungen hat.

Nach § 5 Abs. 2 Z 2, dessen Wortlaut offensichtlich beibehalten werden soll, würde eine rechtskräftige Entziehung der Gewerbeberechtigung dauernd eine Neuerteilung ausschließen. Dies lässt sich in der Verwaltungspraxis nicht rechtfertigen, hier wäre eine zeitlich Schranke (etwa 5 bis 7 Jahre) angebracht.

Der größte Handlungsbedarf besteht bei der Beurteilung der finanziellen Leistungsfähigkeit im § 5 Abs. 3. Diese Bestimmung stößt in der Praxis auf massive Vollziehungsprobleme. Es wird angeregt, analog zum Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit für Busunternehmer ein verbindliches Gutachten für die Erbringung dieses Nachweises vorzugeben. Damit würde die aufwändige und praxisfeindliche Beurteilung der Bilanzen der letzten drei Kalenderjahre entfallen.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden unter einem dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Für die Kärntner Landesregierung:

Dr. Glantschnig

FdRdA

