



BUNDESARBEITSKAMMER

 PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
 1040 WIEN
 T 01 501 65

 Bundesministerium für Verkehr,
 Innovation und Technologie
 Abt II/ST5 (Rechtsbereich Straßenverkehr)
 Postfach 3000
 Stubenring 1
 1011 Wien

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	501 65	Fax	Datum
GZ BMVIT – 167.530/0015/ ST5/2005	UV-GSt/Li	Richard Ruziczka	DW 2423	DW 2105		29.8.2005

Entwurf einer Novelle zum Güterbeförderungsgesetz 1995

Durch die vorliegende Novelle soll die Anpassung des Güterbeförderungsgesetzes 1995 an die geltenden Bestimmungen der Gewerbeordnung 1994 (GewO 1994) erfolgen. Analog zum jüngsten Begutachtungsentwurf des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie über Änderungen des Gelegenheitsverkehrsgesetzes sollen insbesondere Überarbeitungen in den Punkten Reglementierung des Gewerbes, Genehmigungspflicht weiterer Betriebsstätten, Eintragung ins Gewerberegister und Streichung der Pachtmöglichkeit durchgeführt werden. Weiters werden die Bestimmungen der Richtlinie 96/26/EG des Rates vom 29. April 1996 über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Straßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer umgesetzt.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) nimmt zum vorliegenden Entwurf und einzelnen Bestimmungen wie folgt Stellung:

Allgemeines

In den Erläuterungen wird hinsichtlich der letzten Fassung der GewO fälschlicherweise das BGBl I Nr 151/2004 zitiert. Dort sind jedoch lediglich die Änderungen zum Sicherheitspolizeigesetz kundgemacht.

Unzutreffend ist die in den Erläuterungen festgehaltene Notwendigkeit einer Änderung rein nationaler Bestimmungen wie das Fortbetriebsrecht des Gewerbes für Witwen und

Waisen, die Klarstellung des Geltungsbereiches des Güterbeförderungsgesetzes 1995, die Änderungen der Strafbestimmungen und der Entfall der Mitführverpflichtung eines Frachtbriefes. Diese Vorhaben werden seitens der BAK als sachlich nicht gerechtfertigt abgelehnt.

Zu Z 1 (§ 1 Abs 1, 1a und 3)

Nach Auffassung der BAK bedarf die angebliche „Klarstellung des Geltungsbereiches“ einer neuerlichen Überarbeitung: Gemäß **Abs 1** werden „Kraftfahrzeuge oder Kraftfahrzeuge mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3.500 kg nicht übersteigt,“ vom Geltungsbereich nicht erfasst. Folglich ist für gewerbsmäßige Güterbeförderungen mit derartigen Fahrzeugen keine Konzession erforderlich. Laut neuem **Abs 1a** soll jedoch gerade für diese Beförderung ua die Bestimmung des § 6 Abs 2 abweichend von Abs 1 weiterhin gelten, wonach „der Unternehmer dafür zu sorgen“ hat, „dass in jedem zur Ausübung des Güterverkehrs verwendeten Kraftfahrzeug während der gesamten Fahrt eine beglaubigte Abschrift der Konzessionsurkunde ... mitgeführt“ wird. Wie bekommt er diese?

In **Abs 3** wird festgehalten, dass die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen als reglementiertes Gewerbe gilt, auf das § 95 Abs 2 GewO 1994 anzuwenden ist. Dadurch wird die Genehmigungspflicht für die Bestellung eines Geschäftsführers vorgeschrieben, wobei die Genehmigung auf Ansuchen des Gewerbeinhabers zu erteilen ist, wenn die notwendigen Voraussetzungen erfüllt sind.

Aus Sicht der BAK muss generell auf § 95 verwiesen werden. In § 95 Abs 1 wird nämlich klar geregelt, dass mit der Gewerbeausübung erst mit der Rechtskraft des Bescheides, dem die Prüfung der gesetzlichen Voraussetzungen vorausgeht, begonnen werden darf. Andernfalls könnte eine Berechtigung zur Ausübung des Gewerbes bereits bei bzw mit Antragstellung abgeleitet werden, was mit der Überprüfung der Zuverlässigkeit, der finanziellen Leistungsfähigkeit und der fachlichen Eignung durch die Behörde nicht vereinbar ist.

Zu Z 6 (§ 5 Abs 1a)

Laut Entwurfstext sollen Überprüfungen im Rahmen der Erteilung einer Gemeinschaftslizenz gemäß der VO (EWG) Nr 881/92 als Überprüfung der Konzessionsvoraussetzungen gelten.

Gemäß der Gesetzesgegenüberstellung und den Erläuterungen wird im neuen letzten Satz auf Überprüfungen im Rahmen der Erteilung einer Gemeinschaftslizenz „gemäß der VO (EWG) Nr 684/92“ verwiesen. Diese EG-Verordnung bezieht sich auf die Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen und hat mit der Güterbeförderung nichts zu tun.

Der Sinn und Hintergrund dieser Ergänzung des Abs 1a ist nicht ausreichend dargestellt. Es ist zu befürchten, dass sich die im Entwurfstext erwähnte Überprüfung nur auf die Überprüfung der Zuverlässigkeit nach Art 3 Abs 3 der VO (EWG) Nr 881/92 in der Fas-

sung der VO (EG) Nr 484/2002 über die Einführung einer Fahrerbescheinigung bezieht. Dem könnte seitens der BAK nicht zugestimmt werden.

Aus Sicht der BAK muss hier eindeutig klargestellt werden, dass sämtliche Konzessionsvoraussetzungen wie die Zuverlässigkeit, die finanzielle Leistungsfähigkeit und die fachliche Eignung, in regelmäßigen Abständen und zumindest nach fünf Jahren von der Behörde zu überprüfen sind. Dazu sind weiters gemäß Art 7 Abs 2 der VO (EG) Nr 484/2002 jedes Jahr Kontrollen in Bezug auf 20 % der in Österreich erteilten Gewerbeberechtigungen durchzuführen.

Zu Z 9 (§ 5a)

In dieser neuen Bestimmung ist vorgesehen, dass das Fortbetriebsrecht des überlebenden Ehegatten und der Kinder, Wahlkinder sowie Kinder der Wahlkinder des Gewerbetreibenden mit der Bestellung eines Geschäftsführers, spätestens jedoch nach einem Jahr, enden soll und um weitere sechs Monate verlängert werden kann.

Abgesehen davon, dass für diese neue Bestimmung im Güterbeförderungsgesetz eine Erklärung in den Erläuterungen fehlt, gibt es aus Sicht der BAK für diese von der GewO abweichende Regelung keinen Grund.

Die BAK spricht sich dafür aus, dass weiterhin - analog zur GewO - die Bestellung eines Geschäftsführers „ohne unnötigen Aufschub“ zu erfolgen hat. Eine einjährige (bzw. einhalbjährige) Übergangsfrist zur Fortführung eines Betriebes ohne die Erfüllung der gewerberechtlichen Voraussetzungen oder die Bestellung eines Geschäftsführers wird abgelehnt.

Zu Z 12 (§ 8 Abs 1)

Die Abschaffung der sog „Dauergenehmigungen“ aus Gründen der Rechtsunsicherheit wird seitens der BAK befürwortet.

Zu Z 15 (§§ 17 und 18)

Durch diese Änderung soll die Mitführpflicht und genaue Regelung des Frachtbriefes entfallen.

Seitens der BAK wird die Abschaffung des Frachtbriefes strikt abgelehnt, die Begründung der Erläuterungen, wonach „diese Bestimmung nicht auf EU-Ausländer angewandt werden konnte und dadurch eine Diskriminierung der inländischen Frächter“ erfolgt, kann nicht als ausreichend für den Entfall dieses wichtigen Kontrolldokuments angesehen werden.

Die Streichung dieser Regelungen stellt hinsichtlich der Kontrollierbarkeit beispielsweise der Lkw-Fahrverbote und deren zahlreichen Ausnahmetatbeständen durch die Exekutive eine weitere Erschwernis dar. Die Beweisbarkeit versicherungsrechtlicher Haftungsfragen bei Beschädigung der Ladung wird erheblich verschlechtert, weil der Frachtbrief grundsätzlich als Bestätigung für die ordnungsgemäße Übernahme und Abgabe der Ware anzusehen ist. Schließlich werden auch die Aussagen der Erläuterungen bezüglich

der mangelnden statistischen Auswertbarkeit der Frachtbriefe in Zweifel gezogen. Seitens der BAK wird aus diesen Gründen gefordert, die §§ 17 und 18 weiterhin beizubehalten.

Zu Z 18 (§ 23)

Laut Erläuterungen sollen hier „zwecks Klarheit und Übersichtlichkeit die Strafbestimmungen in solche, die den Unternehmer oder den Lenker betreffen, getrennt und dementsprechend angepasst“ werden.

Da nach den geltenden Strafbestimmungen eine derartige Unterscheidung bereits getroffen wurde, besteht für den vorliegenden Änderungsvorschlag keine Begründung.

Darüber hinaus soll in Zukunft der Lenker gemäß neuem Abs 2 pauschal für die Nichteinhaltung von Geboten und Verboten dieses Bundesgesetzes oder der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen sowie für Verstöße gegen Vorschriften der Europäischen Union über den Güterverkehr auf der Straße haften. Mit dieser geplanten Bestimmung wird versucht, den Weg des geringsten Widerstandes zu gehen und das schwächste Glied der Kette zur Verantwortung zu ziehen. Durch die umfassende Aufzählung der einzuhaltenden Vorschriften wird der Lenker für jegliche Verwaltungsübertretung verantwortlich gemacht, auch wenn diese primär der Sphäre des Unternehmers zuzurechnen wäre.

Durch die Erfahrungen aus der Praxis der Verwaltungsstrafverfahren hinsichtlich der Mautvergehen, aber auch aus dem Bereich des geltenden Güterbeförderungsrechtes ist eindeutig festzustellen, dass gerade inländische Lenker beim Verfahren vor ihrer Wohnsitzbehörde als Letzte übrig bleiben. Die Behörde unternimmt auch bei inländischen Fahrzeugen in der Regel gar keinen Versuch, auf den Zulassungsbesitzer zurückzugreifen. Strafen, die sich eigentlich gegen den Zulassungsbesitzer bzw den Unternehmer als Hauptverantwortlichen für das Fahrzeug richten müssten, werden immer wieder vom Lohn der Lenker abgezogen, so dass es zu unerwünschten und ungerechtfertigten Belastungen für Arbeitnehmer kommt.

Die BAK lehnt daher die hier vorgesehene Überwälzung grundsätzlich jeglicher Verantwortung auf die Lenker ausdrücklich ab und spricht sich für die Beibehaltung der bestehenden Gesetzeslage aus.

Mit freundlichen Grüßen

Herbert Tumpel
Präsident

Maria Kubitschek
iV des Direktors