



An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und
Technologie
Postfach 3000
Stubenring 1
1011 Wien

Bürgerservice-Telefon 02742-9005-9005
In Verwaltungsfragen für Sie da. Natürlich auch außerhalb
der Amtsstunden: Mo-Fr 07:00-19:00, Sa 07:00-14:00 Uhr

Beilagen

LAD1-VD-17417/091-2005

Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

Bezug	Bearbeiter	(0 27 42) 9005 Durchwahl	Datum
BMVIT-167.530/0015-II/ST5/2005	Dr. Heißenberger	12095	6. September 2005

Betrifft

Bundesgesetz, mit dem das Güterbeförderungsgesetz 1995 geändert wird

Die NÖ Landesregierung hat in ihrer Sitzung vom 6. September 2005 beschlossen, zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Güterbeförderungsgesetz 1995 geändert wird, wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu § 1 Abs. 1

Der Entfall der Wortfolge „des Straßenverkehrs“ ist unklar und sollte erläutert werden, weil im geltenden Güterbeförderungsgesetz 1995 der Geltungsbereich für die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs festgelegt ist.

2. Zu § 1 Abs. 3

Im Hinblick auf die Übergangsbestimmung des § 375 Abs. 4 der Gewerbeordnung 1994 BGBl. Nr. 194/1994 in der Fassung BGBl. I Nr. 185/2005 sollte klargestellt werden, dass nunmehr wegen der Neuregelung des Güterbeförderungsgesetzes 1995 die Bestimmungen der Gewerbeordnung in der geltenden Fassung anzuwenden sind.

3. Zu § 3

Die Gewerbeordnung 1994 verwendet in § 340 Abs. 1 den Begriff „Auszug aus dem Gewerberegister“. In der nunmehr vorliegenden Bestimmung wird auf einen beglaubig-

ten Ausdruck aus dem Gewerberegister hingewiesen. Es sollte klargestellt werden, was unter einem beglaubigten Ausdruck aus dem Gewerberegister zu verstehen ist.

4. Zu § 3 Abs. 2a

Für die Verminderung der Anzahl der Kraftfahrzeuge ist keine Genehmigung vorgesehen. Für den Fall, dass der Konzessionsinhaber nicht eine entsprechende Änderung des Konzessionsumfanges beantragt, ist weiterhin die finanzielle Leistungsfähigkeit gemäß § 5 Abs. 3 für den in der Konzession angeführten Umfang nachzuweisen. Bei einer Verminderung der Kraftfahrzeuge beantragt jedoch der Konzessionsinhaber keine bescheidmäßige Erledigung.

Folgender Formulierungsvorschlag in § 3 Abs. 2a zweiter Satz wird angeregt: „Zeigt der Konzessionsinhaber der Behörde jedoch nicht die Verminderung der Anzahl der Kraftfahrzeuge an, so ist die finanzielle Leistungsfähigkeit gemäß § 5 Abs. 3 für den in der Konzession angeführten Umfang weiterhin nachzuweisen.“

5. Zu § 5 Abs. 1

Der Begriff „Abstellplatz“ sollte näher dargelegt werden. Dazu müsste die Qualität und die Beschaffenheit der erforderlichen Abstellplätze dargestellt werden. Weiters sollte in § 5 Abs. 1 die Wortfolge „Die §§ 87 bis 91 GewO 1994 bleiben hiervon unberührt“ durch die Wortfolge „Die §§ 87 bis 91 Gewerbeordnung 1994 sind sinngemäß anzuwenden“ ersetzt werden.

In § 5 Abs. 1 letzter Satz sollte die Regelung, dass die zuständige Gliederung der Landeskammer aufzufordern ist, ein Gutachten abzugeben dahingehend geändert werden, dass die zuständige Gliederung der Landeskammer zur Abgabe eines Gutachtens aufgefordert werden kann. Es ist in der Praxis durchaus möglich, dass die Behörde auf Grund der vorliegenden Unterlagen selbst die Leistungsfähigkeit eindeutig beurteilen kann.

Weiters ist darauf hinzuweisen, dass in den erläuternden Bemerkungen der Satz „Der Hinweis auf § 340 Abs. 2 GewO 1994 kann entfallen“ nicht verständlich ist. Dieser Satz hat nichts mit dem Institut der Nachsicht zu tun. Die Bestimmung des § 340 Abs. 2 GewO 1994 in der Fassung vor dem Inkrafttreten des BGBl. I Nr. 111/2002 enthielt Regelungen zur Aufforderung an die Kammer zur Gutachtungsabgabe und könnte in § 5 Abs. 1 Güterbeförderungsgesetz übernommen werden.

6. Zu § 5 Abs. 4

Da die §§ 18 und 19 der Gewerbeordnung 1994 entsprechend des Entwurfes nicht anzuwenden sind und gleichzeitig die Nachsichtsbestimmung des § 28 Gewerbeordnung 1994 in der Fassung vor dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 112/2002 nicht mehr dem Rechtsbestand angehört, kommt im Bereich des Güterbeförderungsgesetzes 1995 somit weder eine Nachsicht vom Befähigungsnachweis noch die Feststellung einer individuellen Befähigung in Betracht. Durch die Nichtanwendung des § 18 Gewerbeordnung 1994 wird bezweckt, dass die Regelungen in der Gewerbeordnung über den Befähigungsnachweis zur Gänze unanwendbar sind (auch keine subsidiäre Anwendung) und mit Verordnung der Zugang zum Gewerbe (vgl. Berufszugangs-Verordnung Güterkraftverkehr) der Zugang zum Gewerbe geregelt werden kann.

Durch die Nichtanwendung des § 19 Gewerbeordnung 1994 (individueller Befähigungsnachweis) wird auch jenen Personen der Gewerbezugang unmöglich gemacht, die die erforderliche Befähigung besitzen, die sie jedoch nicht auf eine Art nachweisen können, die in der jeweiligen Zugangsverordnung als möglicher Gewerbezugang festgelegt ist.

Der Verfassungsgerichtshof hat in seiner Judikatur (vgl. VfSlg 14.963/1997 u. a.) betont, dass angesichts der Standardisierung von Ausbildungsgängen und Prüfungsanforderungen Nachsichtsregelungen vorhanden sein müssen, die die Ausübung eines Gewerbes auch dann ermöglichen, wenn zwar der standardisierte Befähigungsnachweis nicht erbracht wird, aber auf andere Weise sichergestellt ist, dass die notwendigen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen für die Gewerbeausübung vorhanden sind. Ähnlich hat der Verfassungsgerichtshof auch zur Berufsausbildungsfreiheit ausgesprochen, dass der Gesetzgeber hinsichtlich des Ausbildungszieles ein beträchtliches Maß an Gestaltungsfreiheit besitzt, wenn jedoch im Hinblick auf das Ausbildungsziel gleichwertige Ausbildungsalternativen vorhanden sind, so ist der Gesetzgeber gemäß Artikel 18 Staatsgrundgesetz StGG verhalten, diese Ausbildungsalternativen ohne Diskriminierung zu berücksichtigen (vgl. VfSlg 13.094/19902, VfSlg. 16.734/2002 u. a.).

Daraus folgt, dass der grundsätzliche Ausschluss der §§ 18 und 19 der Gewerbeordnung 1994 im Hinblick auf die oben angeführte Judikatur verfassungsrechtlich

äußerst bedenklich ist.

Weiters darf auf die Richtlinie 96/26/EG des Rates von 29. April 1996 über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr hingewiesen werden. So sieht Art. 3 Abs. 4 dieser Richtlinie vor, dass der Nachweis der fachlichen Eignung mittels einer obligatorischen schriftlichen Prüfung und gegebenenfalls mit einer ergänzenden mündlichen Prüfung erbracht wird. Gemäß Art. 3 Abs. 4 lit.b können die Mitgliedsstaaten Bewerber, die eine praktische Erfahrung von mindestens fünf Jahren in leitender Funktion in einem Verkehrsunternehmen nachweisen von der Prüfung befreien, sofern diese Bewerber sich einer Kontrollprüfung unterziehen, deren Modalitäten von den Mitgliedsstaaten festgelegt werden können. In den Erwägungsgründen ist weiters noch ausgeführt, dass die Mitgliedsstaaten einen Bewerber von der Prüfung befreien können, wenn er genügend praktische Erfahrung nachweist. Der vorliegende Entwurf sieht jedoch die in der Richtlinie vorgegebene Möglichkeit Personen mit mehr als fünfjähriger Erfahrung in leitender Funktion einen weiteren Weg zum Gewerbe zu erschließen, nicht vor. Diesbezüglich ist die nationale Regelung nicht mit der Richtlinie 96/26/EG des Rates von 29. April 1996 in Einklang zu bringen. Daher sollte § 5 Abs. 4 adaptiert werden und so geregelt werden, dass § 19 Gewerbeordnung 1994 mit der Maßgabe anzuwenden ist, dass zumindest eine praktische Erfahrung von mindestens fünf Jahren in leitender Funktion in einem Verkehrsunternehmen vorliegen muss.

Zu § 5 Abs. 4 Z. 2 ist darauf hinzuweisen, dass eine Bescheinigung der Prüfungskommission vorliegen muss. Dadurch wird der ordentliche Rechtsweg ausgeschlossen. Die Entscheidung der Prüfungskommission über die Ausstellung oder Nichtausstellung einer Bescheinigung nach § 5 Abs. 4 Z. 2 ist nicht im ordentlichen Rechtsmittelweg überprüfbar. Soweit in der Berufszugangs-Verordnung Güterkraftverkehr die Diplome, die gründliche Kenntnisse der Sachgebiete der Prüfung belegen aufgelistet sind, ist eine Bestätigung der Prüfungskommission gar nicht erforderlich, sondern könnte dies von der Behörde im jeweiligen Verfahren wahrgenommen werden. Eine Änderung des § 5 Abs. 4 Z. 2 Güterbeförderungsgesetz wird daher angeregt. Eine Überarbeitung des § 5 Abs. 4 ist auch im Hinblick auf § 373 c Gewerbeordnung 1994 erforderlich.

7. Zu § 5a

In begründeten Fällen kann die Behörde eine Verlängerung des Fortbetriebsrechtes um höchstens sechs Monate genehmigen. Der Gesetzesvorschlag enthält keine Krite-

rien, wann eine Verlängerung möglich ist bzw. begründete Fälle vorliegen. Im Hinblick auf Art. 18 B-VG wäre eine Überarbeitung erforderlich. § 5a kann nur so verstanden werden, dass während einer Zeit von einem Jahr (verlängerbar bis 1 ½ Jahren) der Betrieb fortgeführt werden kann. In dieser Zeit muss offenbar von der Person des Fortbetriebsberechtigten eine neue Konzession erwirkt werden. Diese Regelung ist in mehrfacher Hinsicht unverständlich.

1. Nach § 41 Abs. 4 Gewerbeordnung 1994 wäre, wenn das Fortbetriebsrecht einer natürlichen Person zusteht, bei Mangel der Befähigung grundsätzlich unverzüglich ein gewerberechtl. Geschäftsführer zu bestellen. Damit würde aber das Fortbetriebsrecht automatisch enden (§ 5a des Gesetzesentwurfes). Das Verfahren zur Erteilung einer neuen Konzession wäre regelmäßig noch nicht abgeschlossen.
2. Aus der Richtlinie 96/26/EG des Rates (vgl. Art. 4) ergibt sich, dass die Güterbeförderung bei Ableben maximal ein Jahr (verlängerbar um ein halbes Jahr) fortgeführt werden kann, obgleich die in Art. 3 Abs. 1 der Richtlinie vorgesehenen Voraussetzungen (Zuverlässigkeit, Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung) nicht vorliegen. Die sonstigen Regelungen sind den Mitgliedsstaaten überlassen. Daraus folgt, dass in der Richtlinie nicht vorgesehen ist, dass das Fortbetriebsrecht mit Bestellung eines Geschäftsführers endet. Es sollte grundsätzlich überlegt werden, ob die Richtlinie überhaupt zur Änderung der geltenden Regelungen verpflichtet.
3. Gemäß § 5a Abs. 2 ist nicht klar, ob beim Absehen vom Nachweis der fachlichen Eignung ein Bescheid erforderlich ist. Eine Klarstellung sollte erfolgen. Gemäß § 20 Abs. 5 ist beim grenzüberschreitenden Güterverkehr der Landeshauptmann für die Verlängerung des Fortbetriebsrechtes und für die Nachsicht des Nachweises der fachlichen Eignung des überlebenden Ehegatten zuständig. Hingegen ist zur Vollziehung der Bestimmungen der §§ 41 ff Gewerbeordnung 1994 die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig. Eine einheitliche Zuständigkeit wäre zweckmäßig.

8. Zu § 6a

Zu dieser Bestimmung ist anzumerken, dass auch ein reiner Bürobetrieb im Standort der weiteren Betriebsstätte denkbar ist und daher eine weitere Betriebsstätte nicht immer mit einer Vermehrung der Anzahl der Kraftfahrzeuge einhergehen muss. Dazu ist zu bemerken, dass eine Zuordnung der einzelnen Kraftfahrzeuge entweder zum Hauptstandort oder zum Standort der weiteren Betriebsstätte nicht ersichtlich gemacht werden muss. Dies wäre jedoch im Hinblick auf die vorgeschlagene Fassung des § 6a bereits

im Konzessionsansuchen bzw. in der Anzeige der weiteren Betriebstätte erforderlich, um prüfen zu können, (im Falle eines reinen Bürobetriebes im Standort der weiteren Betriebstätte) ob bzw. wie viele Abstellplätze im Standort der weiteren Betriebstätte vorhanden sind. Weiters ist unklar, ob es sich bei diesen Verfahren um ein Anzeige- oder Genehmigungsverfahren handelt. Eine Klarstellung sollte erfolgen.

9. Zu § 9 Abs. 8

Die Wortfolge „Die §§ 87 bis 91 Gewerbeordnung 1994 bleiben hiervon unberührt“ sollte durch die Wortfolge „Die §§ 87 bis 91 Gewerbeordnung 1994 sind sinngemäß anzuwenden“ ersetzt werden.

10. Zu § 20 Abs. 6

Der Ausdruck „beglaubigter Ausdruck aus dem Gewerberegister“ sollte klargestellt werden.

11. Zu § 26 Abs. 6

Im zweiten Satz dieser Bestimmung wären die Vorschriften der Gewerbeordnung 1994 in der Fassung vor dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 111/2002 zu zitieren, weil in der im Entwurf zitierten Gewerbeordnung 1994 der gewerberechtliche Pächter abgeschafft wurde und somit keine Rechtsgrundlage für Tätigkeiten der Pächter mehr bilden kann.

Abschließend soll aus Anlass der beabsichtigten Änderung des Güterbeförderungsgesetzes 1995 auf ein langjähriges Problem bei der Vollziehung des § 5 Abs. 2 Z. 3 in Verbindung mit § 5 Abs. 1 des Güterbeförderungsgesetzes 1995 (Auslegung des Begriffes „im Zusammenhang mit schwerwiegenden Verstößen gegen Vorschriften über ...“) aufmerksam gemacht werden. Da weder eine Klarstellung der Wortfolge „schwerwiegende Verstöße“ im Gesetz erfolgt noch nach dem Gesetzestext die Anzahl der Delikte im Verhältnis zur Größe des Unternehmens zu bewerten ist, führt dies zu einem schwierigen und unbefriedigenden Gesetzesvollzug in der Praxis.

Es wird daher angeregt eine gesetzliche Präzisierung des Begriffes „schwerwiegende Verstöße“ in § 5 Abs. 2 Z. 3 Güterbeförderungsgesetz 1995 vorzunehmen und weiters im Gesetz ein ziffernmäßig festgestelltes Verhältnis zwischen der Anzahl der zur Entziehung der Konzession bzw. Abweisung eines Konzessionserteilungsantragesführen-

den Delikten und der Größe des Betriebes (gemessen an der Anzahl der vom Konzessionsumfang umfassten Kraftfahrzeuge) zu überlegen.

Dem Präsidium des Nationalrates werden u.e. 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme übermittelt.

Ergeht an:

1. An das Präsidium des Nationalrates ,
2. An das Präsidium des Bundesrates ,
3. An alle vom Lande Niederösterreich entsendeten Mitglieder des Bundesrates
4. An alle Ämter der Landesregierungen (zu Handen des Herrn Landesamtsdirektors)
5. An die Verbindungsstelle der Bundesländer, Schenkenstraße 4, 1014 Wien
6. An das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst, Ballhausplatz 2, 1014 Wien
7. Landtagsdirektion

NÖ Landesregierung

Dr. P R Ö L L

Landeshauptmann