

11/SN- 331/ME



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

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ EUGEN STRASSE 20-22

1040 WIEN

T 01 501 65-0

DVR NR. 1049384

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	501 65	Fax	Datum
GZ BMVIT – 167.540/0013/ ST5/2005	UV-GSt/Li	Doris Unfried	DW 2720	DW 2105		24.8.2005

Entwurf einer Novelle zum Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996

Durch die vorliegende Novelle soll die Anpassung des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes 1996 an die geltenden Bestimmungen der Gewerbeordnung 1994 (GewO 1994), zuletzt geändert durch BGBl I Nr 131/2004 (im Entwurfstext fälschlicherweise als BGBl I Nr 151/2004 zitiert), insbesondere in den Punkten Reglementierung des Gewerbes, Genehmigungspflicht weiterer Betriebsstätten, Eintragung ins Gewerberegister und Streichung der Pachtmöglichkeit erfolgen. 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 und zwar hinsichtlich Fortbetriebsrecht und damit zusammenhängend die Nachsicht vom Befähigungsnachweis. Die Bundesarbeitskammer (BAK) nimmt zum vorliegenden Entwurf und den Bestimmungen im Einzelnen Stellung wie folgt:

§ 1 Geltungsbereich

In Abs 2 wird festgehalten, dass die Gewerbe nach dem Gelegenheitsverkehrs-Gesetz als reglementierte Gewerbe gelten, auf die § 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 ist im Verweis unbedingt auch der Abs 1 aufzunehmen, wobei dann generell auf § 95 verwiesen werden könnte. In Abs 1 wird 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.

§ 3 Arten der Konzessionen für die gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen

Im Besonderen Teil wird „Zu Z 4“ auf § 4 Abs 1 Z 2 Bezug genommen. Richtig hat der Bezug zu lauten „Zu Z 4 (§ 3 Abs 4)“.

§ 5 Voraussetzungen für die Erteilung der Konzession

In Abs 1 fehlt die Anpassung des Wortlautes „Ausübung eines bewilligungspflichtigen gebundenen Gewerbes“ an die geltende, aktuelle Textierung „Ausübung eines reglementierten Gewerbes“ gemäß Gewerbeordnung.

Weiters hat der Bewerber entsprechend dem beabsichtigten Konzessionsumfang über die erforderlichen Abstellplätze außerhalb von Straßen mit öffentlichem Verkehr zu verfügen. Diese Abstellplätze können derzeit entweder in der Standortgemeinde oder einer daran unmittelbar angrenzenden Gemeinde liegen. Laut Entwurf soll diese Gebietsbeschränkung nun eine weitreichende Ausweitung erfahren und die Abstellplätze sollen in Hinkunft auch in einer anderen Gemeinde oder sogar in einem anderen Verwaltungsbezirk liegen dürfen. Diese Änderung wird nicht begründet, kann aus Sicht der BAK nicht nachvollzogen werden und wird daher abgelehnt.

Im Textvorschlag zu Abs 2a wird festgelegt, dass die Voraussetzungen für die genannten Gewerbe von der Behörde nachzuweisen sind. Hier handelt es sich offensichtlich um einen redaktionellen Fehler, der korrigiert werden muss.

§ 8 Fortbetriebsrecht

In Abs 1 ist vorgesehen, dass das Fortbetriebsrecht des überlebenden Ehegatten und der Kinder, Wahlkinder sowie Kinder der Wahlkinder des Gewerbeinhabers mit der Bestellung eines Geschäftsführers, spätestens jedoch nach einem Jahr, enden soll. Für diese Änderung der bisherigen Gesetzeslage besteht kein Grund. Die BAK spricht sich dafür aus, dass weiterhin - analog zur GewO - die Bestellung eines Geschäftsführers „ohne unnötigen Aufschub“ zu erfolgen hat. Eine einjährige Übergangsfrist zur Fortführung eines Betriebes ohne die Erfüllung der gewerberechtlichen Voraussetzungen oder die Bestellung eines Geschäftsführers wird abgelehnt.

§ 10a Weitere Betriebsstätten

Für weitere Betriebsstätten gelten dieselben Anforderungen hinsichtlich verfügbarer Abstellplätze außerhalb von Straßen mit öffentlichem Verkehr wie für die Konzessionserteilung an sich (siehe § 5 Abs 1). Die Ausweitung des Gebietes, in dem verfügbare Abstellplätze in Zukunft vorhanden sein sollten, wird abgelehnt.

§ 11 Verkehr über die Grenze

In Abs 1 wird geregelt, dass für den Verkehr nach, durch oder aus Österreich neben der derzeit geltenden Bewilligung des Verkehrsministers, in Hinkunft auch andere Dokumente die Beförderung von Personen gestatten. Die „Bewilligung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr“ soll im vorliegenden Entwurf „Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie“ genannt werden und kann versagt werden, wenn der Genehmigungswerber wegen schwerwiegender oder wiederholter geringfügiger Verstöße gegen das vorliegende Gesetz oder das Kraftfahrliniengesetz rechtskräftig bestraft wurde.

Seitens der BAK gibt es dazu folgende Anmerkungen: aus Gründen der Einheitlichkeit sollte im Entwurf durchgehend der Begriff „schwere Verstöße“ verwendet werden und nicht zwischen „schweren“, „schwerwiegenden“ und „schwerwiegenden oder wiederholt geringfügigen Verstößen“ gewechselt werden. Weiters soll das im Entwurf zitierte Kraftfahrliniengesetz ebenfalls novelliert werden und befindet sich bereits im Stadium der Begutachtung. Die BAK schlägt vor, zusätzlich zur genannten Nummer des Bundesgesetzblatts die Worte „in der jeweils geltenden Fassung“ zu ergänzen.

Neben diesen redaktionellen Änderungen muss allerdings auch eine grundsätzliche Verpflichtung zur Mitführung der laut Entwurf in § 11 Abs 1 Z 2 aufgezählten Genehmigungen des Verkehrsministers für Fahrten nach, durch oder aus Österreich oder die beglaubigte Abschrift der Gemeinschaftslizenz gemäß der Verordnung (EWG) Nr 684/92 festgeschrieben werden. Andernfalls gehen die in weiterer Folge angedachten Sanktionen ins Leere. Aus diesem Grund spricht sich die BAK gegen die geplante Streichung des Abs 3 aus, der genau diese Mitführungsverpflichtung zum Inhalt hat.

§ 15 Strafbestimmungen

In Abs 1 wird auf die soeben erwähnte – fehlende und noch zu ergänzende – Mitführungspflicht Bezug genommen und in Z 4 das Durchführen einer Beförderung gemäß § 11 Z 2 ohne die erforderliche Genehmigung als eine Verwaltungsübertretung definiert, die mit einer Geldstrafe bis zu 7.267 Euro zu ahnden ist. Allerdings muss die genannte Beförderung gemäß § 11 Z 2 richtig lauten „Beförderung gemäß § 11 Abs 1 Z 2“.

Für die Ahndung der Nichtmitführung anderer Genehmigungen oder Lizenzen oder deren beglaubigter Abschriften gilt das oben Gesagte sinngemäß.

Gemäß Abs 5 soll in Zukunft der Lenker mit einer Verwaltungsstrafe zu belegen sein, wenn er „Gebote und Verbote dieses Bundesgesetzes oder der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen, die Gebote und Verbote der Verordnungen (EWG) Nr 684/92 und 12/98 nicht einhält oder gegen Vorschriften der Europäischen Union über den Personenverkehr auf der Straße verstößt“. 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.

Durch die Erfahrungen aus der Praxis der Verwaltungsstrafverfahren hinsichtlich der Mautvergehen, aber auch aus dem Bereich des Güterbeförderungsrechtes ist eindeutig festzustellen, dass gerade auch inländische Lenker beim Verfahren vor ihrer Wohnsitzbehörde als Letzte übrig bleiben und die Behörde auch bei inländischen Fahrzeugen gar keinen Versuch unternimmt, auf den Zulassungsbesitzer zurückzugreifen. Strafen, die sich eigentlich gegen den Zulassungsbesitzer als Hauptverantwortlichen für das Fahrzeug richten müssen, 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.

Sollten tatsächlich eigene Sanktionen für den Lenker festgelegt werden, müssten in einem ersten Schritt dessen Verpflichtungen klar definiert werden.

§ 15a Vorläufige Sicherheit

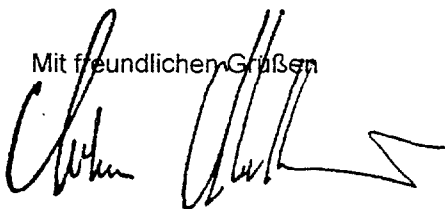
Hinsichtlich der Einhebung einer vorläufigen Sicherheitsleistung gilt die Stellungnahme sinngemäß wie oben zu § 15 Abs 5. Aus Sicht der BAK ist es nicht vorstellbar, dass vom Lenker eine vorläufige Sicherheit bis zu 1.453 Euro eingehoben werden kann, die dieser dann vom Zulassungsbesitzer zurückfordern muss.

Auch die im vorliegenden Entwurf getroffene Feststellung, dass bei Verdacht einer Übertretung des Unternehmers der Lenker als Vertreter des Unternehmers gilt, falls nicht dieser selbst oder ein von ihm bestellter Vertreter bei den Amtshandlungen anwesend ist, wird von Seiten der BAK striktest abgelehnt. In den seltensten Fällen wird bei den Amtshandlungen der Unternehmer selbst oder sein Vertreter anwesend sein und somit würde wieder jede Verantwortung am Lenker hängen bleiben.

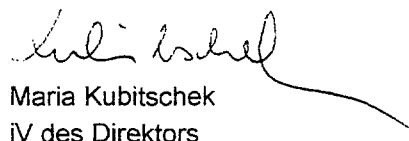
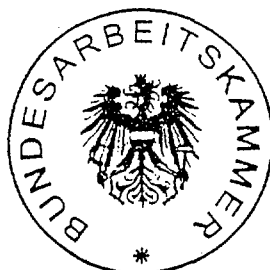
§ 17 Amtshilfe

In Abs 1 sollte der Begriff „schwerwiegende Verstöße“ im Sinne einer einheitlichen Textierung auf „schwere Verstöße“ geändert werden.

Mit freundlichen Grüßen



VP der BAK Johann Kalliauer
IV des Präsidenten



Maria Kubitschek
IV des Direktors