

AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNGAbteilung 1 (Kompetenzzentrum Landesamtsdirektion)
Verfassungsdienst**Betreff:**

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Güterbeförderungsgesetz 1995, das Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 und das Kraftfahrliniengesetz geändert werden; Stellungnahme

Datum:	10. Jänner 2011
Zahl:	01-VD-BG-7248/2-2012

(Bei Eingaben bitte Geschäftszahl anführen!)

Auskünfte:	Dr. Glantschnig
Telefon:	050 536 – 10801
Fax:	050 536 – 10800
e-mail:	Abt1.Verfassung@ktn.gv.at

An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie

Per E-Mail: st5@bmvit.gv.at

Zu dem mit Schreiben vom 20. Dezember 2011, do GZ BMVIT-167.530/0041-IV/ST5/2011, zur Stellungnahme übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Güterbeförderungsgesetz 1995 – GütbefG, das Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 – GelverkG und das Kraftfahrliniengesetz – KflG geändert werden nimmt das Amt der Kärntner Landesregierung wie folgt Stellung:

I. Allgemeines**1. Problematik durch die Einführung des Verkehrsleiters**

Artikel 4 Abs 1 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 erfordert, dass jedes Unternehmen, das den Beruf des Kraftverkehrsunternehmers ausübt, zumindest eine natürliche Person als Verkehrsleiter benennt.

1.1. Festhalten am gewerberechtlichen Geschäftsführer:

Während im Kraftfahrliniengesetz der bisherige Betriebsleiter durch den Verkehrsleiter ersetzt wird, erfolgt die Umsetzung im Güterbeförderungsgesetz und Gelegenheitsverkehrs-Gesetz unter Aufrechterhaltung des gewerberechtlichen Geschäftsführers. Es wäre nach dem vorliegendem Entwurf also möglich, dass eine Person als gewerberechtlicher Geschäftsführer fungiert, eine (oder mehrere) andere als Verkehrsleiter. Diese Art der Umsetzung erscheint jedoch sehr problematisch.

Gemäß § 39 GewO ist der Geschäftsführer der Behörde gegenüber für die Einhaltung der gewerberechlichen Vorschriften verantwortlich. Die Detailregelungen hinsichtlich des Verkehrsleiters (Ziffern 10, 14, 15, 24 zum GütbefG sowie Ziffern 17 und 18 zum GelverkG) zeigen, dass eigentlich der Verkehrsleiter der Behörde gegenüber verantwortlich ist. Da zudem der (bzw. die) Verkehrsleiter fachlich geeignet und zuverlässig sein muss, besteht kein Erfordernis zusätzlich am Institut des gewerberechlichen Geschäftsführers festzuhalten. Stattdessen sollte festgelegt werden, dass für Konzessionen, für die gemäß Artikel 4 Abs 1 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 ein Verkehrsleiter zu bestellen ist, dieser an Stelle des gewerberechlichen Geschäftsführers tritt. Zudem müssten Detailregelungen für die Vorgehensweise beim Ausscheiden des Verkehrsleiters bzw. bei der Benennung von mehr als einem Verkehrsleiter getroffen werden.

1.2. Rechtsfolgen bei der Bestellung mehrerer Verkehrsleiter

Im Entwurf wird ausgeführt, dass bei der Benennung von mehr als einem Verkehrsleiter der Zuständigkeitsbereich für jeden Verkehrsleiter gesondert festzulegen ist.

Unklar bleibt,

- wie diese Abgrenzung erfolgen soll, nach Rechtsgebieten oder kann eine Aufteilung
- des Fuhrparks angegeben werden,
- in welcher Form diese Festlegung erfolgen soll (stellt diese einen eigenen Spruchteil
- des Konzessionsbescheides dar, ist dieser selbständig bekämpfbar?),
- ob die Behörde an das Parteivorbringen gebunden ist oder dieses abändern kann,
- wie Strafbehörden wissen, welcher Verkehrsleiter verantwortlich ist. Soweit ersichtlich,
- ist der Verantwortungsbereich der Verkehrsleiter nicht in das Verkehrsunternehmensregister
- einzutragen, sowie
- die Vorgangsweise bei Ausscheiden eines Verkehrsleiters. Wird dann automatisch
- der verbleibende Verkehrsleiter für alles verantwortlich, oder muss die Behörde dies
- erst bescheidmäßig feststellen.
-

1.3. Rechtsfolgen beim Ausscheiden des Verkehrsleiters

Einzelpersonen können gemäß der Gewerbeordnung nach dem Ausscheiden des Geschäftsführers ihre Konzession noch ein Monat weiter ausüben, sonstige Konzessionsinhaber bis 6 Monate. Ist für diesen Zeitraum eine Gewerbeausübung ohne Verkehrsleiter ebenfalls möglich oder muss sofort ein neuer benannt werden? Hier fehlt offensichtlich eine entsprechende Regelung.

1.4. der externe Verkehrsleiter

Gemäß Artikel 4 Abs 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 kann unter den dort genannten Voraussetzungen eine Person Verkehrsleiter werden, welche weder am Unternehmen beteiligt noch bei diesem angestellt ist. Es reicht eine sonstige vertragliche Vereinbarung. Der vorliegende Entwurf verlangt jedoch, dass der Verkehrsleiter das Unternehmen in einem Ausmaß leitet, wie es in § 39 Abs 2 Z 2 GewO 1994 festgelegt ist. Diese Formulierung scheint Artikel 4 Abs 2 unanwendbar zu machen. Hier müsste wohl eine Regelung für externe Verkehrsleiter erfolgen.

1.5. Übergangsbestimmung

Die Übergangsbestimmungen in § 26 Abs 9 GütbefG bzw. § 19 Abs 6 GelverkG sind zu unklar formuliert. Gemeint dürfte wohl jeweils sein, dass bereits tätige Geschäftsführer bzw. Einzelgewerbetreibende, die keinen Geschäftsführer bestellt haben, als Verkehrsleiter gelten. Dazu ist festzuhalten, dass die Bestellung eines Geschäftsführers durch den Gewerbetreibenden von der Behörde bescheidmäßig zu genehmigen ist. Es sollte also nicht auf die Bestellung sondern auf die Genehmigung der Bestellung durch die Behörde ankommen.

Weiters bleibt un geregelt, was in den Fällen gelten soll, in denen am 04.12.2011 kein Geschäftsführer tätig war, weil dieser bereits vor diesem Datum ausgeschieden ist. Einzelpersonen können gemäß der Gewerbeordnung nach dem Ausscheiden des Geschäftsführers ihre Konzession noch ein Monat weiter ausüben, sonstige Konzessionsinhaber bis 6 Monate. (Beispiel der gewerberechtliche Geschäftsführer einer GmbH ist am 01.11.2011 ausgeschieden. Von der Gewerbeordnung her könnte diese Berechtigung ohne Geschäftsführer bis Ende April 2012 ausgeübt werden.)

2. Verkehrsleiter im Rahmen der innerstaatlichen Güterbeförderung

Auf Grund des vorliegenden Entwurfes gelten die Bestimmungen über den Verkehrsleiter auch für Konzessionen für den innerstaatlichen Güterverkehr. Dazu ist anzumerken, dass der überwiegende Teil der nach dem GütbefG erteilten Konzessionen solche für den grenz überschreitenden Güterverkehr sind und diese in die Zuständigkeit des Landeshauptmannes fallen. Aus Gründen der Verwaltungsökonomie sollten daher für innerstaatliche Konzessionen die Bestimmungen über den Verkehrsleiter nicht zur Anwendung kommen. Sollte dies in Hinblick auf Artikel 1 Abs 5 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 nicht möglich sein, wird angeregt, die Zuständigkeit für innerstaatliche Konzessionen auf den Landeshauptmann zu übertragen.

Nahezu sämtliche Anwendungsbereiche des Verkehrsleiters wären somit beim Landeshauptmann gebündelt (Konzessionen nach dem Güterbeförderungsgesetz, Konzessionen für

die Personenbeförderung mit Omnibussen, innerstaatliche Kraffahrlinien), eine Ausnahme bestünde nur für internationale Kraffahrlinien, die in den Bereich des BM VIT fallen. Im Ergebnis müssten sich daher nicht sämtliche Bezirksverwaltungsbehörden mit den Problematiken rund um den Verkehrsleiter beschäftigen, obwohl sie nur für eine äußerst kleine Anzahl von Konzessionen zuständig sind.

II. zu den einzelnen Bestimmungen

1. Zum Güterbeförderungsgesetz:

1.1. zu Ziffer 3: Hier wird für den Fall der Einschränkung der Konzession die Verpflichtung normiert, die überzähligen, gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 ausgegebenen beglaubigten Abschriften der Gemeinschaftslizenz und gemäß § 3 Abs. 1 ausgestellten Abschriften der Konzessionsurkunde oder beglaubigten Auszüge aus dem Gewerberegister unverzüglich bei der Konzessionsbehörde abzugeben. Um unterschiedliche Auslegungen zu vermeiden, sollte textlich ausdrücklich klargestellt werden, dass diese Verpflichtung auch für den Fall der Endigung der Konzession gilt.

1.2. zu Ziffer 5: Als neue Konzessionsvoraussetzung wird eine nicht nur vorübergehende geschäftliche Niederlassung in Österreich eingeführt. Hier sollte klargestellt werden, wann diese Voraussetzung erfüllt ist, da auch ein Rückgriff auf Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 keine wirkliche Klarheit für den Rechtsunterworfenen bringt. Zudem wird angeordnet, dass die Konzession zu entziehen ist, wenn die Voraussetzungen vom Gewerbetreibenden oder vom Verkehrsleiter nicht mehr erfüllt werden. Diese Formulierung ist äußerst missverständlich. Es ist sachlich nicht nachvollziehbar, warum beim Nichtzutreffen der Konzessionsvoraussetzungen auf den Verkehrsleiter die Konzession entzogen werden sollte. Vielmehr müsste wohl analog den Regelungen der Gewerbeordnung zum Geschäftsführer eine Frist vorgesehen werden, bis zu deren Ablauf eine neue geeignete Person als Verkehrsleiter zu benennen ist. Zudem können vom Verkehrsleiter nur die Zuverlässigkeit und die fachliche Eignung gefordert werden nicht aber die anderen Konzessionsvoraussetzungen (finanzielle Leitungsfähigkeit, Abstellplätze und dauerhafte Niederlassung), denn diese betreffen eindeutig nur den Konzessionsinhaber.

1.3. zu Ziffer 13: Im Gegensatz zur Fahrerbescheinigung, welche auf 5 Jahre auszustellen ist, wird bei der Ausstellung der EU-Lizenz kein Geltungszeitraum normiert. Gemäß Artikel 4 Abs 2 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 wird die Gemeinschaftslizenz von den zuständigen Behörden des Niederlassungsstaates für einen verlängerbaren Zeitraum von bis zu 10 Jahren ausgestellt. Hier sollte eine legistische Klarstellung getroffen werden, ob in Österreich

generell eine Dauer von 10 Jahren vorgesehen ist, oder ob bzw. unter welchen Voraussetzungen ein kürzerer Ausstellungszeitraum möglich ist.

1.4. zu Ziffer 24: Im Gegensatz zum Gelegenheitsverkehrs-Gesetz wird im Güterbeförderungsgesetz nur eine Strafbarkeit des Verkehrsleiters nicht aber des Unternehmers normiert. Laut den Erläuterungen sollten jedoch die Strafbestimmungen des Absatz 1 sowohl für den Verkehrsleiter als auch für den Unternehmer gelten. Es scheint also ein Versehen vorzuliegen.

1.5. zu Ziffer 27: Mittels der neu eingeführten Bestimmung des § 24 b soll die Arbeitszeit für selbständige Kraftfahrer geregelt werden. Allerdings wird in Ziffer 1 in der Definition des selbständigen Kraftfahrers auf die Beförderung von Personen mit Omnibussen abgestellt. Diese Definition ist im Bereich des Güterbeförderungsgesetzes verfehlt.

1.6. zu Ziffer 32: Das Datum des Inkrafttretens wird mit 04.12.2011 festgelegt, obwohl der Entwurf erst am 22.12.2011 verschickt wurde.

2. zum Gelegenheitsverkehrs-Gesetz

2.1. zu Ziffer 4: Als neue Konzessionsvoraussetzung wird eine nicht nur vorübergehende geschäftliche Niederlassung in Österreich eingeführt. Hier sollte klargestellt werden, wann diese Voraussetzung erfüllt ist, da auch ein Rückgriff auf Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 keine wirkliche Klarheit für den Rechtsunterworfenen bringt. Zudem wird angeordnet, dass die Konzession zu entziehen ist, wenn die Voraussetzungen vom Gewerbetreibenden oder vom Verkehrsleiter nicht mehr erfüllt werden. Es ist sachlich nicht nachvollziehbar, warum beim Nichtzutreffen der Konzessionsvoraussetzungen auf den Verkehrsleiter, die Konzession entzogen werden sollte. Vielmehr müsste wohl analog den Regelungen der Gewerbeordnung zum Geschäftsführer eine Frist vorgesehen werden, bis zu deren Ablauf eine neue geeignete Person als Verkehrsleiter zu benennen ist.

2.2. zu Ziffer 13: Bei der Ausstellung der EU-Lizenz wird kein Geltungszeitraum normiert. Gemäß Artikel 4 Abs 4 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 wird die Gemeinschaftslizenz für verlängerbare Zeiträume von bis zu 10 Jahren ausgestellt. Hier sollte eine legislative Klärung getroffen werden, ob in Österreich generell eine Dauer von 10 Jahren vorgesehen ist, oder ob bzw. unter welchen Voraussetzungen ein kürzerer Ausstellungszeitraum möglich ist.

2.3. zu Ziffer 27: Das Datum des Inkrafttretens wird mit 04.12.2011 festgelegt, obwohl der Entwurf erst am 22.12.2011 verschickt wurde.

3. zum Kraftfahrliniengesetz

3.1. zu Z 30: Betreffend das Vorliegen der finanziellen Leistungsfähigkeit wird auf Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 verwiesen. Dazu ist zu bemerken, dass die finanzielle Leistungsfähigkeit im Gegensatz zur Zuverlässigkeit nicht abstrakt bestätigt werden kann, sondern immer nur im Hinblick auf die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge. Die Aufsichtsbehörde kann daher eigentlich nur bestätigen, dass die finanzielle Leistungsfähigkeit für eine vom Konzessionswerber anzugebende Anzahl der Fahrzeuge ausreichend ist. Sollten ein Unternehmer auf Grund zusätzlich erteilter Konzessionen eine höhere Anzahl von Fahrzeugen einsetzen müssen, wäre eine erneute Prüfung erforderlich, da ein entsprechend höherer Betrag nachgewiesen werden muss. Unklar bleibt, wie vorzugehen ist, wenn sich die Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge ändert. Muss dann jede Erhöhung der Behörde gemeldet werden?

Muss jedes Mal ein neuer Bescheid erlassen werden?

3.2. zu Ziffer 80: Das Datum des Inkrafttretens wird mit 04.12.2011 festgelegt, obwohl der Entwurf erst am 22.12.2011 verschickt wurde.

3.3. Diese Novelle sollte zum Anlass genommen werden, nachfolgende Änderung im Kraftfahrliniengesetz vorzunehmen, um dieses praxisgerechter zu gestalten:

Die Beurkundung einer Konzession für innerstaatliche Kraftfahrlinien gemäß § 19 Abs 2 sollte durch eine Mitführungspflicht des Konzessionsbescheides ersetzt werden. Einerseits werden die Inhalte der Konzessionsbescheide immer umfangreicher (genaue Streckenbeschreibung, Genehmigung des Einsatzes von PKW, Rufbussen, Koppelungen), andererseits ist die Ausstellung einer „klassischen“ Konzessionsurkunde nicht mehr zeitgemäß und auch nicht erforderlich, vergleiche dazu etwa im Gewerberecht die Ausstellung eines Registerauszuges anstelle der Ausstellung einer Konzessionsurkunde.

III. zu den finanziellen Auswirkungen

Gemäß den Erläuterungen zur gegenständlichen Novelle werden sich auf der Grundlage eingeholter Kostenschätzungen die Kosten auf rund 600.000 Euro für die Einrichtung des Registers und etwa 5.300 Euro/Monat für den laufenden Betrieb belaufen. Die Bedeckung erfolgt aus dem Budget des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, wobei die benötigten finanziellen Mittel durch Rücklagenauflösung zur Verfügung gestellt werden können. Von diesen Kosten abgesehen, sind durch den vorliegenden Entwurf Änderungen weder einnahmen- noch ausgabenseitig zu erwarten.

Dazu ist festzustellen, dass auf Grund der Neueinführung des Verkehrsunternehmensregisters mit Sicherheit von einem personellen Mehraufwand bei den Bezirksverwaltungsbehörden (sowohl im Bereich Verwaltungsstrafrecht als auch im Gewerbebereich) und bei den Ämtern der Landesregierungen auszugehen ist. Da jedoch noch keine Details über das Verkehrsunternehmensregister bzw. über die zu setzenden Arbeitsschritte bekannt sind, ist eine Schätzung des zeitmäßigen Mehraufwandes zum derzeitigen Zeitpunkt nicht möglich.

Eine Ausfertigung dieser Stellungnahme wird unter einem dem Präsidium des Nationalrates elektronisch übermittelt.

Für die Kärntner Landesregierung:
Dr. Glantschnig



Unterzeichner	Land Kärnten
Datum/Zeit-UTC	2012-01-10T07:24:21Z
Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.ktn.gv.at/amtssignatur	
Der Ausdruck dieses Dokuments kann durch schriftliche, persönliche oder telefonische Rückfrage bei der erledigenden Stelle auf seine Echtheit geprüft werden. Die erledigende Stelle ist während der Amtsstunden unter ihrer Adresse bzw. Telefonnummer erreichbar.	