



Bundesministerium für  
Verkehr, Innovation und Technologie  
IV/ST5 (Rechtsbereich Straßenverkehr)  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER  
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22  
1040 WIEN  
T 01 501 65  
www.arbeiterkammer.at  
DVR 1048384

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel <b>501 65</b> Fax <b>501 65</b>	Datum
167.530/0041- IV/ST5/	UV/GSt/Ru/Ma	Richard Ruziczka Doris Unfried	DW 2423 DW 2105	20.1.2012

## Bundesgesetz, mit dem das Güterbeförderungsgesetz 1995 – GütbefG, das Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 – GelverkG und das Kraftfahrliniengesetz – KflG geändert wird

Seit 4.12.2011 sind die Bestimmungen der EG-Verordnung 1071/2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers, die EG-Verordnung 1072/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs und die EG-Verordnung 1073/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt in Kraft getreten. Durch die vorliegenden Gesetzesnovellierungen werden nun Anpassungen an diese EG-Verordnungen, die grundsätzlich unmittelbar in den EU-Mitgliedstaaten gelten, im nationalen Recht vorgenommen.

Weiters wurde Österreich von der EU-Kommission zur Bekanntgabe der nationalen Umsetzungsakte betreffend der Bestimmungen der Richtlinie 2002/15/EG zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben, bis zum 30.11.2011 aufgefordert. Während Österreich diesem Umsetzungserfordernis hinsichtlich unselbstständiger Lenker bereits 2006 nachgekommen ist, sollen nunmehr die entsprechenden Bestimmungen betreffend selbstständiger Lenker in den oa Gesetzesnovellierungen verankert werden.

Seitens der Bundesarbeitskammer (BAK) werden sowohl die gesetzlichen Präzisierungen im Hinblick auf die genannten EG-Verordnungen als auch die Umsetzung der EG-Richtlinie 2002/15 in den drei Gesetzesnovellen grundsätzlich befürwortet. Insbesondere die Umsetzung der genannten EG-Richtlinie 2002/15 erfordert rasches Vorgehen des Gesetzgebers, weil die EU-Kommission bereits mit einem Mahnverfahren gegen Österreich droht. Aus Sicht der BAK ist die Einfügung der Bestimmungen über die Arbeitszeit von selbstständigen Lenkern in den vorliegenden drei Gesetzen wichtig und richtig, ebenso wie die dazu gehörende Kontrolle auf der Straße durch die Polizei, und sollte besonders kurzfristig in Kraft gesetzt

werden. Der im Vorfeld der Begutachtung von der Wirtschaftskammer Österreich eingebrachte Vorschlag, die Umsetzung der EG-Richtlinie im Betriebszeitengesetz (mit Zuständigkeit des Wirtschaftsministers) durchzuführen, wird abgelehnt, weil dieses Gesetz inhaltlich nicht zur Umsetzung der EG-Richtlinie geeignet ist und darüber hinaus seitens der BAK eine dadurch weitere Verzögerung der seit 23.3.2009 bestehenden Verpflichtung zur Richtlinienumsetzung befürchtet wird.

Zu einzelnen Bestimmungen wird wie folgt Stellung genommen:

### **Art 1 (Änderung des Güterbeförderungsgesetzes 1995 – GütbefG)**

#### **Zu Z 4 (§ 4 Z 1):**

Bisher war die Post bei der Beförderung von Postsendungen von der Konzessionspflicht ausgenommen. Nach dem Entwurf soll sich diese Ausnahme allgemein auf die Beförderung von Postsendungen beziehen.

Aus Sicht der BAK sollte diese Ausnahme jedoch auf Postsendungen „im Rahmen des Universaldienstes“ eingeschränkt werden. Darüber hinaus wird angeregt, diese Einschränkung auf den „benannten Universaldienstbetreiber“ gemäß § 12 Postmarktgesetz zu konkretisieren. Damit wäre sowohl den Bestimmungen des Postmarktgesetzes als auch Art 1 Abs 5 lit a der EG-Verordnung 1072/2009 entsprochen.

#### **Zu Z 7 (§ 5 Abs 2):**

Aus Sicht der BAK sollte die Textversion des Entwurfs sprachlich verbessert werden, weil der Verweis auf Art 6 Abs 1 lit a der EG-Verordnung 1071/2009 in der Einleitung für Verwirrung im Zusammenhang mit der Aufzählung in Abs 2 Z 3 lit a und lit b sorgt. Es wird vorgeschlagen, Abs 2 wie folgt zu formulieren:

„(2) **Die Zuverlässigkeit ist insbesondere dann nicht gegeben**, wenn

1. der Antragsteller, der Gewerbeberechtigte oder der Verkehrsleiter von einem Gericht zu einer drei Monate übersteigenden Freiheitsstrafe oder zu einer Geldstrafe von mehr als 180 Tagessätzen verurteilt wurde, solange die Verurteilung weder getilgt ist noch der Beschränkung der Auskunft aus dem Strafregister unterliegt (§§ 1 bis 6 Tilgungsgesetz 1972, BGBl. Nr. 68), oder
2. dem Antragsteller, dem Gewerbeberechtigten oder dem Verkehrsleiter aufgrund der geltenden Vorschriften die Bewilligung zur Ausübung des Güterbeförderungsgewerbes rechtskräftig entzogen wurde, oder
3. der Antragsteller, der Gewerbeberechtigte oder der Verkehrsleiter wegen schwerwiegender Verstöße **gegen nationale Vorschriften und Gemeinschaftsvorschriften in den in Art. 6 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 genannten Bereichen verurteilt oder rechtskräftig bestraft wurde.**“

#### **Zu Z 8 (§ 5 Abs 3):**

Hier wird die Verordnungsermächtigung gestrichen, nach der in der Berufszugangsverordnung Güterkraftverkehr (BZGü-VO) die detaillierten Bestimmungen für die Überprüfung der Voraussetzung der finanziellen Leistungsfähigkeit durch die Behörde festgelegt werden. Laut Erläuterungen ist also auch in weiterer Folge die BZGü-VO in diesem Punkt

mangels gesetzlicher Deckung nicht mehr erforderlich, weil die entsprechenden Regelungen aus der EG-Verordnung 1071/2009 zur Anwendung kommen sollen.

Aus Sicht der BAK haben sich die bisher nationalen Bestimmungen zur Überprüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit bewährt und es spricht nichts dagegen, die Verordnungsermächtigung und die BZGü-VO weiterhin in Geltung zu belassen – wie dies auch nach dem Novellierungsentwurf des KfIG für den Bereich des linienmäßigen Personenverkehrs der Fall ist. Insbesondere hinsichtlich des Kriteriums gemäß § 2 Abs 2 Z 2 BZGü-VO, wonach keine erheblichen „Rückstände an Steuern oder an Beiträgen der Sozialversicherung bestehen“ dürfen, erscheint eine Beibehaltung der Bestimmungen wichtig. Aus Sicht der BAK sind die Nachweise für die finanzielle Leistungsfähigkeit in Art 7 der EG-Verordnung 1071/2009 nicht abschließend aufgezählt und es lässt auch Art 3 Abs 2 der EG-Verordnung 1071/2009 die zusätzliche Festsetzung von Anforderungen zu. Die BAK fordert daher die Beibehaltung der entsprechenden Verordnungsermächtigung.

**Zu Z 8 (§ 5 Abs 6):**

In diesem Absatz wird in Z 4 auf die Bescheinigungen nach Abs 4 Z 2 verwiesen. Gemäß vorliegendem Novellierungsentwurf gibt es in Abs 4 jedoch keine Z 2 mehr.

**Zu Z 9 (§ 5a):**

Im bestehenden § 5a waren bisher über Verweis auf die §§ 41 bis 45 Gewerbeordnung 1994 (GewO) ua die Fortbetriebsrechte von „Witwen und Waisen“ geregelt. Laut Erläuterungen „sind die Bestimmungen über die Fortbetriebsrechte nicht mehr anzuwenden und daher zu streichen“, weil gemäß „Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 ein Verkehrsleiter zu benennen ist“.

Nach Ansicht der BAK reicht das nicht aus, um die Fortbetriebsrechte der GewO tatsächlich außer Kraft zu setzen, weil laut § 1 Abs 5 GütbefG die Bestimmungen der GewO zur Anwendung kommen, wenn das GütbefG nicht besondere Bestimmungen trifft.

Die BAK spricht sich daher dafür aus, hier explizit darauf zu verweisen, dass die entsprechenden Bestimmungen der GewO nur nach Maßgabe der hier getroffenen Regelungen über den Verkehrsleiter zur Anwendung kommen.

**Zu Z 10 (§ 6 Abs 2):**

Im gegenständlichen Entwurf sollen in allen Verpflichtungsbestimmungen, die an den Unternehmer gerichtet sind, der Begriff „Unternehmer“ durch „Verkehrsleiter“ ersetzt werden. Somit gibt es keinerlei Verantwortlichkeiten des Unternehmers mehr, wenn dieser gemäß § 5a einen oder mehrere Verkehrsleiter bestellt. Im Gegensatz zu den vorliegenden Entwürfen des Gelegenheitsverkehrsgesetzes und des Kraftfahrlineiengesetzes treffen hier damit allein den Verkehrsleiter (neben dem Lenker) nicht nur die volle Verantwortung für die Einhaltung der Bestimmungen, sondern auch die Sanktionen gemäß § 23 Abs 1 (dazu später).

Diese Regelung wird von der BAK strikt abgelehnt, weil vom Unternehmer bestellte Verkehrsleiter in einem arbeitsrechtlichen Abhängigkeitsverhältnis zu diesem stehen können. Der Verkehrsleiter muss zuerst durch den Unternehmer in die Lage versetzt werden, dass er

seinen Verpflichtungen auch nachkommen kann. In weiterer Folge führt diese Bestimmung auch zur unklaren Situation, dass bei Gesetzesverstößen immer nur der Verkehrsleiter zur Rechenschaft gezogen wird und somit die Sanktion des Konzessionsentzuges gegen den Unternehmer wegen mangelnder Zuverlässigkeit umgangen werden kann.

Die BAK fordert daher, dass in allen Bestimmungen des Gesetzes, in denen eine Verpflichtung an den Unternehmer enthalten war, diese weiter beibehalten wird und daneben zusätzlich eine Verantwortung des Verkehrsleiter normiert wird.

Dem entsprechend hat Abs 2 zu lauten: „(2) **Der Unternehmer und** der Verkehrsleiter **haben** dafür zu sorgen, dass in jedem zur Ausübung des Güterverkehrs verwendeten Kraftfahrzeug während der gesamten Fahrt eine beglaubigte Abschrift der Konzessionsurkunde oder ein beglaubigter Auszug aus dem GewerbeRegister sowie die allenfalls nach Abs. 4 erforderlichen Dokumente mitgeführt werden.“

#### **Zu Z 12 (§ 7 Abs 2):**

Aus dieser Bestimmung soll die Verordnungsermächtigung für die Kabotagekontrollverordnung (KKV) gestrichen werden, weil laut Erläuterungen die Kabotage angeblich zur Gänze in der EG-Verordnung 1072/2009 geregelt ist. Diese Aussage kann seitens der BAK nicht nachvollzogen werden. Es wird befürchtet, dass der Entfall der Verordnungsermächtigung und dadurch auch der KKV selbst zur Unkontrollierbarkeit von Güterbeförderungen ausländischer Frächter im Inland führt. Art 8 Abs 3 der EG-Verordnung 1072/2009 regelt zwar, dass Belege für jede einzelne Kabotagebeförderung mitgeführt werden müssen und welche Angaben diese Belege enthalten müssen, nachdem jedoch seitens des BMVIT auch beabsichtigt ist, § 17 über die Mitführipflicht von Begleitpapieren zu streichen, besteht große Unklarheit, was nun als „Belege“ im Sinne der EG-Verordnung 1072/2009 im nationalen Binnengüterverkehr durch ausländische Frächter anzusehen, mitzuführen und zu kontrollieren ist.

Die BAK fordert daher, um Klarheit für die Kontrolle der Kabotage zu schaffen, dass die bisherige Verordnungsermächtigung für die KKV beibehalten wird. Die KKV ist in weiterer Folge an die Neufassung der EG-Verordnung 1072/2009 anzupassen. (Siehe auch Stellungnahme zu Z 19 - § 17)

#### **Zu Z 13 (§ 7a Abs 1):**

Der erste Satz zu Abs 1 sollte wie folgt sprachlich richtig gestellt werden: „Die Gemeinschaftslizenz **gemäß § 7 Abs. 1 Z 1** und die beglaubigten Kopien entsprechen dem Muster in Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009.“ In § 7 Abs 1 Z 1 ist lediglich von der Gemeinschaftslizenz die Rede, die Beschreibung und insbesondere die Verwendungsbestimmung der „beglaubigten Kopien“ finden sich nur in Art 4 bzw Anhang II der EG-Verordnung 1072/2009.

#### **Zu Z 14 (§ 9 Abs 1):**

Hier gelten sinngemäß die Ausführungen zu Z 10 (§ 6 Abs 2). Abs 1 hat zu lauten: „(1) **Der Unternehmer und** der Verkehrsleiter **haben** dafür zu sorgen, dass die Nachweise über die in § 7 Abs. 1 angeführten Berechtigungen bei jeder Güterbeförderung über die Grenze wäh-

rend der gesamten Fahrt vollständig ausgefüllt und erforderlichenfalls entwertet mitgeführt werden.“

Weiters sollte nach Auffassung der BAK klargestellt werden, dass hinsichtlich der in § 7 Abs 1 Z 1 angeführten Gemeinschaftslizenz, dem Lenker auch nur eine beglaubigte Kopie mitgegeben werden kann – diese Bestimmung findet sich nämlich nicht im vorliegenden GütbefG, sondern in Art 4 der EG-Verordnung 1072/2009.

**Zu Z 15 (§ 9 Abs 3):**

Sollte dieser Absatz beibehalten werden, gelten hier sinngemäß die Ausführungen zu Z 10 (§ 6 Abs 2) – der erste Halbsatz sollte lauten: „**Der Unternehmer und** der Verkehrsleiter **haben** dafür zu sorgen,...“.

Darüber hinaus tritt die BAK grundsätzlich für eine Streichung dieses Absatzes ein, da er sich auf die EG-Ökopunkteverordnung aus dem Jahr 2000 bezieht, die nicht mehr angewendet wird. Aus Sicht der BAK ist sie zwar nicht außer Kraft gesetzt worden, es ist jedoch nicht damit zu rechnen, dass sie jemals wieder zur Anwendung kommen wird. Zudem wurden im vorliegenden Entwurfstext die beiden diesbezüglichen Sanktionsbestimmungen ohnedies schon eliminiert.

**Zu Z 17 (§ 15):**

Hier gelten sinngemäß die Ausführungen zu Z 10 (§ 6 Abs 2). Die Worte „der Verkehrsleiter“ sind durch „der **Unternehmer und** Verkehrsleiter“ zu ersetzen.

**Zu Z 18 (§ 16):**

Hier gelten sinngemäß die Ausführungen zu Z 10 (§ 6 Abs 2). Die Worte „die Verkehrsleiter“ sind durch „die **Unternehmer und** Verkehrsleiter“ zu ersetzen.

**Zu Z 19 (§ 17):**

Der geltende § 17 über die Mitführipflicht von Begleitpapieren oder sonstigen Nachweisen über die beförderten Güter, Be- und Entladeort und Auftraggeber bei gewerbsmäßigen Beförderungen wurde erst 2006 als Ersatz für den Entfall des Frachtbriefes in das GütbefG aufgenommen. Als Begründung dafür wurde in den Erläuterungen zur damaligen Regierungsvorlage betreffend die Novellierung des GütbefG festgehalten: „Auf Wunsch der Länder und des Bundesministeriums für Inneres wird statt der bisherigen Bestimmungen über den Frachtbrief eine an § 7 Abs 3 des deutschen Güterkraftverkehrsgesetzes angelehnte Bestimmung aufgenommen, um eine Kontrollmöglichkeit für die Aufsichtsorgane zu belassen.“

Die im Entwurf vorgeschlagene ersatzlose Streichung von § 17 wird von der BAK strikt abgelehnt, weil dadurch die Kontrolle der Einhaltung der Bestimmungen dieses Gesetzes durch die Polizei verunmöglicht wird. Die Begründung in den Erläuterungen, wonach das Mitführen der Dokumente in der EG-Verordnung 1072/2009 ohnedies geregelt sei, bezieht sich insbesondere auf die Gemeinschaftslizenz und wird für eine effiziente Kontrolle der gewerbsmäßigen Güterbeförderung in Österreich durch die Polizei als nicht ausreichend betrachtet. § 17 muss weiter in Geltung belassen werden.

Sollte der Forderung der BAK zu Z 12 (§ 7 Abs 2) nach Beibehaltung der Verordnungsermächtigung für die KKV seitens des BMVIT nicht Folge geleistet werden, verlangt die BAK, dass in § 17 ein Verweis auf die EG-Verordnung 1072/2009 eingefügt wird, wonach Begleitpapiere für jede einzelne Kabotagebeförderung dem Art 8 Abs 3 der EG-Verordnung 1072/2009 entsprechen müssen.

**Zu Z 20 (§ 19 Abs 4):**

In Abs 4 Z 1 wird auf die Führerschein-Richtlinie 91/439/EWG in der Fassung der EG-Verordnung 1882/2003 verwiesen. Da seit 2003 mehrere Änderungen der Führerschein-Richtlinie vorgenommen wurden, muss auch der Verweis angepasst werden.

**Zu Z 24 (§ 23):**

Zu **Abs 1** gelten sinngemäß die Ausführungen zu Z 10 (§ 6 Abs 2). Die Worte „..., wer als Verkehrsleiter...“ sind durch „..., wer als **Unternehmer oder** Verkehrsleiter...“ zu ersetzen.

Wie oben zu Z 15 (§ 9 Abs 3) angemerkt, wurden durch die Umformulierung von **Abs 1 Z 9** und **Abs 2 Z 5** ua die Sanktionen für Verstöße gegen die EG-Ökopunkteverordnung gestrichen. Es sollte grundsätzlich geprüft werden, ob nicht generell diese EG-Verordnung aus dem GütbefG zu streichen wäre.

Im Sinne der Ausführungen zu Z 12 (§ 7 Abs 2), in denen die BAK den Fortbestand der Verordnungsermächtigung zur KKV verlangt, damit präzise Bestimmungen über die Begleitpapiere auf Kabotagefahrten durch Verordnung festgesetzt werden können, ist die diesbezügliche Sanktionsbestimmung nach **Abs 1 Z 11** ebenfalls nicht zu streichen.

In **Abs 3** des Entwurfes wird die Strafbarkeit vom Unternehmer auf den Verkehrsleiter verlagert. Im Sinne der Ausführungen zu Z 10 (§ 6 Abs 2) fordert die BAK, die Formulierung „ein Verkehrsleiter“ durch „ein **Unternehmer oder** Verkehrsleiter“ zu ersetzen.

Im Sinne der Ausführungen zu Z 12 (§ 7 Abs 2), in denen die BAK den Fortbestand der Verordnungsermächtigung zur KKV verlangt, damit präzise Bestimmungen über die Begleitpapiere auf Kabotagefahrten durch Verordnung festgesetzt werden können, ist in den **Abs 3 und 4** in der jeweiligen Verweisung auf die Bestimmungen nach Abs 1 die Z 11 ebenfalls nicht zu streichen.

Gemäß § 5a hat der Unternehmer zumindest einen Verkehrsleiter zu benennen. Dieser Verpflichtung steht im gegenständlichen Entwurf keine Sanktion gegenüber. Die BAK fordert daher diesbezüglich die **zusätzliche Aufnahme einer Strafbestimmung** in § 23.

Über den gegenständlichen Entwurf hinausgehend fordert die BAK im Sinne der Ausführungen zu Z 10 (§ 6 Abs 2), dass **Abs 5** wie folgt abgeändert wird: „(5) Der Unternehmer haftet für die über die von ihm beschäftigten Lenker **oder Verkehrsleiter** verhängten Geldstrafen, sonstige in Geld bemessene Unrechtsfolgen und die Verfahrenskosten zur ungeteilten Hand.“

Weiters wird im bisher geltenden **§ 23 Abs 7** die strafrechtliche Verantwortung des Geschäftsführers festgehalten. Dieser Absatz soll jedoch laut Entwurf gestrichen werden, da es gemäß den Erläuterungen in jedem Unternehmen einen Verkehrsleiter geben muss. Gemäß § 5a Abs 1 letzter Satz ist festgehalten, dass, sofern ein Geschäftsführer bestellt wird, dieser als Verkehrsleiter gilt, „wenn nicht eine andere Person als Verkehrsleiter benannt wird“. Diese Bestimmung ermöglicht also die Konstellation, dass neben dem Unternehmer und dem Geschäftsführer auch noch ein oder mehrere Verkehrsleiter in einem Unternehmen beschäftigt sein können. Oder umgekehrt kann es demnach neben dem Verkehrsleiter einen Geschäftsführer geben. Nach Ansicht der BAK darf dieser keinesfalls aus seiner strafrechtlichen Verantwortung entlassen werden, § 23 Abs 7 soll daher für die Fälle, in denen der Geschäftsführer nicht gleichzeitig Verkehrsleiter ist, bestehen bleiben.

#### **Zu Z 27 Abschnitt VIII (§ 24a):**

Bezüglich der Bestimmungen zum neuen Verkehrsunternehmensregister sollten aus Sicht der BAK drei Ergänzungen vorgenommen werden:

1. In **Abs 2** sind neben den gemäß § 20 Abs 5 zuständigen Behörden in Analogie zur entsprechenden Regelung im Entwurf zum KfzG (§ 4a Abs 2) auch **die zuständigen Verwaltungsstraßenbehörden (§ 23)** zu ergänzen, weil diesen gemäß Abs 3 Z 6 hinsichtlich der rechtskräftigen Strafen für schwer wiegende Verstöße Meldepflichten an das Register zukommen.
2. Unter Verweis auf die Stellungnahme zu Z 7 (§ 5 Abs 2) sollte das Zitat in **Abs 1** und **Abs 3 Z 5** (hier ist das Zitat des Entwurfes bereits falsch) statt „§ 5 Abs 2 Z 3 lit b“ nur mehr „§ 5 Abs 2 Z 3“ lauten. Weiters sollte eine einheitliche Formulierung hinsichtlich „schwer wiegender“, „schwerwiegender“ und „schwerer“ Verstöße - auch in Hinblick auf die beiden anderen Gesetzesnovellen des Begutachtungsentwurfes - gefunden werden.
3. Über den Entwurf hinausgehend erscheint es der BAK wichtig, eine Bestimmung in das GütbefG aufzunehmen, wonach der Behörde auch die Anzahl der bei der zuständigen Gebietskrankenkassa angemeldeten Lenker bekannt gegeben werden muss, weil ein seriöser Betrieb nur aufrecht erhalten werden kann, wenn eine ausreichende Zahl an gemeldeten Beschäftigten im Verhältnis zur Anzahl der Fahrzeuge vorhanden ist. Die Behörde sollte dann in weiterer Folge hier gemäß § 24a verpflichtet werden, diese Anzahl der Beschäftigten an das Register weiterzuleiten.

#### **Zu Z 27 Abschnitt IX (§§ 24b, 24c und 24e):**

In **§ 24b Z 1** müsste die Definition für den selbstständigen Lenker wie folgt lauten: „alle Personen, deren berufliche Tätigkeit hauptsächlich darin besteht, mit Gemeinschaftslizenz oder einer anderen berufsspezifischen Beförderungsermächtigung gewerbsmäßig **Güter** zu befördern,...“. Die gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Omnibussen spielt im GütbefG keine Rolle.

Am Ende von **§ 24b Z 3** sollte das Zitat „§ 18d“ richtig in „**24d**“ geändert werden.

In **§ 24c** über die wöchentliche Höchst Arbeitszeit sollten nur die ersten beiden Sätze beibehalten werden. Der letzte Satz beginnend ab „Art. 6 Absatz 1...“ bis „...nicht überschreiten.“ sollte ersatzlos gestrichen werden, weil er sich auf die sog „12-Tage-Regelung“ bezieht, die

es nur im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr, nicht jedoch in der Güterbeförderung gibt.

In **§ 24e Abs 2** ist der Begriff „Lenker“ durch „selbstständiger Kraftfahrer“ zu ersetzen, da nur dieser hier gemeint sein kann; unselbstständige Lenker unterliegen den Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes.

## **Art 2 (Änderung des Gelegenheitsverkehrsgesetzes 1996 – GelverkG)**

### **Grundsätzliches:**

Im Gegensatz zum GütbefG (§ 21) kommt der Polizei im GelverkG kein Mitwirkungsrecht an der Vollziehung des Gesetzes zu. Insbesondere in Hinblick auf die neuen Sanktionen betreffend Verstöße gegen die Arbeitszeitvorschriften für selbstständige Lenker (Umsetzung der EG-Richtlinie 2002/15) hat das zur Konsequenz, dass Arbeitszeitvorschriften für selbstständige Lenker weder auf der Straße (durch die Polizei), noch im Betrieb (durch die Arbeitsinspektoren) kontrolliert werden können. Dies wirkt sich daher diskriminierend gegen unselbstständige Lenker aus.

Die BAK fordert daher unbedingt, auch im GelverkG eine Mitwirkung der Straßenkontrollorgane an der Vollziehung zu verankern.

### **Zu Z 5 (§ 5 Abs 3 Z 3 und Abs 4)**

Aus Sicht der BAK sollte die Textversion des Entwurfs sprachlich verbessert werden, weil der Verweis in **Abs 3 Z 3** lediglich auf Art 6 Abs 1 lit b der EG-Verordnung 1071/2009 nur einen Teil der Tatbestände aus Art 6 Abs 1 berücksichtigt. Es wird vorgeschlagen, Abs 3 Z 3 wie folgt zu formulieren:

„3. der Antragsteller, der Gewerbeberechtigte oder der Verkehrsleiter wegen schwerer Verstöße **gegen nationale Vorschriften oder Gemeinschaftsvorschriften in den in Art. 6 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 genannten Bereichen verurteilt oder rechtskräftig bestraft wurde.**“

In **Abs 4** war bisher eine Verordnungsermächtigung enthalten, die die Detailregelungen über die Prüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit gewährleistete. Diese Verordnungsermächtigung soll nunmehr betreffend des Ausflugswagen-, Stadtrundfahrten- und des Mietwagen-gewerbes mit Omnibussen gestrichen werden. Nach Ansicht der BAK sind die Ausführungen der Berufszugangsverordnung Kraftfahrlinien- und Gelegenheitsverkehr (BZP-VO) weitaus präziser als die Angaben in der EG-Verordnung 1071/2009; so ist zB zu überprüfen, ob das Unternehmen erhebliche Rückstände an Steuern oder an Beiträgen zur Sozialversicherung hat. Aus Sicht der BAK sind die Nachweise für die finanzielle Leistungsfähigkeit in Art 7 der EG-Verordnung 1071/2009 nicht abschließend aufgezählt und es lässt auch Art 3 Abs 2 der EG-Verordnung 1071/2009 die zusätzliche Festsetzung von Anforderungen zu. Die BAK fordert daher die Beibehaltung der entsprechenden Verordnungsermächtigung auch für die mit Omnibussen betriebenen Personenbeförderungsgewerbe.



**Zu Z 8 (§ 5 Abs 8):**

In **Z 5** müsste am Ende richtigerweise auf Abs 5a verwiesen werden.

Die Verordnungsermächtigung nach **Z 7** über die Anerkennung von Universitäts-, Fachhochschul- und Fachschuldiplomen für das Ausflugswagen-, Stadtrundfahrten- und das Mietwagengewerbe mit Omnibussen ergibt keinen Sinn, nachdem im neuen Abs 5 die Möglichkeit der Anerkennung dieser Diplome nicht mehr vorgesehen ist.

**Zu Z 10 (§ 7 Abs 1):**

Im bestehenden § 7 waren bisher über Verweis auf die §§ 41 bis 45 Gewerbeordnung 1994 (GewO) ua die Fortbetriebsrechte von „Witwen und Waisen“ geregelt. Laut Erläuterungen „sind die Bestimmungen über die Fortbetriebsrechte nicht mehr anzuwenden und daher zu streichen“, weil gemäß „Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 ein Verkehrsleiter zu benennen ist“.

Nach Ansicht der BAK reicht das nicht aus, um die Fortbetriebsrechte der GewO tatsächlich außer Kraft zu setzen, weil laut § 1 Abs 2 GelverkG die Bestimmungen der GewO zur Anwendung kommen, wenn das GelverkG nicht besondere Bestimmungen trifft.

Die BAK spricht sich daher dafür aus, hier explizit darauf zu verweisen, dass die entsprechenden Bestimmungen der GewO nur nach Maßgabe der hier getroffenen Regelungen über den Verkehrsleiter zur Anwendung kommen.

**Zu § 10 Abs 3 (geltender Gesetzestext, nicht im Entwurf):**

Der gesamte Abs 3 ist nach Ansicht der BAK zu streichen, da er durch die Änderung des Tabakgesetzes obsolet wurde. Es darf demnach keine Raucher- oder Nichtraucherbereiche bzw -plätze in Omnibussen des Gelegenheitsverkehrs geben.

**Zu Z 13 (§ 11a Abs 1):**

Der erste Satz zu Abs 1 sollte wie folgt sprachlich richtig gestellt werden: „Die Gemeinschaftslizenz **gemäß § 11 Abs. 1 Z 1** und die beglaubigten Kopien entsprechen dem Muster in Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009.“ In § 11 Abs 1 Z 1 ist lediglich von der Gemeinschaftslizenz die Rede, die Beschreibung und insbesondere die Verwendungsbestimmung der „beglaubigten Kopien“ finden sich nur in Art 4 bzw Anhang II der EG-Verordnung 1073/2009.

**Zu Z 17 (§ 15 Abs 1):**

In **Z 7** dieses Absatzes wird festgesetzt, dass Verstöße des Unternehmers oder Verkehrsleiters gegen die EG-Verordnungen 1071/2009 und 1073/2009 mit einer Geldstrafe zu ahnden sind. Die derzeit gültige Regelung sieht allerdings darüber hinaus vor, dass auch Verstöße gegen „...sonstige unmittelbar anwendbare Vorschriften...“ zu ahnden sind. Dieser Teil soll laut Entwurf entfallen. Die BAK spricht sich gegen diese Streichung aus, noch dazu weil laut gegenständlichem Entwurf die entsprechende Bestimmung/Sanktion gegenüber dem Lenker gemäß § 15 Abs 5 Z 5 sehr wohl zur Anwendung kommen soll.

Gemäß § 6a hat der Unternehmer zumindest einen Verkehrsleiter zu benennen. Dieser Verpflichtung steht im vorliegenden Entwurf keine Sanktion gegenüber. Die BAK fordert daher diesbezüglich die **zusätzliche Aufnahme einer Strafbestimmung** in § 15.

Weiters wird im bisher geltenden **§ 15 Abs 6** die strafrechtliche Verantwortung des Geschäftsführers festgehalten. Dieser Absatz soll jedoch laut Entwurf gestrichen werden, da es gemäß den Erläuterungen in jedem Unternehmen einen Verkehrsleiter geben muss. Gemäß § 6a Abs 1 letzter Satz ist festgehalten, dass, sofern ein Geschäftsführer bestellt wird, dieser als Verkehrsleiter gilt, „wenn nicht eine andere Person als Verkehrsleiter benannt wird“. Diese Bestimmung ermöglicht also die Konstellation, dass neben dem Unternehmer und dem Geschäftsführer auch noch ein oder mehrere Verkehrsleiter in einem Unternehmen beschäftigt sein können. Oder umgekehrt, kann es demnach neben dem Verkehrsleiter einen Geschäftsführer geben. Nach Ansicht der BAK darf dieser keinesfalls aus seiner strafrechtlichen Verantwortung entlassen werden, § 15 Abs 6 soll daher für die Fälle, in denen der Geschäftsführer nicht gleichzeitig Verkehrsleiter ist, bestehen bleiben.

#### **Zu Z 25 Abschnitt IV (§ 18a):**

Bezüglich der Bestimmungen zum neuen Verkehrsunternehmensregister sollten aus Sicht der BAK drei Ergänzungen vorgenommen werden:

1. In **Abs 2** sind neben den gemäß § 16 Abs 3 zuständigen Behörden in Analogie zur entsprechenden Regelung im Entwurf zum KfG (§ 4a Abs 2) auch **die zuständigen Verwaltungsstrafbehörden (§ 15)** zu ergänzen, weil diesen gemäß Abs 3 Z 6 hinsichtlich der rechtskräftigen Strafen für schwere Verstöße Meldepflichten an das Register zukommen.
2. Unter Verweis auf die Stellungnahme zu Z 5 (§ 5 Abs 3 Z 3) sollte das Zitat in **Abs 1** und **Abs 3 Z 5** statt „§ 5 Abs 3 Z 3 lit b“ nur mehr „§ 5 Abs 3 Z 3“ lauten. Weiters sollte eine einheitliche Formulierung hinsichtlich „schwer wiegender“, „schwerwiegender“ und „schwerer“ Verstöße - auch in Hinblick auf die beiden anderen Gesetzesnovellen des Begutachtungsentwurfes - gefunden werden.
3. Über den Entwurf hinausgehend erscheint es der BAK wichtig, eine Bestimmung in das GelverkG aufzunehmen, wonach der Behörde auch die Anzahl der bei der zuständigen Gebietskrankenkassa angemeldeten Lenker bekannt gegeben werden muss, weil ein seriöser Betrieb nur aufrecht erhalten werden kann, wenn eine ausreichende Zahl an gemeldeten Beschäftigten im Verhältnis zur Anzahl der Fahrzeuge vorhanden ist. Die Behörde sollte dann in weiterer Folge hier gemäß § 18a verpflichtet werden, diese Anzahl der Beschäftigten an das Register weiterzuleiten.

#### **Zu Z 25 Abschnitt V (§§ 18b, 18c und 18e):**

In **§ 18c** ergibt der dritte Satz „Art. 6 Absatz 1 Unterabsätze 4 und 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 oder erforderlichenfalls Art. 6 Absatz 1 Unterabsatz 4 des AETR-Übereinkommens haben Vorrang vor den Bestimmungen dieser Richtlinie, sofern...“ keinen Sinn und sollte überarbeitet werden; außerdem bezieht sich die aus der EG-RL 2002/15 abbeschriebene Regelung auf die ursprüngliche „12-Tage-Regelung“, wie sie in der aufgelassenen EG-VO 3820/85 enthalten war. Die neuen, entsprechenden Bestimmungen finden sich in Art 8 Abs 6a der EG-VO 561/2006.

Nach Ansicht der BAK könnte dieser Satz gestrichen werden, weil auch bei Anwendung der neuen „12-Tage-Regelung“ der EG-VO 561/2006 der Grundsatz bestehen bleibt, dass der Wochendurchschnitt an Arbeitszeit in einem Zeitraum von vier Monaten 48 Stunden nicht übersteigen darf.

In **§ 18e Abs 2** ist der Begriff „Lenker“ durch „selbstständiger Kraftfahrer“ zu ersetzen, da nur dieser hier gemeint sein kann; unselbstständige Lenker unterliegen den Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes.

### **Art 3 (Änderung des Kraftfahrliniengesetzes – KfIG)**

#### **Grundsätzliches:**

Im Gegensatz zum GütbefG (§ 21) kommt der Polizei im KfIG kein Mitwirkungsrecht an der Vollziehung des Gesetzes zu. Insbesondere in Hinblick auf die neuen Sanktionen betreffend Verstöße gegen die Arbeitszeitvorschriften für selbstständige Lenker (Umsetzung der EG-Richtlinie 2002/15) hat das zur Konsequenz, dass Arbeitszeitvorschriften für selbstständige Lenker weder auf der Straße (durch die Polizei), noch im Betrieb (durch die Arbeitsinspektoren) kontrolliert werden können. Dies wirkt sich daher diskriminierend gegen unselbstständige Lenker aus.

Die BAK fordert daher unbedingt, auch im KfIG eine Mitwirkung der Straßenkontrollorgane an der Vollziehung zu verankern.

#### **Zu Z 16 (§ 4a):**

Im **Abs 3 Z 4** sollte nach Ansicht der BAK analog zu GütbefG und GelverkG auch die Anzahl der Fahrzeuge an das Verkehrsunternehmensregister gemeldet werden müssen.

Weiters sollte eine einheitliche Formulierung hinsichtlich „schwer wiegender“, „schwerwiegender“ und „schwerer“ Verstöße - auch in Hinblick auf die beiden anderen Gesetzesnovellen des Begutachtungsentwurfes - gefunden werden.

Über den Entwurf hinausgehend erscheint es der BAK wichtig, eine Bestimmung in das KfIG aufzunehmen, wonach der Behörde auch die Anzahl der bei der zuständigen Gebietskrankenkassa angemeldeten Lenker bekannt gegeben werden muss, weil ein seriöser Betrieb nur aufrecht erhalten werden kann, wenn eine ausreichende Zahl an gemeldeten Beschäftigten im Verhältnis zur Anzahl der Fahrzeuge vorhanden ist. Die Behörde sollte dann in weiterer Folge hier gemäß § 4a verpflichtet werden, diese Anzahl der Beschäftigten an das Register weiterzuleiten.

#### **Zu Z 19 (§ 7 Abs 1 Z 1):**

Abs 1 Z 1 legt fest, dass die Konzession zu erteilen ist, wenn der Konzessionswerber oder „erforderlichenfalls“ der nach § 10a vorgesehene Verkehrsleiter zuverlässig und fachlich geeignet ist. § 10a sieht vor, dass der Berechtigungswerber nur dann einen Verkehrsleiter zu

benennen hat, wenn er selbst die Voraussetzung der fachlichen Eignung nicht erfüllt oder keine natürliche Person ist.

Die Benennung eines Verkehrsleiters sollte nach Ansicht der BAK wie in den beiden anderen Gesetzesentwürfen (GütbefG, GelverkG) seitens des Unternehmens jedenfalls erfolgen müssen und nicht nur unter bestimmten Voraussetzungen.

**Zu § 9 Abs 2 Z 3 (geltender Gesetzestext, nicht im Entwurf):**

Aus Sicht der BAK sollte die geltende Z 3 verbessert werden, weil hier lediglich ein Teil der Tatbestände der EG-Verordnung 1071/2009 berücksichtigt wird. Es wird vorgeschlagen, Abs 2 Z 3 wie folgt zu formulieren:

„3. er wegen schwerer Verstöße **gegen nationale Vorschriften oder Gemeinschaftsvorschriften in den in Art. 6 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 genannten Bereichen verurteilt oder rechtskräftig bestraft wurde.**“

**Zu § 47 Abs 7 (geltender Gesetzestext, nicht im Entwurf):**

Über den gegenständlichen Entwurf hinausgehend fordert die BAK in Analogie zum GütbefG, dass **Abs 7** wie folgt abgeändert wird: „(7) Der Unternehmer haftet für die über die von ihm beschäftigten Lenker **oder Verkehrsleiter** verhängten Geldstrafen, sonstige in Geld bemessene Unrechtsfolgen und die Verfahrenskosten zur ungeteilten Hand.“

**Zu Z 83 Abschnitt VII (§§ 56 und 59):**

Am Ende von **§ 56** sollte das Zitat „§ 18d“ richtig in „**§ 57**“ geändert werden.

In **§ 59 Abs 2** ist der Begriff „Lenker“ durch „selbstständiger Kraftfahrer“ zu ersetzen, da nur dieser hier gemeint sein kann; unselbstständige Lenker unterliegen den Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes.

Mit freundlichen Grüßen

Herbert Tumpel  
Präsident  
f.d.R.d.A.

Günther Chaloupek  
iV des Direktors  
f.d.R.d.A.