

Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
Radetzkystraße 2  
1031 Wien

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
BMVIT-167.530/004-  
IV/ST/5/2011

Unser Zeichen, BearbeiterIn  
TÜ/as/48101

Klappe (DW) Fax (DW)  
39204 100265

Datum  
25.01.2012

**Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das  
Güterbeförderungsgesetz 1995 – GütbefG, das  
Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 – GelverkG und  
das Krafffahrlineigesetz – KflG geändert wird**

Der Österreichische Gewerkschaftsbund dankt für die Übermittlung des oben angeführten Gesetzesentwurfes und erlaubt sich, dazu wie folgt Stellung zu nehmen:

**Die bei der Umsetzung der EU-Vorgaben in nationales Recht im Wege dieses Entwurfes einhergegangenen und nachfolgend in der Stellungnahme aufgezeigten Unzulänglichkeiten müssen unbedingt in einem strengen Sinne saniert werden, damit es hier zu keiner Schmälerung der allgemeinen Rechtssicherheit sowie der Verkehrs- und Betriebssicherheit und insbesondere auch zu keiner Aushöhlung bei den Rechten der ArbeitnehmerInnen kommt.**

**Insbesondere müssen die Zuverlässigkeitsbestimmungen, die präzise Zuordnung der Verantwortlichkeit im Unternehmen sowie deren Kontrolle und Sanktion klar und eindeutig in den vorliegenden Gesetzesentwürfen verankert werden.**

**Hinsichtlich des von der EU-Kommission gegenüber Österreich angedrohten Mahnverfahrens betreffend fehlender Bestimmungen für selbstständige Lenker verlangt der Österreichische Gewerkschaftsbund die unverzügliche Etablierung der Bestimmungen über die Arbeitszeit von selbstständigen**

**Lenkern in den im Betreff angeführten Gesetzen, ebenso wie die dazu gehörende Kontrolle auf der Straße durch die Polizei.**

**Zu einzelnen Bestimmungen wird wie folgt Stellung genommen:**

**Artikel 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 des Österreichischen Gewerkschaftsbundes soll diese Ausnahme jedoch auf Postsendungen „im Rahmen des Universaldienstes“ eingeschränkt werden.

**Zu Z 7 (§ 5 Absatz 2):**

Der Österreichische Gewerkschaftsbund verlangt zur Präzisierung der gesetzlichen Zuverlässigkeit:

„(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 schwer wiegender Verstöße gegen nationale Vorschriften und Gemeinschaftsvorschriften in den in Artikel 6 Absatz 1 Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 genannten Bereichen verurteilt oder rechtskräftig bestraft wurde.“

**Zu Z 8 (§ 5 Absatz 3):**

Hier wird die Verordnungsermächtigung gestrichen, nach der in der Berufszugangs-Verordnung 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.

Der Österreichische Gewerkschaftsbund fordert, dass zur Überprüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit die Verordnungsermächtigung und die BZGü-VO weiterhin in Geltung bleiben. Insbesondere ist das Kriterium gemäß § 2 Absatz 2 Z 2 BZGü-VO, wonach keine erheblichen „Rückstände an Steuern oder an Beiträgen der Sozialversicherung bestehen“ dürfen, wichtig und fordert daher die Beibehaltung der entsprechenden Verordnungsermächtigung.

**Zu Z 10 (§ 6 Absatz 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 Kraffahrliniengesetzes 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 Absatz 1.

Diese Regelung wird vom Österreichischen Gewerkschaftsbund strikt abgelehnt, weil vom Unternehmer bestellte Verkehrsleiter in einem arbeitsrechtlichen Abhängigkeitsverhältnis zu diesem stehen können, mit der Folge, 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.

Der Österreichische Gewerkschaftsbund 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 Verkehrsleiters normiert wird.

**Zu Z 12 (§ 7 Absatz 2):**

Aus dieser Bestimmung soll die Verordnungsermächtigung für die Kabotagekontrollverordnung (KKV) gestrichen werden, weil laut Erläuterungen die Kabotage vermeintlich zur Gänze in der EG-Verordnung 1072/2009 geregelt ist. Diese Aussage kann seitens des Österreichischen Gewerkschaftsbundes 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. Artikel 8 Absatz 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.

Der Österreichische Gewerkschaftsbund fordert daher, um Klarheit für die Kontrolle der Kabotage zu schaffen, dass die bisherige Verordnungsermächtigung für die KKV beibehalten wird.

**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 Absatz 3 des deutschen Güterkraftverkehrsgesetzes angelehnte Bestimmung aufgenommen, um eine Kontrollmöglichkeit für die Aufsichtsorgane zu belassen.“

Die im Entwurf vorgeschlagene ersatzlose Streichung von § 17 wird vom Österreichischen Gewerkschaftsbund abgelehnt, weil dadurch die Kontrolle der Einhaltung der Bestimmungen dieses Gesetzes durch die Polizei verunmöglicht wird.

#### **Zu Z 24 § 23:**

Im bisher geltenden § 23 Absatz 7 ist 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 Absatz 1 letzter Satz ist festgehalten, dass, sofern ein Geschäftsführer bestellt wird, dieser als Verkehrsleiter gilt, „wenn nicht eine andere Person als Verkehrsleiter benannt wird“. Nach Ansicht des Österreichischen Gewerkschaftsbundes darf dieser keinesfalls aus seiner strafrechtlichen Verantwortung entlassen werden, § 23 Absatz 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 sollen aus Sicht des Österreichischen Gewerkschaftsbundes drei Ergänzungen vorgenommen werden:

1. In Absatz 2 sind neben den gemäß § 20 Absatz 5 zuständigen Behörden in Analogie zur entsprechenden Regelung im Entwurf zum KfzG (§ 4a Absatz 2) auch die zuständigen Verwaltungsstrafbehörden (§ 23) zu ergänzen, weil diesen gemäß Absatz 3 Z 6 hinsichtlich der rechtskräftigen Strafen für schwerwiegende Verstöße Meldepflichten an das Register zukommen.
2. Unter Verweis auf die Stellungnahme zu Z 7 (§ 5 Absatz 2) sollte das Zitat in Absatz 1 und Absatz 3 Z 5 (hier ist das Zitat des Entwurfes bereits falsch) statt „§ 5 Absatz 2 Z 3 lit b“ nur mehr „§ 5 Absatz 2 Z 3“ lauten. Weiters sollte eine einheitliche Formulierung hinsichtlich „schwerwiegender“ und „schwerer“ Verstöße - auch in Hinblick auf die beiden anderen Gesetzesnovellen des Begutachtungsentwurfes - gefunden werden.
3. Über den Entwurf hinausgehend erscheint es dem Österreichischen Gewerkschaftsbund wichtig, eine Bestimmung in das GütbefG aufzunehmen, wonach der Behörde auch die Anzahl der bei der zuständigen Gebietskrankenkasse 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 soll 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 muss 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.

In § 24e Absatz 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)**

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.

Der Österreichische Gewerkschaftsbund fordert daher, auch im GelverkG eine Mitwirkung der Straßenkontrollorgane an der Vollziehung zu verankern.

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

In Absatz 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 Mietwagengewerbes mit Omnibussen gestrichen werden.

Nach Ansicht des Österreichischen Gewerkschaftsbundes sind die Ausführungen der Berufszugangsverordnung Kraftfahrlinien- und Gelegenheitsverkehr (BZP-VO) weitaus präziser als die Angaben in der EG-Verordnung 1071/2009; so ist z.B. zu überprüfen, ob das Unternehmen erhebliche Rückstände an Steuern oder an Beiträgen zur Sozialversicherung hat. Der Österreichische Gewerkschaftsbund fordert die Beibehaltung der entsprechenden Verordnungsermächtigung auch für die mit Omnibussen betriebenen Personenbeförderungsgewerbe.

### **Zu Z 17 (§ 15 Absatz 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. Der Österreichische Gewerkschaftsbund spricht sich gegen diese Streichung aus, noch dazu, weil laut gegenständlichem Entwurf die entsprechende Bestimmung/Sanktion gegenüber dem Lenker gemäß § 15 Absatz 5 Z 5 sehr wohl zur Anwendung kommen soll.

Über den Entwurf hinausgehend erscheint es dem Österreichischen Gewerkschaftsbund wichtig, eine Bestimmung in das KfIG aufzunehmen, wonach der Behörde auch die Anzahl der bei der zuständigen Gebietskrankenkasse

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

Über den gegenständlichen Entwurf hinausgehend fordert der Österreichische Gewerkschaftsbund in Analogie zum GütbefG, dass Absatz 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.“

Mit vorzüglicher Hochachtung



Erich Foglar  
Präsident



Mag. Bernhard Achitz  
Leitender Sekretär