



Brüssel, den 29. Januar 2016
(OR. en)

5688/16
ADD 1

TRANS 33

I/A-PUNKT-VERMERK

Absender:	Generalsekretariat des Rates
Empfänger:	Ausschuss der Ständigen Vertreter/Rat
Nr. Vordok.:	14879/15
Nr. Komm.dok.:	14877/15 + ADD 1
Betr.:	Verordnung (EU) .../... der Kommission vom XXX zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Einstufung schwerwiegender Verstöße gegen die Unionsvorschriften, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit der Kraftverkehrsunternehmer führen können, sowie zur Änderung von Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates - Beschluss, den Erlass nicht abzulehnen (Regelungsverfahren mit Kontrolle) - Erklärung der österreichischen Delegation

Österreich stimmt gegen die Annahme der Verordnung (EU) .../... der Kommission vom XXX zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Einstufung schwerwiegender Verstöße gegen die Unionsvorschriften, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit der Kraftverkehrsunternehmer führen können, sowie zur Änderung von Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates.

Dies in Erwägung folgender Gründe:

Mit dem vorliegenden Vorschlag bezweckt die Europäische Kommission bereits zum zweiten Mal VO (EG) 1071/2009 zu ergänzen. Im Jahr 2014 ist der erste Entwurf am Widerstand des Europäischen Parlaments gescheitert (Entschließungsantrag des Europäischen Parlaments vom 4.12.2014, BB-0325/2014). Angeführt waren sowohl rechtliche Gründe (Kompetenzüberschreitung der Europäischen Kommission) sowie insbesondere auch verkehrspolitische Überlegungen (Widerspruch zu den Zielsetzungen des Basisrechtsaktes). Der nunmehrige neuerliche Entwurf gemäß Dok. 14877/15 + ADD 1 ist aus österreichischer Sicht gegenüber dem vom Europäischen Parlament damals abgelehnten Entwurf im Wesentlichen unverändert, weshalb für Österreich die damals bereits zur Ablehnung durch das Europäische Parlament geführte Begründung nach wie vor Gültigkeit hat.

Die dieser Verordnung zugrundeliegenden Rechtsakte (insbesondere EG-VO 1071/2009) verfolgen alle grundlegend die Zielsetzungen 1. zur "größeren Sicherheit im Straßenverkehr beizutragen" (Erwägung 1, EG-VO 1071/2009); 2. dass es - dies im Sinne der EuGH-Judikatur - zur Durchführung strenger Kontrollen sowie wirksamer und abschreckender Sanktionen bedarf (Erwägung 20 und 21). Dies vor allem deshalb, da die negativen Folgen bei Verstößen (z.B. Verletzung der Einhaltung der Lenk und Ruhezeiten, Tachografenmanipulationen, Nicht- oder Falschdeklaration von Beförderungsdokumenten bei Gefahrguttransporten; Überschreitung von Abmessungen und Gewichten von Fahrzeugen etc.) gegen diese Bestimmungen in den meisten Fällen fatal sind (Unfallfolgen, Tote und/oder Schwerstverletzte, aber auch schwere Sachschäden für Umwelt und Infrastruktur).

Nach österreichischer Auffassung verletzt gegenständlicher Verordnungsentwurf gleich mehrere Rechtsgrundsätze:

1. Den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, indem der Kriterienkatalog und die Kategorisierung einerseits vielfach zu den Basisrechtsakten und deren Zielsetzung widersprechend sind, eine effiziente Kontrolle dadurch nahezu verunmöglicht wird und der Vollzug zudem einen unverhältnismäßig hohen bürokratischen und finanziellen Aufwand verursacht. Dies trifft vor allem auf Anhang II zu. In diesem soll ja das Verhältnis zwischen den einzelnen Kategorien der Schweregrade der Verstöße festgesetzt werden.

Im Anhang II werden deshalb Anwendungsregeln für Delikte in der mittleren und in der niedrigsten Kategorie vorgesehen. Es wurde aber ganz offensichtlich übersehen, dass über Konsequenzen für Unternehmer aus den Verstößen mit der höchsten Schwere keine Aussage getroffen wird; was nach österreichischer Auffassung ebenfalls nicht mit den Zielen der Basisverordnung (EG-VO 1071/2009) vereinbar ist. Dies wäre aber im Hinblick auf das einzurichtende Register dringend erforderlich;

2. Den Kompetenzgrundsatz, indem er einen auf breiter demokratischer Basis legitimierten Rechtsakt (durch Rat und Europäisches Parlament) durch Einfügung einer 4. Schwerekatgorie inhaltlich abändert und die Kategorisierung hinsichtlich der Schwere der Delikte in Richtung „Verharmlosung“ von Verstößen (mit schweren negativen Konsequenzen) verschiebt. Als sehr gravierende Beispiele wären hier anzuführen, die Festlegung neuer Toleranzen bei Abmessungen und Gewichten, aber auch die „Neukategorisierung“ der Lenk- und Ruhezeiten (das würden dann Wochenarbeitszeiten de facto von über 100 Stunden ermöglichen). Hierdurch verletzt die Kommission nicht nur die Rechte des Europäischen Parlaments (Mitentscheidungsverfahren). Auch ist es verkehrspolitisch absolut unverantwortbar, bei LKW de facto Toleranzen bis zu 20% bei der Breite (somit Fahrzeuge mit einer Breite von 3,12m) und dem Gesamtgewicht (+8 Tonnen, also 48 bis 53 Tonnen) grundsätzlich „zu erlauben“ (wird lediglich als serious Infringement gewertet) bzw. derartige Toleranzen generell zu normieren.
3. Darüber hinaus ist Österreich der Ansicht, dass der Vorschlag die Judikatur des EuGH außer Acht lässt, wonach Sanktionen effektiv und abschreckend sein müssen. Dies ist nicht der Fall, wenn die Sanktionen durch die vorgelegte Verordnung im Vergleich zu der zu Grunde gelegten VO 1071/2009 aufgeweicht werden.
