

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BMK - IV/ST2 (Rechtsbereich Straßenverkehr)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Abteilung für Rechtspolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T +43 (0)5 90 900-4814 | F +43 (0)5 90 900-243
E rp@wko.at
W wko.at/rp

Per E-Mail: st2@bmk.gv.at
Per Webformular:
Parlamentarisches Begutachtungsverfahren

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
2021-0.818.537	Rp 25980/02/2022/CM/Sa	4814	14.01.2022
3.01.2022	Mag. Catharina Mair		

Sammelnovelle, mit der das Güterbeförderungsgesetz 1995 (GütbefG), das Gelegenheitsverkehrsgesetz 1996 (GelverkG) und das Kraftfahrliniengesetz (KfLG) geändert werden; Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir bedanken uns für die Übermittlung der Sammelnovelle, mit der das Güterbeförderungsgesetz 1995 (GütbefG), das Gelegenheitsverkehrsgesetz 1996 (GelverkG) und das Kraftfahrliniengesetz (KfLG) geändert werden und nehmen dazu folgendermaßen Stellung:

I. Allgemeines

Aus Sicht der Wirtschaftskammer Österreich gibt es keinen grundsätzlichen Einwand gegen die einzelnen vorgeschlagenen Änderungen, da es sich hier im Wesentlichen um die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2018/645 handelt. Insbesondere begrüßen wir das Absehen von der österreichischen Staatsbürgerschaft bei ausländischen Konzessionswerbern bei Vorliegen der formellen Gegenseitigkeit und die Einführung eines Berufskraftfahrerqualifikationsregisters.

Im Hinblick auf den Gesamt-Novellierungsbedarf im Güterbeförderungsgesetz ist es jedoch verwunderlich, dass der Entwurf (noch) keinerlei nähere Regelungen über die aufgrund der VO (EU) Nr. 2020/1055 ab Mai 2022 notwendigen besonderen Voraussetzungen für einen Berufszugang im grenzüberschreitenden Kleintransportgewerbe über 2,5 Tonnen enthält (Befähigungsnachweis, finanzielle Leistungsfähigkeit, EU-Lizenz). Daher fordern wir im Rahmen der Umsetzung der Sammelnovelle dringend einige gewerberechtliche Klarstellungen, die auch dazu beitragen sollen, eine gewisse Rechtssicherheit zu schaffen.

Zum einen ist es aus unserer Sicht notwendig, dass für die oben beschriebene Tätigkeit ein „neues Gewerbe“ - Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr ausschließlich mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, deren höchstzulässiges

Gesamtgewicht 2,5 t, jedoch nicht 3,5 t überschreitet - gesetzlich verankert wird und zum anderen sollte jetzt schon klargestellt werden, dass von der in der Verordnung genannten 10-Jahresfrist in Österreich auch Gebrauch gemacht wird.

Statistische Auswertungen des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters:

Mit der Novelle wird ein Berufskraftfahrerqualifikationsregister eingeführt, um Fahrerqualifizierungsnachweise zu speichern und einen Datenzugriff für die Behörden zu ermöglichen. Nachdem in der Vergangenheit immer wieder Fragen zur Anzahl eingetragener oder bald ablaufender Code 95-Eintragungen u.Ä. gestellt wurden, könnte man explizit Möglichkeiten zu statistischen Auswertungen vorsehen, um verlässliche Informationen zu diesen Fragestellungen zu erhalten. Zusätzlich regen wir an, zu prüfen, ob die Auskünfte auch für den betroffenen Lenker und in begründeten Fällen auch dem Unternehmen erteilt werden können. Es darf darauf gehofft werden, dass eine Umsetzung des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters mit 1. April 2022 gelingt.

Obergrenze E-Learning:

Obschon nicht im Güterbeförderungsgesetz, Gelegenheitsverkehrsgesetz und Kraftfahrliniengesetz geregelt, sprechen wir uns dezidiert dafür aus, dass bei einer kombinierten Weiterbildung zum LKW- und Bus-Führerschein wie bisher die allgemeinen Weiterbildungssachgebiete gleichzeitig für beide Führerscheinklassen gelten und nicht doppelt absolviert werden müssen. Im Zusammenhang mit E-Learning und einer kombinierten Weiterbildung für LKW und Bus sollte überdies eine Klarstellung erfolgen, dass die 12-stündige Obergrenze von E-Learning nur für die 35 Stunden- Weiterbildung gilt und dass über 35 Stunden hinausgehende Weiterbildungseinheiten nicht von der 12-stündigen E-Learning-Obergrenze umfasst sind.

Gendergerechte Sprache:

Die Verwendung einer geschlechtergerechten Sprache („LenkerInnen“, „PrüferInnen“) wird in den drei Gesetzen unterschiedlich gehandhabt (in den neu hinzugefügten Bestimmungen des KfLG wird teilweise gegendert: „LenkerInnen“, „PrüferInnen“, aber auch nicht durchgängig). Wir ersuchen hier um mehr Einheitlichkeit, da ansonsten bei der Gesetzesauslegung Unklarheiten aufkommen könnten, vor allem im Hinblick auf einige ältere Bestimmungen im KfLG, in denen nur von „Lenkern“ die Rede ist.

II. Im Detail

Zu § 5 Abs 8 GütbefG (Voraussetzungen für die Erteilung der Konzession):

Die Klarstellung auf *formelle* Gegenseitigkeit wird für einen fairen Wettbewerb begrüßt.

Zu § 9 Abs 3 GütbefG (Erlangung der Berechtigungen):

Streichung der Bestimmung zu den Ökopunkten, da diese obsolet ist.

Zu § 11 GütbefG (Werkverkehr):

Textliche Klarstellung zur Pflicht der Eintragung des Werkverkehrs in den Zulassungsschein. Da regelmäßig von den vollziehenden Behörden übersehen wird, dass § 11 gemäß § 1 Abs 3 für den Werkverkehr mit Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen bis 3,5 t hzG nicht gilt, sollte der Einleitungssatz in § 1 geändert werden wie folgt: *„Werkverkehr im Sinne des § 10 mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen Kraftfahrzeugen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3 500 kg nicht übersteigt, darf nur mit“*

Zu §§ 12 bis 16 GütbefG (Tarife):

Streichung der Paragraphen zu den Tarifen, da sie seit Jahren totes Recht sind.

Zu § 19 Abs 1 GütbefG (Fahrerqualifizierungsnachweis):

Die Klarstellung der *umfassten Klassen* ist notwendig.

Zu § 19 Abs 3 Z 7 GütbefG (Fahrerqualifizierungsnachweis):

Die Ergänzung bei der „HandwerkerAusnahme“ auf „Maschinen“ wird begrüßt, sie spiegelt die durch zahllose Erlässe gebildete Praxis dar.

Zu § 19 Abs 4 GütbefG (Fahrerqualifizierungsnachweis):

Die Übergangsbestimmung soll für alle Nachweise ohne Eintrag gelten, die bis zum Inkrafttreten dieses Gesetzes ausgestellt wurden.

Zu § 23 Abs 10 GütbefG (Strafbestimmungen):

Die Strafbestimmung ist gut und wichtig. Die Erfahrungen haben gezeigt, dass es in einzelnen Bundesländern arge Missstände gab.

Zu § 19 GütbefG bzw. § 14a GelverkG (Fahrerqualifizierungsnachweis):

In § 19 Abs 3 Z 4 GütbefG bzw. § 14a Abs 3 Z 4 wird als Ausnahme vorgesehen: *„...Kraftfahrzeugen, die in Notfällen oder für Rettungsaufgaben eingesetzt werden, einschließlich Fahrzeugen, die für humanitäre Hilfe eingesetzt werden“*.

Hier sollte unserer Ansicht nach die vollständige Formulierung gemäß der EU-RL und entsprechend dem Entwurf des KfzG gewählt werden: *„...einschließlich Fahrzeugen, die für nichtgewerbliche Transporte für humanitäre Hilfe eingesetzt werden“*.

Zu § 14a Abs. 3 GelverkG (Fahrerqualifizierungsnachweis):

Wir plädieren für die Aufnahme der folgenden neuen Ausnahmebestimmung gemäß der EU-Richtlinie und damit für die Ergänzung der folgenden Formulierung: *„...Kraftfahrzeugen, für die ein Führerschein der Klassen D oder D1 erforderlich ist und die vom Wartungspersonal ohne Fahrgäste zu einer Wartungsstätte oder wieder zurück gefahren werden, die sich in der Nähe des nächsten, vom Verkehrsunternehmer genutzten Wartungsstandorts befindet, sofern das Führen des Fahrzeugs nicht die Hauptbeschäftigung der Fahrerin/ des Fahrers darstellt;“*

III. Zusätzliche Forderungen

Grenzüberschreitende Güterbeförderungen mit Fahrzeugen zwischen 2,5 und 3,5 t ab 22. Mai 2022:

Im Hinblick auf den Gesamt-Novellierungsbedarf im Güterbeförderungsgesetz aufgrund der neuen EU-Bestimmungen für Kleintransportunternehmen ist es verwunderlich, dass der Entwurf (noch) keinerlei nähere Regelungen über die ab Mai notwendigen besonderen Voraussetzungen für einen Berufszugang im grenzüberschreitenden Kleintransportgewerbe über 2,5 Tonnen enthält (Befähigungsnachweis, finanzielle Leistungsfähigkeit, EU-Lizenz), um das österreichische Güterbeförderungsgesetz an diese EU-Vorgaben anzupassen.

Aufgrund der EU-BerufszugangsVO muss nämlich mit 22. Mai 2022 ein neues „Konzessionsregime“ für grenzüberschreitende Güterbeförderungen mit Fahrzeugen zwischen 2,5 und 3,5 t vorliegen. Daher fordern wir im Rahmen der Umsetzung der Sammelnovelle dringend einige gewerberechtliche Klarstellungen, die auch dazu beitragen sollen, eine gewisse Rechtssicherheit

zu schaffen. Zum einen ist es aus unserer Sicht notwendig, dass für die oben beschriebene Tätigkeit ein „neues Gewerbe“ -Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr ausschließlich mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht 2,5 t, jedoch nicht 3,5 t überschreitet- gesetzlich verankert wird und zum anderen sollte jetzt schon gesetzlich klargestellt werden, dass von der in der Verordnung genannten Ausnahmeregelung, nämlich der 10-Jahresfrist in Österreich auch Gebrauch gemacht wird.

Artikel 9:

Zum Zwecke der Erteilung einer Lizenz an ein Güterkraftverkehrsunternehmen, das nur Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 3,5 t nutzt, können die Mitgliedstaaten beschließen, die Personen von der in Artikel 8 Abs 1 genannten Prüfung zu befreien, die nachweisen können, dass sie in dem Zeitraum von 10 Jahren vor dem 20. August 2020 ohne Unterbrechung ein Unternehmen derselben Art geleitet haben.

Jedenfalls möchten wir die Gelegenheit wahrnehmen und eine dringende Umsetzung dieser Bestimmungen der VO (EU) 2020/1055 einfordern. Letztendlich muss gewährleistet sein, dass die Behörden zumindest die theoretische Möglichkeit haben, eine entsprechende EU-Lizenz auszustellen. Gleichzeitig muss es auch den betroffenen Betrieben ermöglicht werden, zeitgerecht - unter Beachtung der Konzessionsvoraussetzungen wie insbesondere der fachlichen Befähigung - einen entsprechenden Antrag stellen zu können, damit eine Gewerbeausübung in der relevanten Gewichtsgrenze ungehindert weiterhin erfolgen kann.

Wichtig ist uns auch, dass im Güterbeförderungsgesetz in Zukunft eine Berücksichtigung der Mehrgewichte aufgrund von alternativen Antrieben (siehe dazu auch § 2 Abs 1a FSG: hier ist unter gewissen Voraussetzungen das Lenken eines Lkw bis 4,25 t mit B Führerschein möglich) erfolgen wird, wobei uns bewusst ist, dass dazu zunächst die VO (EU) 1071/2009 und VO (EU) 1072/2009 entsprechend anzupassen wären. Wir ersuchen daher auch das BMK, diese Forderung bei der nächsten Überarbeitung der Verordnungen entsprechend zu unterstützen.

Weitere, bereits langjährige Forderungen zur Novellierung der Gesetze:

- Streichung des Abstellplatzerfordernisses im Güterbeförderungsgesetz und im Gelegenheitsverkehrsgesetz, da dies nicht als Voraussetzung für die Erteilung der Konzession im EU-Recht und in Österreich auch nicht für den Werkverkehr vorgesehen ist.
- Die Ausdehnung der Gültigkeit der Gemeinschaftslizenz für Bus- und Güterbeförderungsunternehmen auf 10 Jahre (statt 5 Jahre), wie im EU-Recht vorgesehen.
- Die Abschaffung der in § 6 Güterbeförderungsgesetz zusätzlich zur EU-Gemeinschaftslizenz vorgesehenen Mitführverpflichtung der beglaubigten Abschrift der Konzessionsurkunde für den grenzüberschreitenden Verkehr.
- Die Einführung von Rehabilitierungsmaßnahmen im Gelegenheitsverkehrsgesetz, Güterbeförderungsgesetz und Kraftfahrliniengesetz: Unternehmer müssen die Möglichkeit haben, Maßnahmen zu setzen, um ihre Zuverlässigkeit wiederherzustellen. Aufgrund der neuen digitalen Tachographen können beispielsweise auch geringfügige Übertretungen der Lenk- und Ruhezeiten, die aber oftmals in der Verkehrspraxis auf Baustellen oder wegen Staus nicht vermeidbar sind, geahndet werden und bei einer entsprechenden Anzahl von Strafen die Zuverlässigkeit gefährden.

IV. Zusammenfassung

Seitens der Wirtschaftskammer Österreich gibt es grundsätzlich keinen Einwand gegen die einzelnen vorgeschlagenen Änderungen, da es sich hier im Wesentlichen um die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2018/645 handelt, jedoch gibt es einige wichtige Anmerkungen.

Angesichts der Tatsache, dass das Mobilitätspaket seit rund eineinhalb Jahren bekannt ist, hätten wir bei einer Novelle zum Güterbeförderungsgesetz zumindest jene Änderungen erwartet, die notwendig sind, um das österreichische Güterbeförderungsgesetz an die EU-Vorgaben anzupassen.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Anmerkungen. Diese Stellungnahme wird auch per Webformular im Rahmen des parlamentarischen Begutachtungsverfahrens übermittelt.

Freundliche Grüße

Dr. Harald Mahrer
Präsident

Karlheinz Kopf
Generalsekretär