

Europäische Kommission
Generaldirektion für Energie und Verkehr
Referat TREN.E.1 - Landverkehrspolitik
Rue de la Loi 200
B-1049 Brüssel

Abteilung für Verkehrs- und Infrastrukturpolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1040 Wien
T +43(0)5 90 900/DW | F +43(0)5 90 900/4030
E Verkehrspolitik@wko.at
W <http://wko.at/vp>

tren-e1-consultation-transport@ec.europa.eu

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen, Sachbearbeiter

Durchwahl

Datum

Vp 25090/30/06/Dr.Sp/Mag.Oe/jm 4026

08.08.2006

Dr. Christian Spendel/Mag. Victoria Oeser

Konsultationsverfahren: Neugestaltung der Berufs-/Marktzugangsvorschriften zum Güter-/Personenbeförderungsgewerbe

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir bedanken uns für die Möglichkeit der aktiven Teilnahme an diesem Konsultationsverfahren. Aus unserer Sicht werden hier außerordentlich aktuelle Themen wie z.B. die Regelung der Kabotagetätigkeiten, die Anhebung der qualitativen Voraussetzungen und die Beurteilung der Zuverlässigkeit beim Berufszugang angesprochen.

Nachdem es sich bei diesem Konsultationsverfahren um eine sehr wichtige Regelungsmaterie für die österreichischen Personen- und Güterbeförderungsunternehmen handelt, legen wir großen Wert auf die Berücksichtigung der nachstehend angeführten Vorschläge. Die beiden Branchen aus den „alten Mitgliedsstaaten“ sind durch die letzte EU-Erweiterung hinsichtlich ihrer Wettbewerbsposition sehr in Bedrängnis geraten. Die Kostenunterschiede der Unternehmen in den verschiedenen Ländern haben zu einer Abwanderungswelle in die „neuen Mitgliedsstaaten“ geführt. Nicht nur der Berufs- und Marktzugang im europäischen Wirtschaftsraum, sondern vielmehr die einheitlichen Spielregeln zur Berufsausübung müssen eine neutrale Ausgangsposition für alle Unternehmen in der EU garantieren.

Teil A

Frage 1 - Stellt die Zusammenfassung des Güter- und des Personenkraftverkehrs tatsächlich eine Vereinfachung dar? Welcher Option ist der Vorzug zu geben?

Im Sinne einer bürgernahen und transparenten Rechtssetzung sollte die Trennung der Regelungen für den Personen und den Güterverkehr beibehalten werden. Der Option drei ist daher aus unserer Sicht der Vorzug zu geben.

Frage 2 - Sollten die Nahverkehrsdienste unter die Verordnung Nr. 684/92 fallen oder sollten sie von der gesamten Verordnung oder der Genehmigungsregelung ausgenommen werden?

Eine Ausnahmeregelung für den Personennahverkehr in der VO 684/92 sehen wir ganz besonders problematisch, weil sich dadurch nicht nur Definitionsprobleme ergeben (was ist Nahverkehr?), sondern auch für den Fall der Ausnahme unklar ist, welche Regelungen dann anzuwenden sind. Wenn ein Unternehmen dann zwei oder mehr Genehmigungen von verschiedenen Mitgliedsstaaten bräuchte, wäre das ein Rückschritt.

Frage 3 - Sollten für bestimmte Transportarten des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers höhere qualitative Voraussetzungen festgelegt werden? Falls ja, welche?

Güterverkehr

Eine genauere Unterscheidung beim Berufszugang zum innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Transportgewerbe wäre sinnvoll. Auch für das Kleintransportgewerbe sollte ein gewisses Mindestniveau im Hinblick auf eine Berufszugangsqualifikation hergestellt werden.

Die Verordnung 881/92 regelt bisher nur Fahrten im Binnenmarkt (bzw. im EWR); Fahrten aus, in und durch Drittstaaten sind bisher nationalen Regelungen überlassen. Das führt in einzelnen Fällen (z.B. Italien) dazu, dass sich manche Staaten weigern, Drittlandkontingente zu beschließen, um den jeweiligen nationalen Markt zu schützen. Daher sollte auch die Frage der Drittlandfahrten in der Binnenmarktverordnung geregelt werden.

Personenverkehr

Wir betrachten die qualitativen Voraussetzungen für den Personenkraftverkehr als bereits sehr hoch und sprechen uns gegen weitere verpflichtende Maßnahmen aus.

Das Mitführen einer Gemeinschaftslizenz hat sich speziell im Personen- und Linienverkehr als nicht schwerwiegendes Hemmnis herausgestellt. Umgekehrt ermöglicht das Mitführen der Gemeinschaftslizenz die Dokumentation, dass das Busunternehmen zur grenzüberschreitenden Beförderung zugelassen ist. Speziell für den Bereich Linienverkehr von Österreich in Richtung Ex-Jugoslawien mit sehr vielen „illegalen Linienverkehren“ ist ein europaweit einheitliches Dokument sinnvoll.

Wir schlagen daher folgendes vor:

- Die verschiedenen Kontrolldokumente zu vereinfachen und zu harmonisieren, so dass ein einziges Modell für die Genehmigung internationalen Linienverkehrs und ein Fahrtenblatt für Gelegenheitsdienste bleibt.
- Die Reichweite des Interbus-Übereinkommens auszuweiten, um andere potentielle Vertragsparteien in Europa und, wenn möglich, über Europa hinaus, miteinzuschließen.
- Sich auf die Beseitigung illegaler Dienste im internationalen Linienverkehr per Bus und Reisebus, insbesondere durch bessere Kontrollen der Genehmigungen, zu konzentrieren.
- Den Gebrauch von Informationstechnologie zu optimieren, um die Verwaltung von Dokumenten zu erleichtern.

Frage 4 - Sollten die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, die regelmäßige Prüfung, ob der Verkehrsunternehmer die Voraussetzungen für die Erteilung bzw. Erneuerung der Lizenz weiterhin erfüllt, in kürzeren Abständen durchzuführen?

Um eine weitere Bürokratisierung, zusätzliche Kosten und noch längere Wartezeiten bei der Ausstellung einer EU-Lizenz bei der Behörde für die Verkehrsunternehmer zu vermeiden, kann eine Erteilung für weniger als 5 Jahre nur abgelehnt werden. Hier müssen unbedingt andere gesetzliche Möglichkeiten geschaffen werden, damit eine EU-Lizenz für ungültig erklärt werden kann.

Frage 5 - Sollte die Gültigkeit der Gemeinschaftslizenz auf weniger als fünf Jahre verkürzt werden? Falls ja, auf wie viele Jahre?

Auch eine Verkürzung der Geltungsdauer der Gemeinschaftslizenz auf weniger als 5 Jahre ist nicht notwendig. Sollte das Unternehmen aufgelöst werden, ist ohnedies eine Rückgabepflichtung der EU-Lizenz gesetzlich verankert. Eine Verkürzung der Frist würde überdies innerbetriebliche Kalkulationsrechnungen ad absurdum führen.

Frage 6 - Sollte die Verordnung genauere Vorgaben für die beglaubigten Abschriften enthalten, d. h. sie vereinheitlichen, um Unsicherheiten bei Überprüfungen zu vermeiden? Falls ja, welche Vorgaben oder neuen (Sicherheits-)Merkmale sollten eingeführt werden? Sollte ein allmählicher Übergang zu einem *On-line* Register der von den Mitgliedstaaten ausgestellten Gemeinschaftslizenzen übergegangen werden?

Ein On-line Register ist auf jeden Fall zu begrüßen und gewährleistet auch eine schnelle, rasche und exakte Überprüfung bei der Ausstellung. Die Probleme bei der Amtshandlung und die Überprüfung einer beglaubigten Abschrift im internationalen und nationalen Verkehr haben immer wieder zu Problemen bei den Behörden geführt. Aus der Sicht der Praxis kann auf jeden Fall nur empfohlen werden, eine genaue Vorgabe für die beglaubigten Abschriften einzuführen. So sieht jede beglaubigte Abschrift einer Bezirkshauptmannschaft anders aus und führt bei Überprüfungen der Abschriften immer wieder zu Problemen. Weiters ist die beglaubigte Abschrift, die nur einen Stempel der Behörde mit Unterschrift des jeweiligen Sachbearbeiters enthält, leicht zu fälschen. Hier wäre ein

Dokument, wie es bei der EU-Lizenz vorhanden ist, zu begrüßen. Wobei man schon im Vorfeld darauf achten muss, dass es hier nicht unterschiedliche Farbtöne - wie bei der EU-Lizenz - gibt.

Sicherlich nicht sinnvoll ist die Aufnahme des Fahrzeugkennzeichens in der Abschrift, da Fahrzeugwechsel häufig vorkommen und überdies auch Mietfahrzeuge eingesetzt werden können.

Ein Online-Register ist nur dann sinnvoll, wenn es begleitend, also ohne die Abschriften zu ersetzen, aufgebaut wird. Wir betrachten das Mitführen der Abschriften als einzige Möglichkeit, unbefugte Gewerbeausübung schon am Tatort wirksam bekämpfen zu können.

Frage 7 - Sollte die Fahrerbescheinigung innerhalb der Gemeinschaft einheitlicher gestaltet werden? Soll das Format der derzeitigen Bescheinigung in Papierform geändert werden? Sollte die Bescheinigung elektronisch lesbar gemacht werden?

Die Fahrerbescheinigung hat sich in der Praxis bewährt. Eine Vereinheitlichung des Formates erscheint aber durchaus zweckmäßig. Eine Kombination mit anderen elektronischen Medien (Fahrerkarte zum digitalen Kontrollgerät) ist zu kostenaufwendig und daher nicht zweckmäßig. Die jetzige Papierform garantiert den Unternehmungen auch die notwendige Flexibilität bei der Ausstellung einer Fahrerbescheinigung.

Frage 8 - Sollte die derzeitige Gültigkeitsdauer von maximal fünf Jahren verkürzt werden?

Wie bei der Verkürzung von EU-Lizenzen wird auch hier eine kürzere Geltungsdauer als 5 Jahre abgelehnt.

Frage 9 - Sind die Beteiligten der Auffassung, dass die Pflicht, eine Fahrerbescheinigung mit sich zu führen, auf Fahrer ausgeweitet werden sollte, die die Staatsangehörigkeit eines EU-Mitgliedstaats besitzen?

Eine Verpflichtung auch für EU-Bürger eine Fahrerbescheinigung mitzuführen halten wir nicht für notwendig. In diesem Zusammenhang darf auf die Richtlinie zur Berufskraftfahrergrundqualifikation verwiesen werden, in der eine höhere Qualifikation der C + D Lenker angestrebt wird. Diese Grundqualifikation und die Weiterbildung sind in eigenen Dokumenten zu bestätigen. Aus diesem Grund halten wir die Schaffung von weiteren Fahrerdokumenten (neben der seit der Einführung des digitalen Kontrollgerätes notwendigen Fahrerkarte) für nicht notwendig.

Es könnte diskutiert werden, eine Verpflichtung zum Mitführen einer Fahrerbescheinigung für jene EU Mitgliedsstaaten vorzusehen, für die es (noch) keine Arbeitnehmerfreizügigkeit gibt. Ebenso sollte überlegt werden, ob eine Art „EU- Fahrerkarte“ eingeführt wird, auf der neben den Führerscheindaten auch die Sozialversicherungs- und Ausländerbeschäftigungsdaten gespeichert sind.

Frage 10 - Sollten die Kontrolldokumente für Beförderungen im Gelegenheitsverkehr vereinheitlicht werden und, soweit wie möglich, Vorgaben detailliert werden, um Unsicherheiten bei Überprüfungen zu vermeiden?

Eine Vereinheitlichung, aber auch eine Vereinfachung der Kontrolldokumente ist begrüßenswert, weil dies einen Beitrag zur Verwaltungsvereinfachung darstellt. Grundsätzlich wäre es empfehlenswert, wenn EU-Fahrtenblätter, Interbusfahrtenblätter und ASOR-Fahrtenblätter in einem Dokument zusammengefasst werden könnten.

Frage 11 - Wie stehen die Beteiligten zur Verwendung von einheitlichen, gemeinschaftsweiten Fahrtenblättern im Güterkraftverkehr, um die Vielzahl nationaler Dokumente zu ersetzen?

Einheitliche Fahrtenblätter werden begrüßt. Es soll jedoch nur auf die grundlegenden Merkmale des Transports abgestellt werden (Auftraggeber, Be- bzw. Entladestelle, transportiertes Gut).

Frage 12: Soll die Genehmigungsregelung für den grenzüberschreitenden Personenlinienverkehr beibehalten, vereinfacht oder abgeschafft werden?

Die bestehende Regelung sollte verschärft werden, da die Genehmigung von mehreren Unternehmen auf gleichen Auslandslinien zu ruinösen Konkurrenzsituationen führt und klein- und mittelständische Unternehmen von Global Players verdrängt werden. Das führt zu monopolistischen Entwicklungen, die nicht im Sinne der europäischen Wirtschaftspolitik liegen können.

Frage 13 - Vorausgesetzt, dass die Beteiligten eine Beibehaltung der gegenwärtigen Genehmigungsregelung befürworten, ist eine kürzere Bearbeitungsdauer der Genehmigungsanträge für die innerstaatlichen Behörden machbar?

Jede Verkürzung der Bearbeitungsdauer von Genehmigungsanträgen, sofern machbar, ist aus Sicht der Wirtschaftskammerorganisation zu begrüßen und zu befürworten.

Frage 14 - Vorausgesetzt, dass die Beteiligten eine Beibehaltung der gegenwärtigen Genehmigungsregelung befürworten, sind diese Rechtsmittelverfahren klar und wirksam?

-

Frage 15 - Vorausgesetzt, dass die Beteiligten eine Beibehaltung der gegenwärtigen Genehmigungsregelung befürworten, gibt es sonstige Aspekte der Regelung, die geändert werden könnten, um die Verwaltungsverfahren zu vereinfachen oder die Funktionsweise der Genehmigungsregelungen auf andere Weise zu verbessern, z. B. durch Fokussierung auf Übereinstimmung mit Sicherheits- und Sozialvorschriften?

-

Frage 16 - Sollten Kabotagebeförderungen im Stadt- und Vorortbereich im Rahmen grenzüberschreitender Verkehrsdienste zugelassen werden? Unter welchen Bedingungen?

Hier voreilig von Kabotagebeförderungen im Stadt- und Vorortbereich zu sprechen, muss auf das Schärfste abgewiesen werden, da eine Kabotageregelung nur einheitlich in Europa erfolgen kann. Bevor es keine einheitlichen Regelungen in Europa gibt und stattdessen aber nationale Regelungen wie in Frankreich, Italien und Österreich, kann diese Frage für erlaubte Kabotagebeförderungen im städtischen Bereich nur abgelehnt werden.

Frage 17 - Erachten die Beteiligten die unterschiedlichen Regelungen als ein Problem? Sind die Beteiligten der Auffassung, dass eine klarere und präzisere Definition von Kabotage nützlich wäre?

Hinsichtlich der Kabotage wird eine einheitliche, klarer definierte und die ursprüngliche Intention der Regelung (Vermeidung leerer Rückfahrten) deutlicher berücksichtigende Neuregelung befürwortet. Wir ersuchen im Sinne der Rechtssicherheit eine klare und eindeutige Definition von Kabotage und auch Regelungen über die Einhaltung über die Kabotagevorschriften zu schaffen.

Entscheidend für die Durchführung von Kabotagefahrten ist aus der Sicht der Auftraggeber die Kostenstruktur der Dienstleister. Die ungleiche Kostenstruktur ist jedoch ein Faktor, der die Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Wirtschaft stark belastet, da zumindest für die neuen EU-Staaten ein eklatantes Ungleichgewicht der Kräfte (Versicherungen, Personalkosten etc.) festzustellen ist. Erst wenn die Kostenstruktur vergleichbar ist, ist auch eine Marköffnung ein Beitrag zu fairem Wettbewerb.

Frage 18 - Was halten die Beteiligten von diesen beiden Ansätzen? Welche andere alternative Vorschläge für eine klare und leicht zu vollziehende Definition von Kabotage im Straßengüterverkehr gäbe es?

Aus unserer Sicht kann eher der 1. Ansatz unterstützt werden. Der Ansatz 2 würde für grenznahe Regionen - und dazu gehört ohne Zweifel der österreichische Raum - eine starke Verschlechterung bringen. Die Rückkehr in den Heimatstaat des Fahrzeuges (Tschechien, Slowakei, Ungarn) wäre ohne Schwierigkeiten möglich und de facto könnte hier unbegrenzt Kabotage durchgeführt werden. Für eine wirksame Kontrolle ist unbedingt ein Fahrtenheft, Fahrtenbuch etc. notwendig.

Sollte der Ansatz 2 größere Zustimmung finden, muss aber jedenfalls die Festlegung der Zahl der zulässigen Fahrten mit maximal drei als essentieller Regelungsbestandteil berücksichtigt werden. Im Übrigen sollte das Fahrtziel am Rückweg in den jeweiligen Niederlassungsstaat oder am Weg zu einer Ladestelle eines weiteren grenzüberschreitenden Transportes liegen.

Wir sprechen uns jedenfalls für eine EU-einheitliche Regelung aus, die das Wesen der Kabotageliberalisierung (Vermeidung von Leerfahrten) und die geografischen Besonderheiten der verschiedenen Mitgliedstaaten berücksichtigt.

Frage 19 - Welche Bereiche sollten zusätzlich in die in Art. 6 Abs. 1 der Verordnung Nr. 3118/93 enthaltene Liste aufgenommen werden bzw. aus der Liste gestrichen werden?

-

Frage 20 - Welche Erfahrungen haben die Beteiligten mit der Anwendung der Richtlinie 96/71/EG auf Kabotagetätigkeiten gemacht? Wie beurteilen sie die Möglichkeit, Kabotagefahrten vom Geltungsbereich der Richtlinie auszunehmen, sofern die Kabotage auf einen Zeitraum unter einem Monat beschränkt ist?

Die Kabotageliberalisierung gegenüber den neuen Mitgliedstaaten wurde deswegen mit Übergangsfristen versehen, da die Unternehmer aus diesen Ländern geringere Kostenstrukturen haben und daher auch günstigere Dienstleistungen anbieten können. Die Löhne in diesen Ländern sind auch viel geringer. Wenn nun im Zuge einer Arbeitnehmerentsendung der Arbeitnehmer nicht nach dem Lohnniveau im Land der Beschäftigung eingesetzt werden muss - auch nur vorübergehend - stehen wir hier wieder vor derselben Wettbewerbsverzerrung. Kabotagefahrten dürfen daher nicht vom Geltungsbereich der Richtlinie ausgenommen werden, auch nicht für kurzfristige Zeiträume oder geringfügige Tätigkeiten.

Frage 21 - Gibt es weitere Aspekte des Zugangs zum Straßenverkehrsmarkt, die die Beteiligten ansprechen möchten? Die Generaldirektion für Energie und Verkehr ist besonders an Vorschlägen interessiert, welche geeignet sind, die Qualität im Straßengüterverkehr in der Gemeinschaft zu heben sowie diesen zu optimieren, ohne zusätzliche administrative Kosten zu verursachen.

Besonders wichtig ist, dass in den europarechtlichen Vorschriften etwa vergleichbar zur Verordnung 561/2006 eine Auftraggeberhaftung normiert wird. Die Praxis hat gezeigt, dass die gesamte Verantwortung dem Kraft- bzw. Personenverkehrsunternehmer übertragen wird und die Auftraggeber die Einhaltung der gesetzlichen Normen nicht unterstützen. Dies führt in einzelnen Marktsegmenten zu großen Verzerrungen im Wettbewerb, insbesondere dann, wenn nicht alle Unternehmungen gewillt sind diesen Anforderungen zu entsprechen. Viele Unternehmungen sind auch auf Grund der Kostensituation nicht in der Lage, den Anforderungen zu entsprechen.

Teil B

Frage 1: Sind höhere Mindeststandards für den Zugang zu diesem Beruf nötig und wenn ja, mit welcher Begründung? Falls ja, sollen diese für alle Tätigkeiten des grenzüberschreitenden Kraftverkehrsunternehmers gelten oder nur für bestimmte? Welche Tätigkeiten sollten dies sein?

Die derzeit geltenden Mindeststandards für den Zugang zu diesem Beruf sind ausreichend. Trotzdem müssen diese Mindeststandards in der EU vereinheitlicht werden, um besser kontrollierbar zu werden und mehr Wettbewerbsgleichheit zu bringen.

Eine einheitliche Vollziehung der Vorschriften liegt aber umso mehr im Interesse der betroffenen Unternehmen. So wurde mehrfach berichtet, dass in Deutschland die Prüfung zur fachlichen Eignung in einem 2-Wochen Kurs vermittelt wird, bei dem sogar mittels Werbung darauf hingewiesen wird, dass das anbietende Unternehmen eine „Durchkommgarantie“ gibt. In anderen Bereichen mussten wir bereits feststellen, dass in den neuen EU-Staaten - bei direktem Vergleich mit Österreich - Verwaltungsvorschriften nicht so exakt angewandt werden.

Frage 2: Sollten über die Kriterien der Zuverlässigkeit, finanziellen Leistungsfähigkeit und fachlichen Eignung hinaus weitere Kriterien festgelegt werden? Wenn ja, welche? Sollten z. B. Kriterien aufgenommen werden, die die Berufsausübung durch „Briefkastenfirmen“ verhindern?

Die Kriterien der Zuverlässigkeit, finanziellen Leistungsfähigkeit und fachlichen Eignung sind ausreichend. Es bedarf aber auf jeden Fall auf europäischer Ebene einer Regelung über die erforderlichen Abstellplätze eines Transportunternehmers. Hier muss eine praktikable europaweit einheitliche Regelung gefunden werden.

Die Tätigkeit von Briefkastenfirmen muss verhindert werden. Kriterien könnten der Nachweis entsprechender Räumlichkeiten sowie die Angabe der Zahl der unmittelbar am Standort beschäftigten MitarbeiterInnen sein.

Frage 3: Welche Ausnahmeregelungen und Befreiungen könnten entfallen?

Grundsätzlich halten wir die Differenzierung für Fahrzeuge unter und über 3,5 to für sinnvoll. Jede weitere Differenzierung (6 to, 7,5 to usw.) erscheint nicht notwendig und könnte im Ergebnis auch zu einer Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der Umwelt und eventuell der Sicherheit führen.

Grundsätzlich sind sehr viele Bestimmungen für den Berufszugang sicherheitsorientierte Maßnahmen; aus diesem Grund sind Ausnahmen restriktiv zu gewähren und dürfen nicht dazu führen, dass zB der Werkverkehr gegenüber dem gewerblichen Güterverkehr begünstigt wird. Eine Einbeziehung des Kleintransportgewerbes sollte jedoch nicht ganz außer Betracht bleiben (Sicherheit, Qualität etc.)

Frage 4: Müssen die Voraussetzungen für den Zugang zu diesem Beruf häufiger kontrolliert werden? Wenn ja, gilt dies für alle oder nur für bestimmte Voraussetzungen? Wenn ja, welche Option wird hierfür bevorzugt? Wird Option A bevorzugt, welches Intervall wird dann vorgeschlagen?

Eine häufigere Kontrolle dieser Berufsvoraussetzungen wird auf das Schärfste abgelehnt. Die derzeitigen Kontrollen sind ausreichend. Eine Verkürzung der Überprüfungstermine (alle 5 Jahre)

wird ebenfalls als nicht sinnvoll erachtet. Sollte der verkürzten Überprüfung jedoch der Vorzug gegeben werden, unterstützen wir die Option B (Stichprobenprinzip).

Frage 5: Wird es als erforderlich erachtet, dass das Gemeinschaftsrecht Maßnahmen vorsieht, die ein Unternehmen, dem die Betriebsgenehmigung entzogen wurde, daran hindern, sich in einem anderen Mitgliedstaat niederzulassen? (Siehe auch Frage 10)

Grundsätzlich sind wir der Auffassung, dass auch in einem anderen Mitgliedsstaat eine behördliche Überprüfung ergeben müsste, dass Berufszugangsvoraussetzungen fehlen. Wenn z.B. die Entziehung wegen mangelnder Leistungsfähigkeit erfolgte, so wird wohl auch bei einem neuerlichen Antrag (in einem anderen Mitgliedsstaat) die Leistungsfähigkeit nicht entsprechend nachgewiesen werden können. Es ist daher wichtig, dass auf eine einheitliche Verwaltungspraxis geachtet wird.

Wir halten es jedenfalls für erforderlich, dass das Gemeinschaftsrecht Maßnahmen vorsieht, die ein Unternehmen, dem die Betriebsgenehmigung entzogen wurde, darin hindert, sich in einem anderen Mitgliedsstaat niederzulassen.

Frage 6: Gibt es Verwaltungskosten, die durch die Umsetzung der in diesem Papier vorgeschlagenen Maßnahmen verursacht würden und die verringert oder vermieden werden könnten? Welche sind dies und wie könnte dies erfolgen?

Die Verwaltungskosten beim Einholen von polizeilichen Führungszeugnissen und beim Nachweis der Prüfung müssen auf jeden Fall vermieden werden. Es sollte auch die Möglichkeit eines On-line Registers geben, um den Zugriff aller Behörden ohne höhere Kosten zu ermöglichen.

Die Berufszugangsvoraussetzungen regeln detailliert, wie die Leistungsfähigkeit nachzuweisen ist. Darunter zählt unter anderem die Vorlage der letzten Bilanzen. Die Einführung eines Formblattes, ausgefüllt von einem Steuerberater oder Wirtschaftstreuhänder, könnte einerseits Kosten sparen, andererseits auch die Überprüfung der Voraussetzungen der Leistungsfähigkeit erleichtern.

Frage 7: Sollte das Kriterium, dass keine wiederholten Rechtsverstöße begangen wurden, eine Voraussetzung für die Anerkennung der Zuverlässigkeit und die Zugangsberechtigung zum Beruf darstellen?

Bei diesem Punkt ist der größte Veränderungsbedarf gegeben. Die Definition wiederholt begangener Verstöße muss auf jeden Fall näher ausgeführt werden. Hier muss einheitlich in Europa eine Unterscheidung jedenfalls für die jeweilige Betriebsgröße gemacht werden. Ein mittlerer oder großer Transportunternehmer wird auf Grund des größeren Fuhrparks immer wiederholt begangene Verstöße vertreten müssen. Vor allem im Sinne der Doppel- und Mehrfachbestrafung des Zulassungsbesitzers, des Fahrers und des Verladers muss hier mit Maß und Ziel vorgegangen werden.

Wenn sich ein Fahrer nicht an die gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten und Überladungen auch im wirklichen minimalen Bereich hält, ist der Zulassungsbesitzer immer für die Handlungen des jeweiligen Mitarbeiters verantwortlich. Die Praxis zeigt, dass jeder Transportunternehmer die Fahrer anweist, die Lenk- und Ruhezeiten und auch die Ladegutsicherungsvorschriften genauestens einzuhalten. Sollten trotzdem Übertretungen festgestellt werden, sollte bei der Beurteilung der Zuverlässigkeit unbedingt auf die Betriebsgröße abgestellt werden. Als Vorschlag könnte eine Tabelle dienen, die auf die Anzahl der Fahrzeuge abstellt; minimale Bestrafungen im Minutenbereich bei Überschreitungen der Lenkzeiten und im Kilobereich bei Überladungen gelten als keine Verstöße und erst bei schwerwiegenden Verstößen kann ein

Konzessionsentziehungsverfahren gestartet werden. Auch die genaue Definition eines schweren Verstoßes muss in der gesetzlichen Regelung Einklang finden.

Frage 8: Ist auf europäischer Ebene eine Harmonisierung der Definition eines schweren Verstoßes im Zusammenhang mit dem Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers erforderlich?

Wie bereits bei Frage 7 ausgeführt, erscheint eine Harmonisierung sinnvoll. Nochmals sei betont, dass unbedingt auch eine Gewichtung hinsichtlich der Fahrzeuganzahl vorzunehmen ist. Aufgrund der zahlreichen Kontrollen auf der Straße ist auch bei bester Organisation des Betriebes verwaltungsstrafrechtliches Fehlverhalten nicht zu vermeiden. In diesem Zusammenhang fordern wir auch die gesetzliche Verankerung eines Kontrollsystems (Compliance Programm). Dies hätte den Vorteil, dass der Unternehmer genau weiß, welche Kontrollen er innerbetrieblich umzusetzen hat, und könnte bei Einhaltung von diesem Kontrollsystem das verwaltungsstrafrechtliche Verschulden beseitigen.

Wir sind der Ansicht, dass es auf EU- Ebene unbedingt erforderlich ist, eine Harmonisierung der Definition eines schweren Verstoßes im Zusammenhang mit dem Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers vorzunehmen.

Frage 9: Muss in den europäischen Rechtsvorschriften die Liste der Personen angegeben werden, die das Kriterium der Zuverlässigkeit erfüllen müssen? (ja/nein) Wenn ja: Müssen hierin noch weitere Kategorien über die Geschäftsführer, Direktoren und am Unternehmen beteiligten Personen hinaus aufgeführt werden?

Eine Liste der Personen, die das Kriterium der Zuverlässigkeit erfüllen müssen, ist nicht notwendig. Jedenfalls ist die Aufnahme von an Unternehmen beteiligten Personen unabhängig von ihrem Beteiligungsausmaß abzulehnen.

Frage 10: Ist ein einfacherer Zugriff der Behörden, welche die Lizenzen erteilen, auf Informationen über Verurteilungen und zur Ahndung getroffene Maßnahmen erforderlich, die dem Zugang zum Beruf entgegenstehen?

Aus unserer Sicht ist es kein Problem, dass die Behörde in die entsprechenden Verwaltungsakte Einsicht nehmen kann. In Österreich stehen diese Daten den zuständigen Behörden ohnehin problemlos zur Verfügung.

Frage 11: Ist das bestehende System zum Austausch von Informationen über Verstöße und Sanktionen ausreichend? Falls nicht, welche Vorschläge zur Verbesserung gibt es?

Hierfür gibt es keine Verbesserungsvorschläge; das bestehende System ist ausreichend.

Frage 12: Ist eine weiter gehende Harmonisierung der Verfahren zur Beurteilung der finanziellen Leistungsfähigkeit erforderlich? Wenn ja, auf der Grundlage welcher Finanzaufstellungen soll dies erfolgen? Mit welchen Schwellenwerten? Wer soll die Beurteilung durchführen? Mit welcher Häufigkeit?

Eine weitergehende Harmonisierung ist nicht notwendig. Allerdings wäre eine Vereinheitlichung in Form eines Dokumentes (systematisierte Vermögensübersicht) empfehlenswert.

Eine Wertanpassung der Schwellenwerte etwa alle 5 Jahre wäre überlegenswert. Diese Häufigkeit ergibt sich ohnedies aus der Genehmigungsdauer der EU- Lizenzen. Die endgültige Beurteilung hat jedenfalls weiter durch die Behörde zu erfolgen.

Frage 13: Kommt eine verbindlich vorgeschriebene Berufshaftpflichtversicherung als Möglichkeit in Betracht, die genauer geprüft werden sollte? (ja/nein) Wenn ja, soll dieses System das gegenwärtig bestehende System ergänzen oder ersetzen? Wenn ja, welche Risiken und welche Mindestsicherheiten sollten durch eine derartige Versicherung abgedeckt werden?

Eine verbindlich vorgeschriebene Berufshaftpflichtversicherung erscheint aus heutiger Sicht entbehrlich. Für Schäden als Folge von Verkehrsunfällen besteht ohnehin eine KFZ-Haftpflichtversicherung. Überdies ist im Güterkraftverkehr auf Verlangen des Auftraggebers ohnehin eine CMR-Versicherung bzw. eine Transportversicherung abzuschließen.

Frage 14: Ist eine weiter gehende europäische Harmonisierung der Prüfungen erforderlich? Welche Befreiungen könnten entfallen?

Ein Mindestniveau an Ausbildung und Qualifikation muss auf jeden Fall geregelt werden. Wie bereits oben ausgeführt, scheint das Prüfungsniveau in den einzelnen Ländern unterschiedlich zu sein. Die Befreiung für langjährig leitenden MitarbeiterInnen sowie die Anrechnungsmöglichkeiten einschlägiger Ausbildungen sollten jedoch erhalten bleiben.

Frage 15: Muss die Person, die im Besitz des Befähigungsnachweises ist, beim Unternehmen angestellt sein und in dem betreffenden Land ihren ständigen Wohnsitz haben? (ja/nein)

Nach derzeitiger Rechtslage in Österreich muss der Befähigungsnachweisträger entweder Organstellung oder Mitarbeiterstellung haben. Die Praxis zeigt, dass die Mitarbeitervariante sehr oft gewählt wird, wobei inhaltlich dieser Arbeitnehmer wenig Einfluss auf gewerberechtliche Entscheidungen hat. Es darf in Erinnerung gerufen werden, dass früher auch die Prokurastellung ausreichend war, um einer Rechtspersönlichkeit die fachliche Eignung zu vermitteln. Dies würde auch einen flexibleren Einsatz mit sich bringen und wird daher von uns unterstützt.

Eine Unternehmensbeteiligung in Kombination mit der Geschäftsführerposition sollte auch als ausreichend erachtet werden. Außerdem sollten einheitliche Sanktionen gegen Missbrauch vorgesehen werden.

Fragen 16: Möchten Sie weitere Anmerkungen oder Vorschläge einreichen, die Sie bei der Überarbeitung der europäischen Rechtsvorschriften über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers berücksichtigt sehen möchten?

-

Frage 17: Möchten Sie andere Maßnahmen vorschlagen, um den Verwaltungsaufwand zu verringern, der mit in diesem Papier aufgeworfenen und als nützlich erachteten Vorschlägen eventuell verbunden ist?

-

Freundliche Grüße

Dr. Veronika Kessler
Abteilungsleiterin