

20.26

Abgeordnete Rebecca Kirchbaumer (ÖVP): Verehrte Frau Präsidentin! Verehrte Frau Bundesministerin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Liebe Zuseherinnen und Zuseher zu Hause! Kollege Deimek ist ja oft sehr wortgewandt, aber das war jetzt recht amüsan. (*Abg. Deimek: Traurig für den Parlamentarismus!*) Ich muss schon eines sagen: In der Zeit, in der wir uns momentan befinden, ist es vielleicht auch nicht gar so zielführend, wenn man solche Aussagen macht. (*Abg. Deimek: Räterepubliken gibt es viele!*)

Zu Beginn meiner Rede möchte ich – Herr Kollege Weratschnig hat ihn schon angekündigt – einen **Abänderungsantrag** der Abgeordneten Andreas Ottenschläger, Hermann Weratschnig, Kolleginnen und Kollegen zu Tagesordnungspunkt 17 – Bericht des Verkehrsausschusses, über den Antrag 2224/A der Abgeordneten Andreas Ottenschläger, Hermann Weratschnig, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Güterbeförderungsgesetz 1995, das Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 und das Kraftfahrliniengesetz geändert werden – einbringen.

Aufgrund seines Umfangs ersuche ich die Frau Präsidentin, den Antrag verteilen zu lassen beziehungsweise soweit ich es gesehen habe, ist er schon verteilt worden.

Inhaltlich geht es im Wesentlichen darum, dass wir die Richtlinie betreffend Kleintransporteure im Grenzbereich, also für den Güterverkehr bis zu 3,5 Tonnen, umsetzen.

Güterverkehrsgesetz ist ein Begriff, den viele Menschen vielleicht gar nicht kennen. Das Wort Güter bedeutet Waren, die von A nach B transportiert werden. Durch den zunehmenden Onlinehandel – dieses Wachstum ist ja zu begrüßen – wird natürlich auch der Verkehr mehr, und es braucht dafür auch entsprechende Rahmenbedingungen.

Es werden in Zukunft auch noch mehr Pakete transportiert werden. Der heimische Handel ist ja Gott sei Dank auch schon auf den Zug der Digitalisierung aufgesprungen, man findet also auch viele österreichische Onlineshops. Dazu auch meine Bitte an alle Konsumentinnen und Konsumenten: Schauen Sie darauf, wenn Sie etwas online bestellen, dass Sie beim heimischen, regionalen, stationären Handel einkaufen! (*Beifall bei der ÖVP sowie des Abg. Weratschnig.*) Das wäre uns ganz wichtig. Dadurch erhalten wir Arbeitsplätze, dadurch wird der stationäre Handel unterstützt.

Um die enormen Warenmengen des Onlinehandels zu bewältigen, hat es in den letzten Jahren einen extremen Zuwachs in der Kleintransporteurbranche gegeben. Es wurden ganz, ganz viele Unternehmungen gegründet. Durch den niederschweligen

Zugang zum Kleintransportergewerbe ist es natürlich auch dazu gekommen, dass die Qualität leider Gottes nicht immer sehr positiv gewesen ist.

Mit diesem Gesetz setzen wir eine EU-Richtlinie um. Die Konzessionsprüfung beim grenzüberschreitenden Verkehr soll sowohl für den Handel als auch in weiterer Folge für den Verbraucher eine Qualitätssicherung für die Zukunft bewirken. Durch die Ausstellung einer EU-Gemeinschaftslizenz je nach Fahrzeug analog zum großen Güterbeförderungsgewerbe wird das konzessionierte Gewerbe auch kontrollierbarer. Ebenso wird eine finanzielle Leistungsfähigkeit je Fahrzeug gefordert, was eine nochmalige Qualitätssteigerung mit sich bringen wird.

Wichtig ist auch, zu sagen, dass für diejenigen Unternehmerinnen und Unternehmer, die vor dem 20. August 2020 bereits zehn Jahre in diesem Gewerbe tätig waren, diese neuen Konzessionen sozusagen nicht erforderlich sind, dass man dazu keine Konzessionsprüfung zu machen braucht. Das Ziel dieser Richtlinie ist, gleiche Rahmenbedingungen für den grenzüberschreitenden Güterverkehr im Europäischen Wirtschaftsraum zu schaffen.

An dieser Stelle möchte ich mich bei allen bedanken, die an dieser Gesetzesvorlage gearbeitet und sich für sie eingesetzt haben. Es war nicht allzu einfach, wir haben schauen müssen, dass wir jedem gerecht werden: der Wirtschaft und der EU-Richtlinie. Vielen herzlichen Dank dafür! Es war vielleicht nicht immer ganz einfach, aber ich glaube, das Endresultat ist ein gutes. Ich bitte um breite Zustimmung und ich habe ja auch schon gehört, dass FPÖ und SPÖ, die Grünen und unsere Volkspartei dafür sind. – Vielen herzlichen Dank. *(Beifall bei ÖVP und Grünen.)*

20.31

Der Antrag hat folgenden Gesamtwortlaut:

Abänderungsantrag

der Abgeordneten Andreas Ottenschläger, Hermann Weratschnig

Kolleginnen und Kollegen

zu Tagesordnungspunkt 17.) Bericht des Verkehrsausschusses über den Antrag 2224/A der Abgeordneten Andreas Ottenschläger, Hermann Weratschnig, MBA MSc, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Güterbeförderungsgesetz 1995, das Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 und das Kraftfahrlniengesetz geändert werden (1347 d.B.)Der Nationalrat wolle in zweiter Lesung beschließen:

Der Antrag 2224/A betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Güterbeförderungsgesetz 1995, das Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 und das Kraftfahrlineiengesetz geändert wird, in der Fassung des Ausschussberichts (1347 d.B.), wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 Z 1 lautet:

„1. § 1 Abs. 1 bis 3 lautet:

„§ 1. (1) Dieses Bundesgesetz gilt für

1. die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3 500 kg übersteigt, durch Beförderungsunternehmen,

2. den Werkverkehr mit solchen Kraftfahrzeugen,

3. die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern im grenzüberschreitenden Güterverkehr ausschließlich mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt zwischen 2 500 kg und 3 500 kg liegt, durch Beförderungsunternehmen sowie

4. die Arbeitszeit von selbstständigen Kraftfahrern bei der gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern mit den in Z 1 genannten Kraftfahrzeugen.

Es gilt nicht für Fuhrwerksdienste, auf die die Gewerbeordnung 1994 (GewO 1994), BGBl. Nr. 194, gemäß ihrem § 2 Abs. 1 Z 2 nicht anzuwenden ist.

(2) Abweichend von Abs. 1 gelten jedoch die Bestimmungen der § 6 Abs. 1 bis 4, § 7 Abs. 2, § 10, § 11 und die Bestimmungen der Abschnitte VI, VII und X auch für:

1. die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern im innerstaatlichen Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen Kraftfahrzeugen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt zwischen 2 500 kg und 3 500 kg liegt und

2. die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen Kraftfahrzeugen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 2 500 kg nicht übersteigt.

(3) Abweichend von Abs. 1 gelten jedoch die Bestimmungen der § 7 Abs. 2, § 10 und die Bestimmungen der Abschnitte VI, VII und X auch für den Werkverkehr mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen Kraftfahrzeugen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3 500 kg nicht übersteigt.“

2. Nach Artikel 1 Z 1 werden folgende Z 1a, 1b und 1c eingefügt:

„1a. § 2 Abs. 2 und 3 lauten:

„(2) Konzessionen dürfen nur für folgende Arten der gewerbsmäßigen Güterbeförderung erteilt werden:

1. für die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen gemäß § 1 Abs. 1 Z 1 im innerstaatlichen Verkehr;
2. für die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen gemäß § 1 Abs. 1 Z 1 im grenzüberschreitenden Verkehr
3. für die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen gemäß § 1 Abs. 1 Z 3 im grenzüberschreitenden Verkehr.

(3) Konzessionen für den grenzüberschreitenden Güterverkehr berechtigen auch zur Ausübung des innerstaatlichen Güterverkehrs. Konzessionen für den innerstaatlichen Güterverkehr berechtigen zu jeder gewerbsmäßigen Güterbeförderung, bei der Ausgangsort und Ziel der Fahrt im Inland liegen. Konzessionen für die Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen gemäß § 1 Abs. 1 Z 1 berechtigen auch zur Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen gemäß § 1 Abs. 1 Z 3.’

1b. § 5 Abs. 1 lautet:

„(1) Die Konzession darf nur erteilt werden, wenn neben den allgemeinen Voraussetzungen für die Ausübung eines reglementierten Gewerbes folgende Voraussetzungen gemäß Artikel 3 Verordnung (EG) Nr. 1071/09 erfüllt sind:

1. die Zuverlässigkeit,
2. die finanzielle Leistungsfähigkeit,
3. die fachliche Eignung (Befähigungsnachweis) und
4. eine tatsächliche und dauerhafte Niederlassung in Österreich.

Der Bewerber um eine Konzession für die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen gemäß § 1 Abs. 1 Z 1 hat überdies entsprechend dem beabsichtigten Konzessionsumfang (§ 3) in der in Aussicht genommenen Standortgemeinde oder

einer anderen Gemeinde im selben oder einem angrenzenden Verwaltungsbezirk über die erforderlichen Abstellplätze außerhalb von Straßen mit öffentlichem Verkehr zu verfügen. Sämtliche Voraussetzungen müssen während der gesamten Dauer der Gewerbeausübung vorliegen. Werden diese Voraussetzungen vom Gewerbetreibenden nicht mehr erfüllt, so ist die Konzession zu entziehen. Die §§ 87 bis 91 GewO 1994 bleiben hiervon unberührt. Die zuständige Gliederung der Landeskammer der gewerblichen Wirtschaft ist vor der Erteilung der Konzession aufzufordern, zur Frage der Leistungsfähigkeit des Betriebes eine Stellungnahme abzugeben.'

1c. In § 5 wird nach Abs. 1a folgender Abs. 1b eingefügt:

„(1b) Bewerber um eine Konzession für die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern gemäß § 1 Abs. 1 Z 3, die nachweisen können, dass sie in dem Zeitraum von zehn Jahren vor dem 20. August 2020 ohne Unterbrechung ein Unternehmen derselben Art geleitet haben, sind vom Nachweis der fachlichen Eignung gemäß Abs. 1 Z 3 befreit.“

3. Nach Artikel 1 Z 10 wird folgende Z 10a eingefügt:

„10a. In § 23 wird nach Abs. 1 folgender Abs. 1a eingefügt:

„(1a) Wer als Versender, Spediteur, Auftragnehmer und Unterauftragnehmer eine Güterbeförderung in Auftrag gegeben hat, obwohl er hätte wissen müssen, dass dadurch die Bestimmungen der Kapitel II oder III der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 verletzt werden, begeht eine Verwaltungsübertretung, die mit einer Geldstrafe bis zu 7 267 Euro zu ahnden ist.“

4. Nach Artikel 1 Z 14 wird folgende Z 14a eingefügt:

„14a. An § 26 wird folgender Abs. 10 angefügt:

„(10) Aufgrund dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBl. I Nr. 104/2019 erteilte Konzessionen für die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern gelten ab dem Inkraft-Treten dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBl. I Nr. xxx/2022 als Konzessionen für die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern gemäß § 1 Abs. 1 Z 1.“

5. Artikel 1 Z 16 lautet:

„16. An § 28 wird folgender Abs. 7 angefügt:

„(7) § 1 Abs. 3, § 5 Abs. 7 Z 1 und 8, § 9 Abs. 4, § 19 Abs. 1, 3 und 4, § 19a Abs. 1, § 23 Abs. 1a, 4 und 10, § 24, § 25 Abs. 5 und 6 und § 27a Z 2 und 4 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2022 treten mit Ablauf des Tages der Kundmachung

des genannten Gesetzes in Kraft; gleichzeitig treten § 9 Abs. 3 und 9 und § 23 Abs. 1 Z 10 außer Kraft. § 19d tritt mit 1. April 2022 in Kraft. § 1 Abs. 1 und 2, § 2 Abs. 3a, § 5 Abs. 1 und 1b und § 26 Abs. 10 treten mit 21. Mai 2022 in Kraft. Anträge auf Erteilung einer Konzession für die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern gemäß § 1 Abs. 1 Z 3 und Anmeldungen für die Prüfung der fachlichen Eignung (§ 5 Abs. 4) sind bereits ab dem der Kundmachung folgenden Tag zulässig.“

6. Artikel 2 Z 7 lautet:

„7. An § 21 wird folgender Abs. 10 angefügt:

„(10) Die §§ 14a Abs. 1, 3 und 4, 14b Abs. 1, 15 Abs. 10, 18 Abs. 7 und 22 Z 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2022 treten mit Ablauf des Tages der Kundmachung des genannten Gesetzes in Kraft. § 14e tritt mit 1. April 2022 in Kraft.“

Begründung

Zu Z 1:

In Anpassung an die mit Verordnung 2020/1055/EU ab 21. Mai 2022 geänderten Artikel 1 Abs. 4 lit. a) und aa) der Verordnung Nr. 1071/2009/EG und Artikel 1 Abs. 5 lit. c) und ca) der Verordnung Nr. 1072/2009/EG (Ausnahmebestimmungen) wird der Geltungsbereich in Abs. 1 auf die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen mit Anhängern im grenzüberschreitenden Güterverkehr, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt zwischen 2 500 kg und 3 500 kg liegt (neu eingefügte Z 3) ausgedehnt. Die Änderung in Z 4 (bisher die Z 3) ist notwendig, weil die entsprechenden Regelungen über die Arbeitszeit der selbstständigen Kraftfahrer erst ab 1. Juli 2026 auch für die in Z 3 genannten Güterbeförderungen gelten (dies ergibt sich aus der Verordnung (EU) 2020/1054).

Die Änderungen in Abs. 2 sind notwendige redaktionelle Anpassungen, die sich aus den Änderungen in Abs. 1 ergeben. Abs. 3 muss infolge der Änderungen in Abs. 1 nicht geändert werden und wird daher unverändert aus dem Antrag 2224/A übernommen.

Zu Z 2:

Mit dem neugefassten § 2 Abs. 2 und 3a werden die in Zukunft möglichen Arten von Konzessionen nach dem Güterbeförderungsgesetz in Übereinstimmung mit der Verordnung 2020/1055/EU festgelegt und gleichzeitig klargestellt, dass ein Unternehmer, der zur Güterbeförderung mit Fahrzeugen mit einem höchsten

zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg berechtigt ist, jedenfalls auch Güterbeförderungen mit Fahrzeugen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht zwischen 2 500 und 3 500 kg durchführen darf. Diese Klarstellung erscheint geboten, da sich auch die nachzuweisende finanzielle Leistungsfähigkeit nach der Art der eingesetzten (und vom Konzessionsumfang erfassten) Fahrzeuge richtet (Art. 7 Abs. 1 Verordnung Nr. 2009/1071/EG). Gleich bleibt (bei angepasster sprachlicher Formulierung) die schon bisher bestehende Berechtigung, mit einer Konzession für den grenzüberschreitenden Verkehr auch innerstaatliche Güterbeförderungen durchführen zu dürfen.

Die in § 5 Abs. 1 normierte Verpflichtung, Abstellplätze abseits von Straßen mit öffentlichem Verkehr nachzuweisen, soll sich nicht auf die nunmehr neu dem Gesetz unterliegenden Güterbeförderungsunternehmen erstrecken. Da diese mit deutlich kleineren Fahrzeugen (höchstes zulässiges Gesamtgewicht zwischen 2 500 und 3 500 kg) arbeiten, hat ein Abstellen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr auch eine deutlich geringere Auswirkung auf die Parkplatzsituation.

In Anwendung von Artikel 9 zweiter Unterabsatz der Verordnung Nr. 2009/1071/EG sollen im neu eingefügten § 5 Abs. 1b jene Konzessionswerber, die ein Güterbeförderungsunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr mit Kraftfahrzeugen betreiben wollen, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt zwischen 2 500 kg und 3 500 kg liegt, keine fachliche Eignung nachweisen müssen, wenn sie nachweisen können, dass sie ein Güterkraftverkehrsunternehmen derselben Art in dem Zeitraum von zehn Jahren vor dem 20. August 2020 ohne Unterbrechung geleitet haben.

Zu Z 3:

Der in die Verordnung Nr. 1072/2009/EG neu eingefügte Artikel 14a (Haftung) verpflichtet die Mitgliedstaaten, Vorschriften über Sanktionen gegen Versender, Spediteure, Auftragnehmer und Unterauftragnehmer bei Verstößen gegen die Kapitel II (Grenzüberschreitender Verkehr) oder III (Kabotage) der Verordnung zu erlassen. Diese Strafbestimmung wird im neu eingefügten § 23 Abs. 1a normiert.

Zu Z 4:

In § 26 Abs. 10 wird eine Übergangsbestimmung verankert, die klarstellt, dass vor dem In-Kraft-Treten dieser Novelle erteilte Konzessionen für die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern, auch nach dem In-Kraft-Treten der gegenständlichen Novelle als Konzessionen gemäß § 1 Abs. 1 Z 1 (gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit

Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3 500 kg übersteigt) gelten. Diese Klarstellung erscheint angezeigt, um Probleme zu vermeiden, die sich ergeben könnten, wenn „alte“ Konzessionen nicht den genauen Gesetzeswortlaut als Umschreibung des Konzessionsumfangs enthalten; inhaltliche Änderungen gibt es für solche Konzessionen nicht.

Zu Z 5:

In Übereinstimmung mit der Geltung der Verordnung 2020/1055/EU treten die Bestimmungen für die Beförderung von Gütern gemäß § 1 Abs. 1 Z 3 erst mit 21. Mai 2022 in Kraft. Zur Gewährleistung der Kontinuität dieses Gewerbes können bereits ab dem der Kundmachung folgenden Tag Anträge auf Erteilung einer Konzession nach § 1 Abs. 1 Z 3 und Anmeldungen für die Prüfung der fachlichen Eignung erfolgen.

Zu Z 6:

Hier wird ein Redaktionsversehen korrigiert. § 21 des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes hat bereits einen Abs. 9.

Präsidentin Doris Bures: Der Abänderungsantrag wurde in seinen Grundzügen erläutert, an alle Abgeordneten verteilt und steht daher auch mit in Verhandlung.

Nun ist Frau Bundesministerin Gewessler zu Wort gemeldet. – Bitte, Frau Minister.