

20.33

Abgeordneter Alois Schroll (SPÖ): Frau Präsidentin! Frau Bundesministerin! Kollege Stöger hat es angesprochen, ich werde inhaltlich ein bisschen auf das Güterbeförderungsgesetz eingehen. Es geht um das Kleintransportgewerbe – das heißt, Transporte mit Fahrzeugen bis zu 3,5 Tonnen auf nationaler und europäischer Ebene. Die EU hat eine Verordnung im Rahmen des EU-Mobilitätpakets in Kraft gesetzt, die nachhaltige Änderungen für die Branche der Kleintransporteure mit sich bringt. Bereits gegenwärtig benötigen alle Kleintransporteure, die im grenzüberschreitenden Güterverkehr tätig sind, eine EU-Gemeinschaftslizenz, die noch recht einfach von der zuständigen Gewerbebehörde ausgestellt wird.

Ab dem 22. Mai 2022 benötigt man für diese EU-Gemeinschaftslizenz jedoch eine Konzession. Für die Erlangung dieser wird Folgendes erforderlich sein: die Niederlassung in einem Mitgliedstaat, die Zuverlässigkeit, eine angemessene finanzielle Leistungsfähigkeit und ein Verkehrsleiter, der zuverlässig ist und die fachliche Eignung dafür besitzt. Um im grenzüberschreitenden Verkehr zu fahren, dürfen diese Fahrzeuge nur mehr ein Gesamtgewicht zwischen 2,5 und 3,5 Tonnen haben und müssen die gleichen Auflagen wie die großen erfüllen: finanzielle Leistungsfähigkeit, fachliche Eignung für grenzüberschreitendes Kleintransportgewerbe.

Wirklich entscheidend dabei sind die fachlichen Eignungen. Darunter wird die Ablegung einer Konzessionsprüfung verstanden. Wer sich nun denkt: So eine kleine Prüfung ist ja kein Problem, müsste sich vor Augen führen, dass diese Prüfung vom Inhalt und vom Umfang her jener Konzessionsprüfung für das große Güterbeförderungsgewerbe entspricht. Diese ist lernaufwändig, erfordert den Besuch eines Vorbereitungskurses, und Prüfungstermine waren bis dato sehr rar gesät.

Bis 22. Mai wird all das in der gesamten EU verpflichtend sein. Es darf davon ausgegangen werden, dass unsere Nachbarländer die Einhaltung sehr streng kontrollieren werden. Es bleibt zu hoffen, dass die Nachbarländer hinsichtlich der Einhaltung der EU-Verordnung ähnlich rigoros sein werden wie Österreich und dass seitens der österreichischen Behörden die Einhaltung gerade durch ausländische Unternehmen ebenfalls streng geprüft wird.

Für die Umsetzung der erforderlichen Prüfungsmodalitäten wäre eine Novelle der Berufszugangs-Verordnung Güterkraftverkehr dringend erforderlich. Wir sprechen uns dringend dafür aus, die Prüfung aus Gründen des Sachlichkeitsgebots ausschließlich

auf eine schriftliche Prüfung zu beschränken. Die gesetzlichen Vorbereitungen hinken deutlich hinterher: Sechs Monate, bevor die Auflagen durch die Unternehmen erfüllt werden müssen, wissen die zuständigen Behörden noch immer nicht genau, wie geprüft wird, was geprüft wird, in welchem Zeitraum die Prüfungen stattfinden sollen und wer überhaupt der Prüfer sein soll.

Es stimmt schon, dass sich das Gewerbe der Kleintransporteure weiterentwickeln muss und dass es wünschenswert wäre, wenn sich die Qualität in Bereichen wie der Kalkulation oder der Buchführung steigern würde, doch sind aus unserer Sicht Konsens und Freiwilligkeit dafür entscheidend und nicht eine gesetzlich restriktive Zwangsmaßnahme. Sollte eine solche Maßnahme wirklich erforderlich sein, so kann man sich ja zumindest wünschen, dass die Interessen der Betroffenen vertreten werden und realistische Anforderungen gestellt werden.

Wir werden seitens der sozialdemokratischen Fraktion diesem Abänderungsantrag zustimmen – und ich möchte noch einmal darauf eingehen, was Kollege Stöger schon gesagt hat: Es ist normalerweise Usus, einen Abänderungsantrag den Fraktionen 24 Stunden im Vorhinein zukommen zu lassen. Auch zum Zweck der guten Arbeit im Parlament würden wir darum bitten, dies beim nächsten Mal zu berücksichtigen. – Herzlichen Dank. *(Beifall bei der SPÖ.)*

20.37

Präsidentin Doris Bures: Nächster Redner: Herr Abgeordneter Johannes Margreiter. – Bitte.