

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

Abteilung für Rechtspolitik  
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien  
T 05 90 900-4026  
E [rp@wko.at](mailto:rp@wko.at)  
W [wko.at/oe/news/rechtspolitik](http://wko.at/oe/news/rechtspolitik)

per E-Mail: [st2@bmk.gv.at](mailto:st2@bmk.gv.at)

per Webformular:  
Parlamentarisches Begutachtungsverfahren

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
2024-0.772.550  
20.12.2024

Unser Zeichen, Sachbearbeiter  
Rp 40.1.2025/VO/Sa  
Mag. Victoria Oeser

Durchwahl  
4026

Datum  
24.1.2025

## **Bundesgesetz, mit dem das Güterbeförderungsgesetz 1995, das Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 und das Kraftfahrliniengesetz geändert werden; Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Übermittlung des Entwurfes eines Bundesgesetzes, mit dem das Güterbeförderungsgesetz 1995 (GütbefG), das Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 (GelverkG) und das Kraftfahrliniengesetz (KfLG) geändert werden, und nehmen wie folgt Stellung:

### **I. Allgemeines**

#### **Zur Gemeinschaftslizenz im GütbefG, GelverkG und KfLG**

Bevor wir auf die einzelnen Materien eingehen, halten wir fest, dass die beabsichtigte Ausdehnung der Dauer der Gemeinschaftslizenz im Güterbeförderungsgewerbe auf zehn Jahre ausdrücklich begrüßt wird, diesbezüglich aber wie nachfolgend aufgeführt dringender Nachbesserungsbedarf besteht.

Zwar sieht der Entwurf vor, dass § 7a Abs 2 GütbefG dahingehend geändert wird, dass die Gemeinschaftslizenz nunmehr für die Dauer von zehn Jahren ausgestellt werden soll, allerdings findet sich im Entwurf keine Änderung des in § 5 Abs 1a GütbefG normierten fünfjährigen Intervalls zum Nachweis der zur Konzessionerteilung notwendigen Voraussetzungen. Ohne eine Änderung auch des § 5 Abs 1a GütbefG hätte dies zum Ergebnis, dass die Intervalle auseinanderfallen würden (fünf Jahre vs. zehn Jahre). Da der angestrebte Zweck einer Verwaltungserleichterung damit konterkariert würde, sind im Sinne des Bürokratieabbaus beide Intervalle auf zehn Jahre auszudehnen. Wir plädieren daher dafür, in § 5 Abs 1a GütbefG die Wortfolge „alle fünf Jahre“ auf „alle zehn Jahre“ abzuändern.

Die europarechtliche Rechtsgrundlage für die Ausdehnung der Gültigkeitsdauer der Gemeinschaftslizenz findet sich in Art 4 Abs 2 der VO (EG) Nr. 1072/2009. Diese Bestimmung findet sich deckungsgleich in Art 4 Abs 2 der VO (EG) Nr. 1073/2009 für das

Personenbeförderungsgewerbe mit Omnibussen. Eine auf das GütbefG beschränkte Ausdehnung der Gültigkeitsdauer der Gemeinschaftslizenz auf zehn Jahre erachten wir aufgrund des verfassungsrechtlichen Gleichbehandlungsgebotes als sachlich nicht gerechtfertigt. Daher schlagen wir vor, auch die Bestimmungen des § 11a Abs 2 GelverkG dahingehend abzuändern, dass die Wortfolge „fünf Jahren“ durch die Wortfolge „zehn Jahren“ ersetzt wird.

Zusätzlich müssen für das Personenbeförderungsgewerbe mit Omnibussen auch die §§ 5 Abs 2a GelverkG und 8 Abs 2 KfLG angepasst werden. Dort ist geregelt, in welchem Intervall die in § 5 Abs 1 GelverkG und § 8 Abs 1 KfLG genannten Voraussetzungen (ua Zuverlässigkeit) zu überprüfen sind (mindestens alle fünf Jahre). Dieses Intervall sollte - um im Sinne des Bürokratieabbaus einen Gleichklang herzustellen - ebenfalls auf zehn Jahre ausgeweitet werden. Wir sprechen uns daher dafür aus, die Bestimmungen der §§ 5 Abs 2a GelverkG und 8 Abs 2 KfLG ebenfalls in der Form abzuändern, dass jeweils die Wortfolge „fünf Jahren“ durch die Wortfolge „zehn Jahren“ ersetzt wird.

Ergänzend regen wir an, die in den §§ 11a Abs 5 GelverkG und 7a Abs 5 GütbefG enthaltene Verpflichtung, die Gemeinschaftslizenz sowie sämtliche Abschriften bei Ablauf unverzüglich bei der Konzessionsbehörde abzugeben, zu streichen. Diese Verpflichtung bedeutet für Unternehmen und auch Behörden einen großen bürokratischen Aufwand. Dieser ist nicht gerechtfertigt, da die angesprochenen Gemeinschaftslizenzen ohnehin ungültig sind.

#### **Zu den Kennzeichenmeldeverpflichtungen im GütbefG, GelverkG und KfLG**

Die hier neu geregelte generelle Kennzeichenmeldepflicht wird zu einem erheblichen zusätzlichen bürokratischen Aufwand führen. Sofern mit der Regelung zwingendes EU-Recht umgesetzt wird, sprechen wir uns nicht dagegen aus, wenn der zusätzliche Aufwand durch andere Verwaltungserleichterungen ausgeglichen wird (siehe dazu unsere Anmerkungen oben zu den geplanten Änderungen in § 7a Abs 2 GütbefG).

Wir ersuchen jedenfalls um Klarstellung, ob die Kennzeichenmeldeverpflichtungen auch den Werkverkehr betreffen. Für uns eindeutig ist der Fall bei im Werkverkehr eingesetzten Miet-Omnibussen: Hier beruht die Verpflichtung zur Kennzeichenmeldung auf den Bestimmungen der VO (EG) Nr. 1071/2007/EG bzw. der VO (EU) 2020/1055. Diese sehen nun die Eintragung auch der Fahrzeugkennzeichen in das einzelstaatliche elektronische *“Register der Kraftverkehrsunternehmen, die [...] zur Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers zugelassen wurden”* (Art 16 Abs 1) vor, woraus wir schließen, dass der Werkverkehr jedenfalls nicht betroffen ist. Wir plädieren für entsprechende Klarstellungen in den Erläuterungen des GelverkG und KfLG.

Was im Werkverkehr eingesetzte Miet-LKW angeht, lautet Art 3a der RL 2022/738/EU: *“Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass das amtliche Kennzeichen eines Mietfahrzeugs, das von einem Unternehmen im gewerblichen Güterkraftverkehr eingesetzt wird, in die einzelstaatlichen elektronischen Register gemäß Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 eingetragen wird”*. Da hier zum einen *“der gewerbliche Güterkraftverkehr”* angesprochen wird und es sich zum anderen eben laut Art 16 Abs 1 der VO (EG) Nr. 1071/2009 um das *“Register der Kraftverkehrsunternehmen, die [...] zur Ausübung des Berufs des Kraftverkehrsunternehmers zugelassen wurden”* handelt, gehen wir davon aus, dass im Werkverkehr eingesetzte Miet-LKW von dieser Verpflichtung ausgenommen sind. Wir plädieren daher auch hier für eine Klarstellung in den Erläuterungen des GütbefG.

### **Zur Kennzeichenmeldeverpflichtung bei Kurzzeitmiete**

Wir appellieren an den Gesetzgeber, den Gestaltungsspielraum bei der Umsetzung der europarechtlichen Verpflichtungen wahrzunehmen, kein Gold Plating zu betreiben und kurzzeitige Fahrzeugmieten, insbesondere solche, die nur stundenweise erfolgen, von der Kennzeichenmeldepflicht auszunehmen. Darunter fallen beispielsweise Omnibusse, die von Busunternehmen aufgrund von Kapazitätsengpässen von anderen Busbetrieben samt Lenker kurzfristig angemietet werden, Fahrzeuge von Subunternehmen gemäß KfLG oder Miet-LKW für die tageweise Abdeckung von Auftragsspitzen.

In den Erläuterungen wird zur Begründung der Kennzeichenmeldepflicht der Unternehmer auf die VO (EG) Nr. 1071/2009 verwiesen. Diese wurde durch die VO 2020/1055/EU dahingehend geändert, dass die von den Mitgliedsstaaten geführten Register die amtlichen Kennzeichen der „Fahrzeuge, über die das Unternehmen gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe g verfügt,“ anführen müssen. Gemäß Artikel 5 Absatz 1 lit g der VO (EG) Nr.1071/2009 ist das jene im Verhältnis zum Umfang der Verkehrstätigkeit des Unternehmens angemessene Zahl an Fahrzeugen, über die das Unternehmen gewöhnlich sowie dauerhaft verfügt. Diese Fahrzeuge müssen den Anforderungen des lit e entsprechen, womit grundsätzlich auch Mietfahrzeuge umfasst sind. Da Unternehmen im Fall von Kurzzeitmieten jedoch nicht dauerhaft über die Fahrzeuge verfügen, sind Kurzzeitmieten unseres Erachtens nicht vom Verordnungstext umfasst und stellt daher die Pflicht, auch diese anzuführen, Gold Plating dar.

Zudem steht die Erfassung von Kurzzeitmieten sogar der Intention des Unionsrechtsgebers entgegen. Aus den Erwägungsgründen der VO 2020/1055/EU ist zu entnehmen, dass das Telos der Einführung der Kennzeichenmeldepflicht die Verhinderung des Phänomens der „Briefkastenfirmen“ (siehe Erwägungsgründe 6 und 17) und die „bessere grenzüberschreitende Durchsetzung der Vorschriften der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und (EG) Nr. 1072/2009“ ist. Die kurzzeitige Anmietung von Fahrzeugen dient regelmäßig nur der Abdeckung von Spitzen und ist daher unserer Ansicht nach nicht vom Telos der VO 2020/1055/EU erfasst.

Den Erwägungsgründen 1 und 2 der VO (EG) Nr. 1071/2009 ist zu entnehmen, dass Wettbewerbsverfälschungen verhindert und qualitative Verbesserungen der Dienstleistungen im Interesse der Kraftverkehrsunternehmer, ihrer Kunden und der gesamten Wirtschaft erreicht werden sollen. Eine Meldepflicht für kurzzeitige Fahrzeugmieten würde jedoch genau das Gegenteil bewirken und zu einer massiven bürokratischen Belastung führen, die der qualitativen Verbesserung der Dienstleistungen entgegensteht, insbesondere kleinere Unternehmen unverhältnismäßig belasten und somit deren Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigen würde sowie gleichzeitig keinen signifikanten Mehrwert für die Behörden böte.

Insofern aber doch bei einer allfälligen Argumentation der Miteinbeziehung von kurzzeitig angemieteten Fahrzeugen auf die Richtlinie (EU) 2022/738 zur Änderung der Richtlinie 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr Bezug genommen werden sollte, halten wir fest, dass diese jedenfalls nicht für die Personenbeförderung im GelverkG und KfLG gelten kann.

Wir plädieren abschließend dringend dafür, die Kennzeichenmeldefrist analog der 30-Tageregelung für nationale Zulassungsvorschriften gemäß Art 3 Abs 2 lit b der RL (EU) 2022/738 einzuschränken oder zumindest jedenfalls ganz kurzfristige Mieten von der Kennzeichenmeldepflicht auszunehmen.

### **Weitere Anmerkungen zur Kennzeichenmeldepflicht**

Aus den Bestimmungen der drei Gesetzesentwürfe ergibt sich nicht, welcher Behörde zu melden ist. Unklar ist außerdem, ob auch das Ende einer Fahrzeugmiete zu melden ist. Nach dem Wortlaut der Bestimmungen ist dies zweifelhaft, nach den Grundsätzen der Datenschutz-Grundverordnung („Datenwahrheit“) aber zu hinterfragen.

In Bezug auf das GütbefG ersuchen wir um Klarstellung, dass die Bestimmungen über Mietfahrzeuge nicht für das Kleintransportgewerbe gelten, da im Geltungsbereich des § 1 Abs 2 GütbefG nur § 6 genannt wird, nicht jedoch § 6b.

## **II. Im Detail**

### **Zur Änderung des Güterbeförderungsgesetzes 1995**

#### **Zu Artikel 1 Z 1 (§ 3 Abs 3)**

Aus den Erläuterungen geht hervor, dass beabsichtigt wird, „Missverständnissen in Hinblick auf die Umsetzung der Richtlinie 2022/738/EU vorzubeugen“ und zu verdeutlichen, dass „ausdrücklich auch insbesondere Unternehmen aus dem EU-Ausland in die Definition aufgenommen“ werden. Da die gewählte Formulierung („Mietfahrzeuge sind Kraftfahrzeuge, die einem Konzessionsinhaber bzw. Unternehmer gemäß § 7 Abs. 1 [...]“) unseres Erachtens dennoch zu Missverständnissen einlädt, empfehlen wir eine Umformulierung im Sinne der legislatischen Richtlinien des BKA wie beispielsweise: *“Mietfahrzeuge sind Kraftfahrzeuge, die einem Konzessionsinhaber oder einem Unternehmer gemäß § 7 Abs. 1 [...]”*.

#### **Zu Artikel 1 Z 2 (§ 6 Abs 4)**

Die hier eingeführte Möglichkeit der Mitführung der Dokumente in elektronischer Form begrüßen wir ausdrücklich.

#### **Zu Artikel 1 Z 3 (§ 6b)**

Wir verweisen auf unsere Ausführungen unter Punkt I.

#### **Zu Artikel 1 Z 5 (§ 7a Abs 2)**

Wir verweisen zu dieser Ziffer ebenfalls auf unsere Ausführungen unter Punkt I.

#### **Zu Artikel 1 Z 6 und 9 (§§ 19 Abs 1 Z 1, 19a Abs 1 und 19b Abs 1)**

Aus den Erläuterungen geht hervor, dass es sich bei den Anpassungen der Zitierungen in den obgenannten Paragraphen („Lenker von Kraftfahrzeugen gemäß § 1 Abs. 1 Z 1“) um eine Berichtigung handelt, die vorgenommen wird, weil mit der Novelle BGBl. I Nr. 18/2022 in § 1 Abs 1 Z 3 ein neues Gewerbe eingeführt wurde, das erstmals andere Fahrzeuge (2.500 bis 3.500 kg) umfasste, auf die die RL (EU) 2022/2561 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer nicht anzuwenden ist.

Die vorgeschlagene Anpassung ist sprachlich allerdings missverständlich, weil nicht eindeutig hervorgeht, dass die Wortfolge „gemäß Abs 1 Z1“ sich auf Kraftfahrzeuge und nicht auf Lenker bezieht. Dadurch entsteht der falsche Eindruck, dass der Werkverkehr nicht mehr von den Bestimmungen erfasst sei. Dies würde zum einen eine wesentliche, sachlich nicht gerechtfertigte Ungleichbehandlung von Werkverkehr und gewerbsmäßiger Beförderung darstellen und zum anderen den Intentionen der RL (EU) 2022/2561 zuwiderlaufen (siehe Erwägungsgrund 5). Auch wenn eine Ausnahme des Werkverkehrs vom nationalen Gesetzgeber nicht intendiert ist, sollte hier im Interesse der Rechtssicherheit eine Klarstellung erfolgen.

Wir regen daher an, entweder die Zitierungen auf „gemäß § 1 Abs. 1 Z1 und 2“ zu ändern oder zumindest in die Erläuterungen eine Klarstellung aufzunehmen, dass der Werkverkehr nicht von den Bestimmungen ausgenommen ist, da sich die Wortfolge „gemäß Abs. 1 Z1“ auf Kraftfahrzeuge des Straßenverkehrs oder solche mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3.500 kg übersteigt, bezieht.

#### **Zu Artikel 1 Z 8 (§ 19a Abs 3)**

In § 19a Abs 3 soll laut Erläuterungen die Ressortbezeichnung aktualisiert sowie eine geschlechtergerechte Sprache angewandt werden. In anderen Paragraphen findet sich jedoch teilweise weiterhin die alte Ressortbezeichnung. Auch wird mancherorts “der Bundesminister” angeführt, an anderer Stelle wiederum “die Bundesministerin/der Bundesminister”. Eine durchgehende, einem klaren System folgende Bezeichnung sowie Sprache im ganzen Gesetz, aber auch in GelverkG und KfLG wäre wünschenswert.

#### **Zu Artikel 1 Z 9 (§ 19b)**

Aus den Erläuterungen geht hervor, dass in § 19b Abs 1 durch Hinzufügung der Lenkberechtigungsklassen C1E und CE eine Anpassung an die Richtlinie (EU) 2022/2561 vorgenommen werden soll. Da die Lenkberechtigungsklassen C1E und CE in § 19 Abs 2 nicht angeführt werden, hätte das zur Folge, dass man für die Lenkberechtigungsklassen C1E und CE zwar die Weiterbildung, nicht aber den Fahrerqualifizierungsnachweis nachweisen müsste. Da es sich um geschlossene Klassen von Fahrern handelt, haben jedoch auch C1E und CE den Fahrerqualifizierungsnachweis mitzuführen. Daher sollte dieses redaktionelle Versehen behoben werden.

#### **Zu Artikel 1 Z 11f. (§ 20 Abs 1, 2 und 5)**

§ 20 lässt eine explizite Zuständigkeit vermissen, wer die Meldungen nach § 6b (amtliche Kennzeichen der Mietfahrzeuge) entgegenzunehmen und zu verwalten hat.

#### **Zu Artikel 1 Z 13 (§ 24)**

Dass die Bestimmung zur vorläufigen Sicherheitsleistung hier ersatzlos gestrichen wird, hinterfragen wir kritisch. Es ist unserer Ansicht nach nicht vertretbar, wenn bei Fehlverhalten nunmehr keine Sicherheitsleistung eingehoben werden könnte. Es sollte daher zumindest ein Mindestbetrag festgesetzt werden.

#### **Zu Artikel 1 Z 14 (§ 24a)**

Ein Problem in der Transportpraxis, auf das uns viele Betriebe laufend hinweisen, ist, dass es häufig zu Bestrafungen von Lenker:innen und damit Einträgen im Verkehrsunternehmensregister (VUR) kommt, ohne dass Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsleiter:innen davon Kenntnis erlangen, sodass diese in der Folge oftmals erst viel später über ihre Risikoeinstufungen Kenntnis erlangen. Wir schlagen daher vor, dass das Unternehmen bzw der verantwortliche Verkehrsleiter ein im System automatisch generiertes Mail odgl erhalten möge, wenn ein Eintrag im VUR erfolgt, der zu einer Änderung der Risikoeinstufung führt.

#### **Weitere Anpassungen im GütbefG**

Ergänzend zu dem gegenständlichen Entwurfstext weisen wir auf die nachfolgenden Vorschläge zum GütbefG hin:

Die Behörde sollte im Rahmen der Überprüfung der Zuverlässigkeit nach § 5 GütbefG berücksichtigen, ob ein qualitätsgesichertes, betriebsinternes Kontrollsystem eingerichtet wurde. Ebenso sollten die nun vorliegenden Daten nach § 24a Abs 3a und 3b (Flottengröße und

Mitarbeiterzahl) berücksichtigt werden. Diese neu erfassten Daten würden eine Beurteilung nach sachlichen Kriterien ermöglichen.

Im Interesse der Entbürokratisierung plädieren wir für eine Abschaffung der in § 6 GütbefG normierten Verpflichtung, zusätzlich zur EU-Gemeinschaftslizenz eine beglaubigte Abschrift der Konzessionsurkunde für den grenzüberschreitenden Verkehr mitzuführen.

Wie bereits in der Vergangenheit oftmals ausgeführt, sprechen wir uns weiterhin für die Einführung von Rehabilitierungsmaßnahmen im Güterbeförderungsgesetz aus. 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 oftmals in der Verkehrspraxis auf Baustellen oder wegen Staus nicht vermeidbar sind, geahndet werden und bei einer entsprechenden Anzahl von Strafen die Zuverlässigkeit gefährden.

## **Zur Änderung des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes 1996 und des Kraftfahrliniengesetzes**

### **Zur Gemeinschaftslizenz**

Wir verweisen auf unsere Anmerkungen unter Punkt I.

### **Zur Kennzeichenmeldepflicht in Artikel 2 Z 1 (§ 10a GelverkG) und Artikel 3 Z 5 (§ 42 Abs 1 Z 5 KfIG)**

Wir verweisen zu diesen Ziffern ebenfalls auf unsere Ausführungen unter Punkt I. Auch hier fehlt es wie in § 20 GütbefG an einer expliziten Behördenzuständigkeit.

### **Zu Artikel 2 Z 6 (§ 15a GelverkG)**

In § 15a wird nun nicht mehr ein Betrag als vorläufige Sicherheitsleistung angeführt. Auch wenn in den Erläuterungen der Grund für die Streichung dargelegt wird, sprechen wir uns auch hier dafür aus, in § 15a einen spürbaren Mindestbetrag festzulegen (vgl unsere Anmerkung zu § 24 GütbefG).

### **Zu Artikel 3 Z 9 (§ 44c Abs. 4 Z 2 KfIG)**

Nur hier im KfIG erfolgt eine Erweiterung um den „*wiederholten Verstoß gegen die Pflichten gemäß § 13a der Grundqualifikations- und Weiterbildungsverordnung - Berufskraftfahrer*“. Die Bestimmungen im GütbefG (§ 19b Abs 2) bzw. GelverkG (§ 14c Abs 2) bleiben hingegen unverändert. Es stellt sich uns die Frage, ob es sich dabei um ein redaktionelles Versehen handelt.

### **Weitere Anpassungen im GelverkG und KfIG**

Ergänzend zu dem gegenständlichen Entwurfstext weisen wir auf die nachfolgenden Vorschläge zu GelverkG und KfIG hin:

Auch im GelverkG und im KfIG sollte die Behörde im Rahmen ihrer Überprüfung der Zuverlässigkeit nach § 5 GelverkG und § 8 KfIG berücksichtigen, ob ein qualitätsgesichertes betriebsinternes Kontrollsystem eingerichtet wurde. Ebenso sollten die nun vorliegenden Daten nach § 18a Abs 3a und 3b GelverkG und § 4a Abs. 3a, 3b und 3c KfIG (Flottengröße und Mitarbeiterzahl) berücksichtigt werden. Diese neu erfassten Daten würden eine Beurteilung nach sachlichen Kriterien ermöglichen.

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

Freundliche Grüße

Dr. Harald Mahrer  
Präsident

Dr. Wolfgang Hattmannsdorfer  
Generalsekretär