

FORDERUNGSPROGRAMM DES FACHVERBANDES FÜR DAS GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBE



„LKW- Friends on the road – wir bringen was Sie täglich brauchen“



Fakten zum Güterbeförderungsgewerbe:

- Das Güterbeförderungsgewerbe umfasst **16.000 Transporteure und Kleintransporteure** und ist Arbeitgeber für insgesamt etwa **70.000 unselbstständig Beschäftigte**.
- **Der LKW bringt was wir alle täglich brauchen** z.B Brot, Obst, Treibstoff und vieles mehr.
- Die Transporteure befördern, was beauftragt wird.
- **2/3 aller Güter** in Österreich werden auf der Straße transportiert.
- Mehr als **90 Prozent** aller Verkehre sind reiner **Inlandsverkehr**.
- Die **ersten und letzten 80 Kilometer** jeder Lieferung werden **auf der Straße** zurückgelegt.
- Es gibt keine Alternative zum LKW, die eine flächendeckende Versorgung von Gütern gewährleistet.
- Die Transporteure sind **umweltfreundliche Dienstleister**. Durch Investitionen in neue Technologien wurden seit 1990 die Emissionen um 98% reduziert.

Wie sich aus den obigen Fakten ergibt, ist das Güterbeförderungsgewerbe ein wesentlicher und wichtiger Bereich in der Wirtschaft und im täglichen Leben. Als Bindeglied zwischen den einzelnen Sektoren stellt das Transportgewerbe den Blutkreislauf der Wirtschaft dar.

Das Güterbeförderungsgewerbe stärkt somit den Wirtschaftsstandort Österreich und sichert die regionale Versorgung!

Die österreichischen Transporteure sind für Sie unterwegs und benötigen daher im Sinne einer guten Zusammenarbeit faire Wettbewerbsbedingungen, gerechte wirtschaftliche Rahmenbedingungen und ein Bekenntnis der österreichischen Politik zu den österreichischen Transportunternehmen!



FORDERUNGSPROGRAMM FACHVERBAND GÜTERBEFÖRDERUNG

Der Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe fordert...

- eine **verstärkte Kabotagekontrolle** ausländischer Fahrzeuge in Österreich und spricht sich gegen eine weitere Aufweichung der Kabotagebestimmungen aus
- eine **sachliche Evaluierung bestehender Fahrverbote** im Hinblick auf deren ökologischen Auswirkungen sowie ggf. die **Aufhebung** bestehender Fahrverbote
- eine **bundesweite Investitionsförderung** zu Anschaffung schadstoffarmer Nutzfahrzeuge
- die **Aufhebung des LKW Nacht-60ers**
- eine **Neuregelung der Gewichtstoleranzen** bei LKW
- die **Einführung von Wirtschaftsspuren** für Kleintransporteure

KONTROLLE DER KABOTAGE

Kabotage ist das Erbringen von nationalen Transportdienstleistungen in einem Land, in dem der durchführende Transportunternehmer nicht ansässig ist. Die zunehmende Kabotageliberalisierung durch die Europäische Union und der Mangel an Kabotagekontrollen in Österreich haben dazu geführt, dass österreichische Transporteure zusehends Anteile am nationalen Transportmarkt verlieren.

Eine Auswertung der STATISTIK AUSTRIA¹ zeigt, dass im Zeitraum 2007 – 2011 die durch österreichische Transporteure transportierten Tonnen mittlerweile um rund 6 Prozent zurückgegangen sind (von 207.080.996 Tonnen (2007) auf 195.317.058 Tonnen (2011)). Dies zeigt einen deutlichen Marktanteilsverlust der österreichischen Transportunternehmer.

Der Fachverband fordert daher eine verstärkte Kabotagekontrolle ausländischer Fahrzeuge in Österreich und spricht sich gegen eine weitere Aufweichung der Kabotagebestimmungen auf europäischer Ebene aus, so lange es EU-weit keine einheitlichen wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen im Hinblick auf das Transportgewerbe gibt.

Die zuständigen Behörden sind angehalten durch entsprechende Schulungen und Anweisungen sicherzustellen, dass die korrekte Ausübung der Kabotage auf Basis der europarechtlichen Vorgaben auch wirksam kontrolliert wird.

Weiters fordert der Fachverband die nationale Anwendung des Artikels 10 der VO 1072/2009 in Österreich, darin heißt es:

„(1) Im Fall einer ernststen Marktstörung im innerstaatlichen Verkehr innerhalb eines bestimmten geografischen Gebiets, die auf die Kabotage zurückzuführen ist oder durch sie verschärft wird, kann

¹ http://statistik.gv.at/web_de/static/transportaufkommen_und_-leistung_im_fuhrgewerblichen_verkehr_gegliedert_na_022423.pdf



sich jeder Mitgliedstaat an die Kommission wenden, damit Schutzmaßnahmen getroffen werden; der Mitgliedstaat macht der Kommission dabei die erforderlichen Angaben und teilt ihr mit, welche Maßnahmen er gegenüber den in seinem Hoheitsgebiet ansässigen Verkehrsunternehmen zu treffen gedenkt.“

FAHRVERBOTE IN ÖSTERREICH

Das österreichische Straßennetz ist geprägt von über 150 regionalen Lkw-Fahrverboten, sowie bundesweiten Lkw-Fahrverboten, die teilweise auf unterschiedlichen gesetzlichen Grundlagen (IG-L, StVO) beruhen, sowie im Hinblick auf deren Auslegungen unterschiedlich angewandt und sanktioniert werden!

Der Fachverband fordert in diesem Zusammenhang:

- Eine sachliche Evaluierung bestehender Fahrverbote im Hinblick auf deren ökologische Auswirkungen („Umwegverkehre“) sowie ggf. die Aufhebung bestehender Fahrverbote im Interesse der österreichischen Transporteure und Wirtschaft!
- Eine gesetzliche Definition des Begriffes „Ziel- und Quellverkehr“, im Hinblick auf damit verbundene Tätigkeiten, zur Schaffung von Rechtssicherheit!
- Sicherstellung urbaner Logistik (Zustellung und Abholung) durch die Verhinderung von Umweltzonen!
- Erarbeitung eines bundesweiten, einheitlichen, nachvollziehbaren Kriterienkataloges vor geplanter Einführung von Lkw-Fahrverboten zur sachlichen Beurteilung der „Rechtfertigung des Fahrverbotes“
- aus dem Blickwinkel der Gleichbehandlung, dass die ex lege Ausnahme für Fahrzeuge des Werkverkehrs auch für gewerbliche Transportunternehmer gelten muss.
- Beibehaltung der EURO 5 Ausnahme für das Nachtfahrverbot in Tirol (A 12).

BUNDESWEITE FINANZIELLE FÖRDERUNG DER ANSCHAFFUNG SCHADSTOFFARMER LKW

Der Fachverband fordert die bundesweite, finanzielle Förderung der Anschaffung schadstoffarmer Nutzfahrzeuge (EURO 6) im Straßengüterverkehr.

Dazu soll die „Klima:aktiv“ Förderung entsprechend adaptiert werden und um die Anschaffung von schadstoffarmen Fahrzeugen erweitert werden. Diese fördert derzeit nur die Anschaffung von alternativ betriebenen Fahrzeugen bzw. die Umrüstung von fossil betriebenen Fahrzeugen, um den Ausstoß von Treibhausgasen und Luftschadstoffen zu reduzieren. Diese Förderung steht allerdings nicht für die Anschaffung emissionsarmer LKW zur Verfügung.

AUFHEBUNG DES LKW NACHT-60ERS

Die jetzige Regelung – im § 42 (8) StVO – ist vor allem im Hinblick auf die Verkehrssicherheit äußerst hinterfragungswürdig. Das Fahren über weite Strecken mit einer Geschwindigkeit von maximal 60km/h ist für die Lenker monoton und ermüdend und für nachkommende Fahrzeuge (aufgrund des hohen Geschwindigkeitsunterschiedes) beim Nähern gefährlich. Weiters kommt erschwerend hinzu,



dass die gegenwärtige Regelung, eine Hinaufsetzung der Geschwindigkeit auf 80 km/h nur mit Gebotstafeln möglich macht. Die Folge ist ein undurchsichtiger Schilderwald auf den Autobahnen.

Parallel zur Einführung des Lkw-Nacht-60ers wurde ein generelles Lkw-Nachtfahrverbot (per 1.1.1995) mit einer Ausnahme für lärmarme Kraftfahrzeuge eingeführt. Mittlerweile entsprechen nahezu sämtliche modernen Nutzfahrzeuge der Kategorie eines lärmarmen Kraftfahrzeuges, so dass die ursprüngliche Intention des Nacht-60ers, nämlich die Bevölkerung vor Lärm zu schützen, obsolet ist! Zudem ist die moderne LKW Motorentechnologie auf die Geschwindigkeit von 80km/h ideal ausgelegt, da der Schadstoffausstoß hier am geringsten ist.

Der Fachverband fordert in diesem Zusammenhang daher eine Änderung des § 42(8)StVO wie folgt:

„§ 42(8) StVO: Die Behörde hat für bestimmte Gebiete, Straßen oder Straßenstrecken durch Verordnung die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h zu reduzieren, sofern dadurch der Schutz der Bevölkerung vor Lärm gewährleistet wird.“

GEWICHTSTOLERANZEN

Die gegenwärtige Transportpraxis zeigt, dass das starre System von Achslasten und höchst zulässigem Gesamtgewicht nicht den Praxisanforderungen- und gegebenheiten entspricht. Durch zahlreiche Einflüsse (z.B. Witterung) oder beim Transport bestimmter Waren (z.B. Schüttgüter) passiert es, dass sich die Gewichtsverteilung ohne Einfluss des Fahrers verändert. Dadurch ist jedoch weder die Verkehrs- noch die Betriebssicherheit des Fahrzeuges gefährdet!

Der Fachverband fordert zum Ausgleich dieser unvorhergesehenen Schwankungen folgende Neuregelung im Hinblick auf die Gewichtstoleranzen für LKW über 3,5 t:

- bei Überschreiten des höchst zulässigen Gesamtgewichtes von 2 % eine Abmahnung gemäß § 45 Verwaltungsstrafgesetz;
- bei einer Überschreitung des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes bis 5 % ein Organmandat und
- erst bei Überschreitungen des technischen Höchstgewichtes des Fahrzeuges ein Abstellen und Umladen.

Weiters fordert der Fachverband, dass Übertretungen bei Gewichtskontrollen von Polizei und Gesetzgeber lediglich als ein Delikt „Überladung“ behandelt werden und Mehrfachbestrafungen unterbleiben.

EINFÜHRUNG VON WIRTSCHAFTSSPUREN

Im Stadtverkehr kommt es aufgrund von Staus und verkehrsbedingten Problemen immer wieder zu Lieferverzögerungen.



Der Fachverband fordert die Schaffung von Wirtschaftsspuren für Kleintransporteure im Stadtbereich. So könnte die Mitbenutzung der vorhandenen Taxi- und Busspuren für LKW bis max. 7,5t hzG zur reibungslosen Nahversorgung beitragen und der Stauvermeidung dienen.

FORDERUNGSPROGRAMM des FV auf europäischer Ebene

Der FV Güterbeförderung fordert auf europäischer Ebene:

- eine EU-weit einheitliche Anwendung der Kontrollrichtlinie 2006/22/EG
- die Flexibilisierung von Lenk- und Ruhezeiten (VO 561/2006)

KONTROLLE VON SOZIALVORSCHRIFTEN IM STRASSENVERKEHR

Der Fachverband begrüßt Kontrollen (Straßen/Betriebskontrollen) insofern, als dass diese grundsätzlich faire Wettbewerbsbedingungen und die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen garantieren. Die nationale Umsetzung und Anwendung der Kontrollrichtlinie 2006/22/EG (vom 15. März 2006) soll sich ausschließlich an den darin enthaltenen Mindest-Kontrollbestimmungen hinsichtlich der Kontrolltage orientieren. Ein Bericht der Bundesanstalt für Verkehr aus dem Jahr 2010 an die EU-Kommission belegt ein Missverhältnis zwischen kontrollierten In- und Ausländern, sowie ein überbordendes Maß an Kontrollen.

Mitgliedstaaten mussten im Jahr 2009 2% der Lenker-Arbeitstage kontrollieren. In Österreich wurden jedoch, gemäß dem Bericht der Europäischen Kommission hinsichtlich der Umsetzung der EU - Sozialvorschriften, 7,8% kontrolliert². Das ergibt in Österreich eine Übererfüllung der vorgeschriebenen Kontrollen um fast das Vierfache!

Weiters kann festgehalten werden, dass im Zuge der Straßenkontrollen im Güterverkehr (nach Kfz-Zulassungsland) deutlich mehr Inländer kontrolliert wurden. Es wurden 54,4 Prozent Inländer und 45,6 Prozent Ausländer kontrolliert³.

Der Fachverband spricht sich daher entschieden gegen eine nationale Übererfüllung dieser Vorgaben, sowie einer Inländerdiskriminierung bei Kontrollen aus und fordert die EU weit einheitliche Anwendung dieser Kontrollrichtlinie.

² Report on the implementation in 2009-2010 of Regulation (EC) No 561/2006 der Europäischen Kommission, S.

³ http://versa.bmvit.gv.at/fileadmin/versa/strassenverkehr/Tacho/Bericht_Gesamt_2010.pdf



Weiters fordert der Fachverband eine verstärkte Anwendung des § 45 VStG bei sog. „Bagatellübertretungen“ (Minuten-Vergehen):

§ 45. (1) Die Behörde hat von der Einleitung oder Fortführung eines Strafverfahrens abzusehen und die Einstellung zu verfügen, wenn

- 1. die dem Beschuldigten zur Last gelegte Tat nicht erwiesen werden kann oder keine Verwaltungsübertretung bildet;*
- 2. der Beschuldigte die ihm zur Last gelegte Verwaltungsübertretung nicht begangen hat oder Umstände vorliegen, die die Strafbarkeit aufheben oder ausschließen;*
- 3. Umstände vorliegen, die die Verfolgung ausschließen;*
- 4. die Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und die Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat und das Verschulden des Beschuldigten gering sind;*
- 5. die Strafverfolgung nicht möglich ist;*
- 6. die Strafverfolgung einen Aufwand verursachen würde, der gemessen an der Bedeutung des strafrechtlich geschützten Rechtsgutes und der Intensität seiner Beeinträchtigung durch die Tat unverhältnismäßig wäre.*

Anstatt die Einstellung zu verfügen, kann die Behörde dem Beschuldigten im Fall der Z 4 unter Hinweis auf die Rechtswidrigkeit seines Verhaltens mit Bescheid eine Ermahnung erteilen, wenn dies geboten erscheint, um ihn von der Begehung strafbarer Handlungen gleicher Art abzuhalten.

Im Zuge der Novellierung des Güterbeförderungsgesetzes muss auch der Strafenkatalog neu bewertet werden. Die derzeitigen Strafhöhen stehen in keinem Verhältnis zum Delikt. So stehen Mindeststrafen in der Höhe von € 363,- bzw. € 1453,- bei Verwaltungsübertretungen gemäß dem Güterbeförderungsgesetz (§ 23 Abs. 4 GütbefG) verhängten Strafen von rund € 250,- bei einer unbefugten Gewerbeausübung gegenüber!

Der Fachverband fordert in diesem Zusammenhang daher vehement eine Neubewertung des Strafenkatalogs!

FLEXIBILISIERUNG VON LENK- UND RUHEZEITEN (VO 561/2006)

Der Fachverband Güterbeförderung fordert auf europäischer Ebene:

Eine Anpassung der EU VO 561/2006 im Hinblick auf eine flexiblere Gestaltung von Lenk- und Ruhezeiten. Damit soll den unterschiedlichen Bedingungen und Anforderungen im Bereich der Transporteure entsprechend Rechnung getragen werden.

Modellvorschlag: Die jetzige Darstellung der Lenkzeit (Doppelwoche 90 Stunden) soll auf einen Betrachtungszeitraum von 28 Tagen (dies entspricht dem Kontrollzeitraum) ausgedehnt werden. Damit ergibt sich ein Lenkzeitkontingent von 180 Stunden. Diese 180 Stunden Lenkzeit sollen unter der Bedingung der ordnungsgemäßen Einhaltung und Abhaltung täglicher und wöchentlicher Ruhezeiten verwendet werden dürfen.

Mit diesem Modell wäre es möglich entsprechende Spitzen, z.B. bei saisonal bedingten Einsätzen ordnungsgemäß abzudecken.

Der Fachverband tritt zudem für eine Flexibilisierung der Lenkpausenbestimmungen ein und fordert zumindest die Teilungsmöglichkeit der Lenkpausen in 3x15 Minuten.



Weitere Forderungen des Fachverbandes

Der FV Güterbeförderung fordert weiters:

- eine adäquate Umsetzung der VO 1071/2009 hinsichtlich des Berufszugangs
- keine weiteren Mauterhöhungen oder Einbeziehung externer Kosten
- eine Erleichterung beim Zugang zum Führerschein bzw. zur Grundqualifikation
- eine flexiblere Gestaltung hinsichtlich Lenk- und Ruhezeiten für Fahrer im Winterdiensteinsatz
- die Möglichkeit des Abstellens eines Anhängers ohne Zugfahrzeug
- die Einführung eines Gewerbediesels für Transporteure
- dass die Mitverantwortung des Auftraggebers in das Unternehmensstrafrecht aufgenommen wird
- eine Reduzierung der Kosten für Fahrer- und Unternehmerkarte
- mehr Kontrolle von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen
- eine gesetzliche Definition zur Implementierung eines innerbetrieblichen Kontrollsystems
- Zugangskriterien für das "Kleintransporteur Gewerbe"
- eine farbliche Kennzeichnung der Kfz-Tafel

UMSETZUNG DER VO 1071/2009

Die Verordnung 1071/2009 regelt den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und sieht neben den Gewerbeantrittsvoraussetzungen auch Vorschriften über die „Prüfung der Zuverlässigkeit“ vor.

Der Fachverband fordert eine adäquate Umsetzung hinsichtlich der Zuverlässigkeit. So soll diese trotz Vorliegens von „Entziehungsgründen“ nicht „zwingend in Frage gestellt“ werden. Außerdem müssen entsprechend dem Artikel 6 Abs. 2 lit a zweiter Unterabsatz bei Vorliegen von Verstößen zwingend Prüfungsschritte vorgesehen werden, um zu prüfen, ob nicht „in Anbetracht der speziellen Gegebenheiten die Aberkennung der Zuverlässigkeit im konkreten Fall eine unverhältnismäßige Reaktion darstellt.

MAUT – ROADPRICING

Maut und Roadpricing sind verkehrspolitische Faktoren, die den Wirtschaftsstandort sowie die Tätigkeiten der Transporteure direkt beeinflussen.



Der Fachverband fordert im Hinblick auf die Stärkung des Wirtschaftsstandortes und im Hinblick auf den hohen Anteil am Binnenverkehr österreichischer Transporteure:

- Keine weiteren Mauterhöhungen in Österreich!
- Keine weiteren Sondermautaufschläge zur Finanzierung anderer Verkehrsträger!
- Kein Alleingang hinsichtlich der Einbeziehung externer Kosten in die Mauttarife!
- Kein weiteres Abstufen moderner Lkw-Fahrzeugtechnologien (EURO 5/EEV) aufgrund der Mautspreizung, zur Schaffung von Investitionssicherheit für Unternehmen!
- Senkung horrender Mautnachzahlungsbeträge aufgrund von Bagatellvorfällen oder technischen Pannen bei Mautabbuchungen!

ERLEICHTERUNG BEIM ZUGANG ZUM FÜHRERSCHEIN BZW. ZUR GRUNDQUALIFIKATION

Die verpflichtende Ausbildung für LKW Lenker, die seit September 2009 in Kraft ist („Grundqualifikation und Weiterbildung“) stellt, neben der Führerscheinausbildung, eine zusätzliche Anforderung an das Gewerbe dar.

Im Sinne einer Erleichterung tritt der Fachverband für eine Reform der Grundqualifikation und Weiterbildungsverordnung ein und zwar im Hinblick auf:

- Ein größeres Angebot an Prüfungsterminen,
- Eine Verkürzung der Anmeldefrist zur Grundqualifikationsprüfung,
- Absolvierung des Multiple Choice Tests der theoretischen Grundqualifikationsprüfung direkt im Rahmen der Führerscheinprüfung (gemeinsam mit der theoretischen Fahrprüfung in der Fahrschule)
- Bei der theoretischen Prüfung der Ergänzungsprüfung zu den Führerscheinklassen C und C/E soll nur der fachspezifische Fragenteil geprüft werden

Der Fachverband Güterbeförderung fordert weiters

- eine bundesweite finanzielle Förderung der Führerscheinausbildung, sowie
- eine bundesweite finanzielle Förderung der Grundqualifikation und Weiterbildung.

FLEXIBLERE GESTALTUNG HINSICHTLICH LENK- UND RUHEZEITEN FÜR FAHRER IM WINTERDIENSTEINSATZ

Die VO 561/2006 sieht in Artikel 13 vor, dass jeder Mitgliedstaat Abweichungen von den Lenk- und Ruhezeiten sowie den Fahrtunterbrechungen vorsehen kann. In Österreich kann bei Schneeräumfahrzeugen gesetzlich bis dato nur von der Abhaltung der Fahrtunterbrechung abgesehen werden. Dies alleine reicht nicht zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit bei witterungsbedingten Einsätzen!

Der Fachverband fordert daher eine Ausnahmeerweiterung (sog. „Lenker-Ausnahmereverordnung“) für Schneeräumfahrzeuge hinsichtlich der Lenk- und Ruhezeiten. Diese ist im Sinne einer raschen



Schneeräumung für die Aufrechterhaltung der Sicherheit und der Flüssigkeit des Straßenverkehrs unerlässlich.

ABSTELLEN EINES ANHÄNGERS OHNE ZUGFAHRZEUG

Die moderne Warenlogistik stellt auch die österreichische Transportwirtschaft vor völlig neue Situationen und damit verbundene Herausforderungen. Vor allem die Herausforderungen in der urbanen Logistik werden immer höher. In vielen Fällen wäre es daher notwendig, dass ein Solo-Lkw den Anhänger gesichert zurücklässt. Das derzeitige Abstellverbot für Anhänger in der Straßenverkehrsordnung § 23 (6) behindert die von der Transportwirtschaft geforderte Flexibilität aber enorm.

Der Fachverband fordert daher eine Neutextierung des § 23 (6) StVO:

„Unbespannte Fuhrwerke, Anhänger ohne Zugfahrzeug sowie Transportbehälter zur Güterbeförderung (wie Container, Lademulden u. dgl.) dürfen auf der Fahrbahn, höchstens jedoch für einen Zeitraum von 72 Stunden, stehen gelassen werden, sofern diese gegen Abrollen, Wegrutschen, Umkippen, unbefugter Inbetriebnahme gesichert sind und so geparkt sind, dass sie andere Verkehrsteilnehmer weder gefährden noch behindern. Für das Aufstellen der genannten Fahrzeuge und Behälter gelten die Bestimmungen über das Halten und Parken sinngemäß. Bei unbespannten Fuhrwerken ist die Deichsel abzunehmen oder gesichert in eine solche Stellung zu bringen, dass niemand gefährdet oder behindert wird.“

EINFÜHRUNG EINES GEWERBEDIESELS FÜR TRANSPORTEURE

Diesel ist ein wesentlicher Bestandteil der Kostenstruktur im Transportgewerbe. Aufgrund der sprunghaften und stark schwankenden Veränderungen des Dieselpreises ist es für die österreichischen Transporteure zunehmend schwieriger entsprechende Kostenkalkulationen und seriöse Angebotslegungen durchzuführen.

Der Fachverband Güterbeförderung fordert daher eine Verordnungsermächtigung für den zuständigen Bundesminister, zur Erlassung von Dieselpreisobergrenzen im Rahmen der gewerbsmäßigen Straßengüterbeförderung.

Diese Dieselpreisobergrenzen sollen auf einen bestimmten Zeitraum festgelegt werden, so dass den österreichischen Transporteuren eine seriöse Kostenkalkulation wieder ermöglicht wird.

MITVERANTWORTUNG DES AUFTRAGGEBERS

Die EU Verordnung über Lenk- und Ruhezeiten 561/2006 regelt auch die Mitverantwortung der Auftraggeber und Verloader hinsichtlich der ordnungsgemäßen Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten. Die Beispiele aus dem Gefahrgutrecht zeigen, dass eine Mitverantwortung des Auftraggebers in allen Rechtsbereichen die Einhaltung der Rechtsvorschriften im Transportsystem Straße verbessert. Das



betrifft insbesondere die Bereiche der Überladung und der Ladungssicherung aber auch des Gewerberechts (EU Lizenz, Kabotage, Fahrpersonal aus Drittstaaten). Leider ist die vom Gesetzgeber beschlossene Einbettung dieser Bestimmungen in das Kraftfahrrecht zahnlos.

Der Fachverband fordert, dass diese Mitverantwortung des Auftraggebers in das Unternehmensstrafrecht aufgenommen wird.

REDUZIERUNG DER KOSTEN FÜR FAHRER- UND UNTERNEHMERKARTE (DIGITALES KONTROLLGERÄT)

Österreichs Transporteure müssen sowohl die Kosten der Fahrerkarte, die ein Lenker zur ordnungsgemäßen Verwendung des digitalen Kontrollgeräts benötigt als auch die Kosten der Unternehmerkarte zur Gänze tragen. Im europäischen Vergleich sind die Kosten der Fahrerkarte bei uns signifikant höher.

Der Fachverband fordert in diesem Zusammenhang eine Änderung des § 6 der Kontrollgerätekartverordnung (BGBl. II Nr. 48/2005 igF):

„§ 6. (1) Für die Ausstellung der Kontrollgerätekarten ist ein Kostenersatz in folgender Höhe zu entrichten:

1. Werkstattkarte 97 Euro,
- 2. Fahrerkarte 35 Euro**
- 3. Unternehmenskarte40 Euro,**
4. Kontrollkarte70 Euro.“

KONTROLLE VON LAND- UND FORSTWIRTSCHAFTLICHEN FAHRZEUGEN

In zunehmendem Ausmaß werden gewerbsmäßige Transporttätigkeiten von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen durch landwirtschaftliche Betriebe wahrgenommen.

Der Fachverband fordert daher, im Sinne einer wirtschaftlichen und fairen Gleichberechtigung zu den Transporteuren, für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge bzw. dessen Lenker:

- Die Einbeziehung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen in die Bestimmungen des Wochenend- und Feiertagsfahrverbotes (gem. § 42 StVO)
- Den Wegfall der Ausnahmebestimmungen von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen im Rahmen des Kontrollgerätes (gem. § 24 (2b) KFG)
- Die Einbeziehung von Lenkern von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen in die Bestimmungen der Grundqualifikations- und Weiterbildungsverordnung (gem. BGBl. II Nr. 139/2008)
- Den Wegfall der Kfz-Steuerbefreiung für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge (gem. § 2 (1) Pkt. 7.)
- Die verstärkte Kontrolle von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen im Hinblick auf gewerberechtliche und verkehrsrechtliche Aspekte.



GESETZLICHE DEFINITION ZUR IMPLEMENTIERUNG EINES INNERBETRIEBLICHEN KONTROLLSYSTEMS

Sowohl im Kraftfahrzeuggesetz als auch im Arbeitszeitgesetz bzw. Arbeitsruhegesetz kommt es auf Grund einzelner Bestimmungen zu Mehrfachbestrafungen von Zulassungsbesitzern und Lenkern, bzw. Arbeitgebern und Arbeitnehmern. Der Verwaltungsgerichtshof hat, ohne dies zu präzisieren, darauf hingewiesen, dass, wenn in einem Betrieb ein „Kontrollsystem“ installiert gewesen wäre, die einzelnen Verwaltungsstrafverfahren auf Grund anderer Rechtsgrundsätze hätten durchgeführt werden können.

Der Fachverband fordert von den zuständigen Ministerien bindende Kriterien für ein solches Kontrollsystem und die Präzisierung des Begriffes „die Unternehmer haben dafür Sorge zu tragen“. Weiters fordert der Fachverband einen einheitlichen Strafenkatalog, so dass es künftig zu keiner Mehrfachbestrafung aufgrund derselben Tatbestände kommt.

ZUGANGSKRITERIEN FÜR DAS "KLEINTRANSPORTEUR GEWERBE"

Der freie Gewerbezugang bei Kleintransporteuren birgt mitunter das Risiko, dass Unternehmer nicht über das nötige Wissen verfügen und deswegen von Anfang an mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen haben oder nach kurzer Zeit Konkurs anmelden müssen. Um dem entgegenzuwirken fordert der Fachverband als Zulassungskriterium für das Gewerbe der Kleintransporteure (Güterbeförderung mit Fahrzeugen < 3,5 t) eine „Befähigungsprüfung light“.

Der Fachverband fordert daher die Aufnahme einer Verordnungsermächtigung im Güterbeförderungsgesetz für die inhaltliche Regelung dieser Zugangskriterien vor allem im Hinblick auf die „Befähigung“ und den Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit.

Für bestehende KT-Unternehmen soll eine entsprechende Übergangsregelung geschaffen werden.

FARBBLICHE KENNZEICHNUNG VON KFZ TAFELN

Um Fahrzeuge der gewerblichen Güterbeförderung klar von den sogenannten "Pfuschern" abzugrenzen, ist es notwendig diese zu kennzeichnen und somit für jeden erkennbar zu machen.

In Sinne einer Erleichterung der "Pfuscherbekämpfung", fordert der Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe, dass Fahrzeuge der gewerblichen Güterbeförderung (konzessioniertes Gewerbe sowie Fahrzeuge des Kleintransportgewerbes) mit farbigen Kennzeichentafeln versehen werden.