

# Interne Mitteilung



Von  
Bundessparte Transport und Verkehr  
Zimmer A7 31

Bundessparte Transport und Verkehr  
Wiedner Hauptstraße 63 | Postfach 170  
1045 Wien  
T +43 (0)5 90 900- | F +43 (0)5 90 900-257  
E bstv@wko.at  
W <http://wko.at/verkehr>

An  
Abteilung für Verkehrs- und Infrastrukturpolitik  
Zimmer B5 11

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen/Sachbearbeiter  
BSTV/Dr. Christian Schmeidl/pw

Durchwahl  
4247

Datum  
26.05.2010

## Risikoeinstufung von Unternehmungen, Erlassentwurf - Vorbegutachtung

Der Erlassentwurf des BMVIT wird seitens der Bundessparte Transport und Verkehr in der vorgeschlagenen Form aus folgenden Gründen abgelehnt:

1) Nach Art. 9 RL 2006/22/EG soll die Risikoeinstufung nach Maßgabe der **relativen Anzahl** und Schwere der Verstöße eines Unternehmens erfolgen. Diese Vorgabe der RL wird im vorliegenden Entwurf nicht berücksichtigt, da keinerlei Gewichtung innerhalb des Punktesystems nach Größe des Betriebs/Zahl der KFZ/Zahl der beschäftigten Lenker erfolgt.

Dies führt zu einer unsachlichen Gleichbehandlung bei der Risikoeinstufung von Unternehmen, da größere Unternehmen infolge der höheren Beschäftigtenzahl schon rein objektiv gesehen einer wesentlich größeren/häufigeren Übertretungsgefahr ausgesetzt sind. Selbst bei der besten Organisation des Betriebes ist es aber nicht möglich, Fehlverhalten der Mitarbeiter auszuschließen; bei 100.000 - und mehr - Kilometer pro Jahr/pro Fahrzeug sind Verstöße „vorprogrammiert“. Für ein Unternehmen mit beispielsweise 10 Fahrzeugen würden schon 5 sehr schwere Verstöße zu einer Risikoeinstufung führen. Dies entspräche etwa einem schweren Verstoß pro 200.000 Kilometer/Jahr!

Daher sollte beim Risikoeinstufungssystem auf diese faktischen Gegebenheiten durch unterschiedliche und auf die Betriebsgröße abgestimmte „Punktevergabe“ Rücksicht genommen und sachlich differenziert werden.

Aus Sicht der Bundessparte Transport und Verkehr wäre daher die Erreichung von 20 Punkten **pro Fahrzeug** für einen bestimmten Zeitraum (ein Jahr) zu definieren.

2) Im Entwurf ist vorgesehen, dass die Punktevergabe auf Basis der **Entscheidungen erster Instanz** zu erfolgen hat. Nach der RL sind aber nur **begangene** Verstöße zu berücksichtigen. Ein begangener Verstoß kann aber nur ein rechtskräftig festgestellter Verstoß sein, sodass im Rechtsmittelverfahren anfechtbare Entscheidungen jedenfalls bis zum Eintritt der Rechtskraft aus der Bewertung ausgeklammert werden müssen, um das Ergebnis nicht zu verfälschen bzw um eine „Vorverurteilung“ der Unternehmen zu verhindern.

3) Generell ist die Schwelle von 20 Punkten **zu niedrig** angesetzt. Vor allem wegen des im österreichischen Verwaltungsstrafrecht vorherrschenden Kumulationsprinzips (Strafen vor allem unterschiedlicher Behörden beim Zusammentreffen mehrerer Übertretungen sind nebeneinander zu verhängen - § 30 VStG) leuchtet ein, dass ein Punktestand von 20 Punkten - ausgehend von der allseits bekannten behördlichen Strafpraxis - sehr schnell erreicht sein wird.

4) Dem Erlass fehlen Regelungen, wie sich das „Wohlverhalten“ des Unternehmens über einen bestimmten Zeitraum auf die Risikobewertung auswirkt. Genauso wie „Schlechtpunkte“ wegen Bestrafungen vergeben werden, sollten für gewisse straffreie Zeiten saldierbare „Gutpunkte“ verteilt werden, um dem Unternehmen die Möglichkeit einzuräumen, wieder eine niedrigere Risikoeinstufung zurückzukehren.

Generell ist dem Erlassentwurf jedenfalls nicht zu entnehmen, wie die weitere behördliche Vorgangsweise nach Erreichen der 20 Punkte aussieht bzw wann ein Unternehmen wieder aus der erhöhten Risikoeinstufung herausgenommen wird; ein dauerhafter bzw zeitlich unbegrenzter Verbleib des Unternehmens in der hohen Risikoeinstufung nach erstmaligem Erreichen der „Punkteschwelle“ ist entschieden und als sachlich ungerechtfertigt abzulehnen.

Seitens der Bundessparte Transport und Verkehr wird ein gänzlicher Wegfall von „Strafpunkten“ gefordert, wenn für einen bestimmten Zeitraum (z.B. 1 Jahr) keine weiteren Verstöße vorliegen.

5) Unklar ist, warum im Entwurf eine Verständigung von Landespolizeikommando/Landesverkehrsabteilung durch die Behörde vorgesehen ist, zumal die Kontrolle von Unternehmen nicht in den Kompetenzbereich der Exekutive sondern ausschließlich des jeweiligen AI fällt.

6) Im Zusammenhang mit der geplanten Risikoeinstufung muss neuerlich eine Definition eines unternehmensinternen und behördlich anzuerkennenden Kontrollsystems gefordert werden. Es kann nicht sein, dass Lenker trotz Anweisung und Schulung Verstöße begehen, die in der Folge unreflektiert den Unternehmen zur Last gelegt werden.

Schließlich sollte auch ein Informationssystem (zB automatisch 1x pro Jahr) über den "Punktestand" eingefordert werden.

7) Abschließend sei darauf hingewiesen, dass auch das Gewerberecht die besondere Zuverlässigkeit kennt und bei Wegfall der Zuverlässigkeit auch die Entziehung der Berechtigung möglich ist. Dies trifft ausschließlich die konzessionierten Güterbeförderungs- bzw Autobusunternehmungen. In letzter Konsequenz bedeuten häufige Prüfungen auch einen weiteren Gefährdungstatbestand für das zugrundeliegende Gewerberecht (Konzession); dies ist interessenpolitisch eine sehr gefährliche Entwicklung.

Freundliche Grüße

Dr. Erik Wolf  
Geschäftsführer