

### **TOP 3.7.6 Verordnungsentwurf der Europäischen Kommission (EK) betreffend einer Liste über die Kategorisierung von Verstößen gegen verschiedenartigste Bestimmungen im Bereich des Personen- und Gütertransportmarktes („good repute“) – AK-Erfolg im Dez 2014**

#### **1. Beschreibung der Problematik**

Die EG-Verordnung 1071/2009 über die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers sieht vor, dass die EK eine Liste über die Kategorisierung von Verstößen gegen verschiedenartigste Bestimmungen im Bereich des Personen- und Gütertransportmarktes erstellt. Diese Liste in Form einer neuen Verordnung der EK soll zu einem Bewertungssystem führen, das über ein elektronisches Register abfragbar ist und einen Rückschluss auf die Seriosität von Transportunternehmen zulassen soll. Unternehmen mit vielen Verstößen sollen dann öfter Kontrollen unterzogen werden, bei ihnen bestehen Zweifel an der gewerberechtlichen Voraussetzung der Zuverlässigkeit.

Anfang November 2014 hat die AK den gegenständliche Entwurf in einer umfangreichen Stellungnahme abgelehnt, weil er den Zielsetzungen der Basisrechtsakte (insbesondere der EG-Verordnung 1071/2009) zuwiderläuft, den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verletzt und die EK auch ihre Kompetenzen überschreitet.

#### **2. Auswirkungen**

Die EK hat bereits 2012 einen Erstentwurf für diese Verordnung erstellt. In einer Stellungnahme wurde damals von der AK kritisiert, dass in der Auflistung der Verstöße und deren Kategorisierung versucht wurde, bestimmte Delikte hinsichtlich der Schweregrade eher milder zu beurteilen, um die Konsequenzen für Unternehmen (sie können bis zu einer Konzessionsentziehung führen) gering zu halten. Im 2014 vorgelegten Verordnungsentwurf der EK hat sich diese Tendenz noch verschlimmert.

#### **3. Stand der Verhandlungen**

Im November und Dezember 2014 erfolgte die Behandlung des EK-Verordnungsentwurfes im EP.

Nach dem EU-Gesetzgebungsverfahren kann das EP oder der Rat einen Verordnungsentwurf der EK nur aus ganz bestimmten Gründen (wie zB Verletzung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit oder Überschreitung der Kompetenzen durch EK) ablehnen, eine Abänderung ist nicht möglich. Deshalb hat die AK ihre Stellungnahme an Abgeordnete des EP und das BMVIT gerichtet. Durch informelles Verbreiten der AK-Meinung zu dieser EK-Verordnung, ist es in letzter Sekunde gelungen, im Verkehrsausschuss des EP und im EP-Plenum eine kritische Positionierung gegenüber dem Entwurf zu erzeugen.

Der EK-Verordnungsentwurf wurde Mitte Dezember 2014 mehrheitlich abgelehnt.

#### **4. Konkrete Beispiele für die ablehnende Haltung der AK gegen den VO-Entwurf**

- \* Aus dem Bereich „Zugang zum Beruf“ findet sich kein einziger Deliktstatbestand im Verordnungsentwurf. Verstöße gegen die Vorschriften betreffend die Anforderungen an die Niederlassung, die

Anforderungen hinsichtlich der Zuverlässigkeit, der finanziellen Leistungsfähigkeit oder der fachlichen Eignung sind im Vorschlag nicht enthalten. Als Beispiele werden hierfür angeführt: Fälschung des Befähigungsnachweises, Nichtbestellung eines verantwortlichen Verkehrsleiters oder „Briefkastenfirma“ ohne technische Ausrüstung und Erreichbarkeit.

- Gänzlich unberücksichtigt bleiben die Verstöße gegen Bestimmungen über die Fahrerbescheinigung oder die Kabotage. Gerade diese sind Ursache für Wettbewerbsverzerrungen, Verschlechterungen der Sozialbedingungen und auch der Verkehrssicherheit.
- Bei den Verstößen gegen die EG-Verordnungen 561/2006 (Lenk- und Ruhezeit) und 3821/85 (Kontrollgerät) wird der bereits bestehende, bestens bewährte Deliktscatalog der EG-Richtlinie 2006/22 idF der EG-Richtlinie 2009/5 im Interesse der Unternehmen geändert: Die Umkategorisierung der Verstöße bedeutet, dass bisher rd 40 Verstöße aus diesem Bereich in der Spalte der schwersten Verstöße eingestuft waren, in der gegenständlichen Liste des EK-Entwurfes sind jedoch in der schwersten Kategorie nur mehr 10 Delikte zu finden.
- Wurde die erforderliche wöchentliche Ruhezeit von 45 Stunden unterschritten, wurde bisher eine Verkürzung dieser Ruhezeit um mehr als 9 Stunden als Delikt der höchsten Kategorie gewertet; im gegenständlichen Entwurf findet sich hier kein Delikt gegen die wöchentliche Ruhezeit mehr in der höchsten Kategorie.
- Das Kontrollgerät funktioniert nicht ordnungsgemäß (zB: Es ist nicht ordnungsgemäß nachgeprüft, kalibriert oder verplombt). Bisher war dieser Verstoß in die höchste Kategorie eingeordnet – also eingestuft nach einem hohen Risiko, dass es zu Todesfällen oder schweren Körperverletzungen kommt; im gegenständlichen EK-Entwurf wird derselbe Verstoß aus der schwersten in die mittelschwere Kategorie verschoben.
- Bei Verstößen gegen die EG-Richtlinie 2002/15 (Arbeitszeit) gibt es keinen einzigen Verstoß mehr, der in die schwerste Kategorie fällt; selbst die Überschreitung der wöchentlichen maximalen Arbeitszeit von 48 Stunden um mehr als 12 Stunden, die Überschreitung der höchstzulässigen Tagesarbeitszeit bei vorangehender Nachtarbeit um mehr als drei Stunden oder die Fälschung bzw Nichtvorlage von Arbeitszeitaufzeichnungen durch selbstständige LenkerInnen fallen nicht in die schwerste Deliktskategorie.
- Bei den Verstöße gegen die EG-Richtlinie 96/53 (Maße und Gewichte) überschreitet die EK eindeutig ihre Befugnisse: Die Bewertung der Überschreitungen steht nämlich gänzlich im Widerspruch zu jenen Änderungen, die der Rat der Europäischen Union (Rat) und das Europäische Parlament (EP) anlässlich der gerade stattfindenden Novellierung der EG-Richtlinie 96/53 gefordert haben. Nach dem EK-Entwurf soll beispielsweise ein Gewichtsverstoß erst dann als schwereres Vergehen eingestuft werden, wenn das höchstzulässige Gesamtgewicht (40 t) um 20% (8 t) überschritten wird; für Überschreitungen der Längen oder Breiten der Fahrzeuge gibt es kein Delikt in der schwersten Kategorie.