

Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie
Abteilung IV/ST 5 - Rechtsbereich Straßenverkehr
z. Hd. Frau Manon Kianpour
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Abteilung für Rechtspolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T +43 (0)5 90 900-4026 | F +43 (0)5 90 900-243
E rp@wko.at
W <http://wko.at/rp>

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
	Rp 25504/04/2013/VO/Sa	4026	28.11.2013
	Mag. Victoria Oeser		

Entwurf einer Verordnung zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 1071/09 im Zusammenhang mit der Klassifizierung der schwerwiegenden Verstöße, Stellungnahme

Sehr geehrte Frau Oberrätin,

wir danken für die Übermittlung des Entwurfs einer Verordnung zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 1071/09 im Zusammenhang mit der Klassifizierung der schwerwiegenden Verstöße und nehmen wie folgt Stellung:

Allgemeines:

Wir begrüßen, dass einigen unserer Forderungen Rechnung getragen wurde, und erachten grundsätzlich alle vorgenommenen Kürzungen als positiv. So wurden manche Verstöße, die unserer Ansicht nach keinen Einfluss auf die Zuverlässigkeit haben (wie beispielsweise Punkt 2.31 alt „not repaired en route“), und einige Verstöße in Punkt 12 betreffend Tiertransporte gestrichen.

Die bereits im Sommer überarbeitete Kategorisierung erachten wir ebenfalls als eine Verbesserung, sind aber trotzdem nach wie vor der Meinung, dass es zwischen den schwersten Verstößen des Anhangs IV der Verordnung 1071/2009 und den Verstößen des Anhangs I des vorliegenden Entwurfs keine Überschneidungen geben darf. Sowohl der Verständlichkeit zuträglicher als auch im Interesse der Entbürokratisierung wäre daher eine gänzliche Streichung der „most serious infringements“ (MSI) aus dem Entwurf des Anhangs I, da diese ohnehin in Anhang IV der VO 1071/2009 zwingend geregelt sind. Außerdem regelt Artikel 6 Abs. 2 lit. b dieser Verordnung ausdrücklich, dass eine Liste der schwerwiegenden (und nicht schwersten) Verstößen zu erstellen ist, die neben den Verstößen des Anhangs IV Anwendung finden soll. Daher dürfen streng genommen diese Verstöße nicht in der Liste aufscheinen, weswegen wir grundsätzlich für eine Streichung plädieren. Die VO 1071/2009 verlangt zudem auch keine Abstufung in drei Kategorien. Sollten die „most serious infringements“ hier dennoch beibehalten werden, ist dies unserer Ansicht nach nur dann akzeptabel, wenn zwischen dem Anhang IV der VO 1071/2009 und dem Anhang I des vorliegenden Entwurfs keine Abweichungen bestehen.

Insgesamt positiv beurteilen wir eine gewisse Vereinheitlichung der Kategorisierungssysteme dieses Anhangs I und des Anhangs III der Kontrollrichtlinie (RL 2006/22/EG). Große

Schwierigkeiten sehen wir jedoch darin, dass nationale Umsetzungen der Kontrollrichtlinie ebenso wie die von der Europäischen Kommission empfohlene Formel auf dem System „leichte Übertretungen“, „schwerwiegende Übertretungen“ und „sehr schwerwiegende Übertretungen“ aufbauen. Diesem System ist daher die Kategorisierung in „most serious infringements“ fremd. Hierdurch ergibt sich ein großer zusätzlicher Anpassungsbedarf sowohl bei den nationalen Umsetzungsakten als auch bei der Formel der Kommission. Die Auswirkungen dieser neuen Klassifizierung auf die Praxis sind unserer Sicht nach völlig unabsehbar und mit enormem administrativem Aufwand verbunden. Eine Anpassung des Anhangs I an die Systematik der Kontrollrichtlinie wäre daher die effizientere Variante.

Äußerst problematisch erachten wir zudem die Tatsache, dass aus der neuen Textierung des Anhangs III der Kontrollrichtlinie eine Verschärfung der Rechtslage resultiert. Sollte die neue Klassifizierung so beibehalten werden, ist unbedingt sicherzustellen, dass durch die Anpassung der Formel keine Verschärfung bzw. Verschlechterung der Rechtslage für die Unternehmen eintritt. Klarheit und Transparenz dürfen sich nicht zu Lasten der Verkehrswirtschaft auswirken, zumal die Verschärfungen keinen Zusatznutzen für die Verkehrssicherheit bringen. Diese Klassifizierung muss noch einmal detailliert analysiert und alle Auswirkungen abgewogen werden, bevor eine Annahme im Ausschuss erfolgen kann.

Zur Häufigkeit der Verstöße (Anhang II):

Die im Entwurf vorgesehene Verbesserung, dass drei (statt vorher zwei) „serious infringements“ (SI) pro Lenker pro Jahr das Vorliegen eines „very serious infringement“ (VSI) ergeben, stellt unsere Ansicht nach einen Fortschritt dar. Auch die vorgenommene Änderung, dass drei (statt vorher zwei) „very serious infringements“ pro Lenker pro Jahr zu einem „most serious infringement“ und damit zur Einleitung eines Verfahrens zur Überprüfung der Zuverlässigkeit führen, wie es nun ausdrücklich in Anhang II des Verordnungsentwurfes festgehalten ist, erachten wir als Verbesserung. Gemäß der Verordnung 1071/2009 bedarf es unserer Ansicht nach jedenfalls der Einleitung eines Verfahrens vor Aberkennung der Zuverlässigkeit. Die Neuerung im vorliegenden Dokument, dass nun bei der Häufigkeit der Verstöße auch die durchschnittliche Anzahl der im Jahr beschäftigten Fahrer und damit die Unternehmensgröße berücksichtigt wird, wurde von uns bereits in der Vergangenheit gefordert und wird daher ebenfalls unterstützt.

Trotz dieser Verbesserungen halten wir unsere alte Stellungnahme jedoch weiterhin aufrecht: So sollte bei „serious infringements“ nur dann die Zuverlässigkeit in Frage gestellt werden können, wenn im Unternehmensschnitt aller Fahrzeuge mehr als 30 Übertretungen pro Fahrzeug in einem 5-jährigen Beobachtungszeitraum aufscheinen. Bei „very serious infringements“ sollte nur dann die Zuverlässigkeit in Frage gestellt werden können, wenn im Unternehmensschnitt aller Fahrzeuge mehr als 15 Übertretungen pro Fahrzeug in einem 5-jährigen Beobachtungszeitraum aufscheinen. Diese Zahlen wurden deshalb gewählt, da sich aus der Kumulation von Delikten z.B. im Bereich der EU-Sozialvorschriften oftmals eine sehr schnelle Anhäufung von Übertretungen ergeben kann (v.a. auch in Verbindung mit fehlenden Toleranzen bzw. der minutengenauen Aufzeichnung der Daten im Kontrollgerät).

Sollte die Europäische Kommission jedoch am System der Verstöße pro Lenker pro Jahr festhalten, muss die Zahl der Verstöße unbedingt erhöht werden. Wir sprechen uns außerdem dezidiert dagegen aus, dass der vorliegende Entwurf den Mitgliedstaaten die Möglichkeit einräumt, strengere Grenzwerte vorzusehen.

Zu „minor infringements“ (MI):

Die ursprüngliche Regelung, die den Mitgliedstaaten die Entscheidung überließ, ob auch „minor infringements“ zur Einleitung eines Verwaltungsverfahrens zur möglichen Aberkennung der Zuverlässigkeit führen könnten, wurde erfreulicherweise gestrichen. Unserer Ansicht nach sollte

den Mitgliedstaaten in der Vollziehung kein Spielraum gelassen werden, denn dieser würde zu Wettbewerbsverzerrungen führen, die jedenfalls vermieden werden müssen.

Zu Rehabilitierungsmaßnahmen:

Wir halten es für dringend geboten, bereits auf europäischer Ebene festzulegen, dass in allen Mitgliedstaaten Rehabilitierungsmaßnahmen vorzusehen sind. Die Praxis zeigt nämlich, dass in anderen Mitgliedstaaten Verwaltungsstrafen bei der Beurteilung der Zuverlässigkeit anders ins Gewicht fallen. So können beispielsweise deutsche Unternehmen unter Dokumentation eines „überschaubaren Kontrollsystems“ im Strafverfahren die Einstellung erwirken.

Zu den Kategorien im Detail (Anhang I):

Zu Punkt 1 („Groups of infringements against Regulation (EC) No 561/2006“):

Generell ist zu Punkt 1 zu bemerken, dass aus den oben angeführten Erwägungen inhaltliche Abweichungen zur Kontrollrichtlinie grundsätzlich zu vermeiden sind.

- Ad 1.29: Dieser Verstoß sollte gestrichen werden, um Rechtseinheitlichkeit zu erreichen. In der Kontroll-RL, an die sich der Entwurf des Anhangs I systematisch anlehnt, ist dieser Verstoß richtigerweise nicht enthalten.

Zu Punkt 2 („Groups of infringements against Regulation (CE) No 3821/85“):

- Ad 2.1: Die Formulierung stimmt nicht mit Punkt 2 des Anhangs IV der VO 1071/2009 überein. Hier sollte daher die Wortfolge „not having a tachograph“ übernommen und die vorliegende Formulierung gestrichen werden. Auch in Anhang III der Kontrollrichtlinie müsste konsequenterweise eine entsprechende Änderung vorgenommen werden. Sollte die derzeitige - unserer Ansicht nach nicht richtige - Formulierung dennoch beibehalten werden, erachten wir eine „MSI“-Kategorisierung als unverhältnismäßig. Immerhin hat der Lenker eine wenn auch nicht Typ-geprüfte Gerätschaft verwendet, womit eine gewisse Kontrolle möglich ist. Eine Nichtverwendung eines Gerätes und damit keine Schaffung einer Kontrollmöglichkeit wäre das schwerere Vergehen. Deshalb wird hier als Kategorisierung „VSI“ vorgeschlagen.
- Ad 2.2, zweiter Absatz: Die vorgeschlagene Kategorisierung ermöglicht keine Differenzierung; unserer Ansicht sollte aber „SI“ (z.B. für eine unbeabsichtigte fehlerhafte Eingabe) ebenso möglich sein. Analog wäre dies auch bei Anhang III der Kontroll-RL zu berücksichtigen.
- Ad 2.10: Ein ähnlicher Verstoß wird unter den Punkten 8.2 und 7.3 als „SI“ kategorisiert, hier wiegt er jedoch schwerer. Es wäre daher eine Vereinheitlichung auf „SI“ wünschenswert, welche auch in Anhang III der Kontroll-RL vorgenommen werden müsste.
- Ad 2.12: Unserer Ansicht nach sollte dieser Verstoß nicht für die Zuverlässigkeitsprüfung herangezogen werden, nachdem es sich nur um ein reines Formerfordernis handelt und der Lenker in diesen Fällen gemäß Art 16 Abs. 3 der VO 3821/85 die Fahrt auch ohne Fahrerkarte für höchstens 15 Kalendertage fortsetzen darf.
- Ad 2.18: „Time recorded on the sheet does not agree with official time of country of registration of the vehicle“ ist zu streichen: Die Aufzeichnungen im digitalen Kontrollgerät erfolgen in UTC-Zeit. Diese können daher gar nicht mit der „official time of country of registration“ übereinstimmen.

Zu Punkt 3 („Groups of infringements against working time Directive 2002/15/EC“):

- Ad 3.5 - 3.6: Wir fordern eine Streichung dieser Verstöße, da diese unseres Erachtens „minor infringements“ darstellen.

- Ad 3.7 und 3.8: Wir plädieren für die folgende Kategorisierung:

Daily working time in each 24 when night work performed if no derogation under Art 8 granted	11 h - 15h30min	„Serious infringement“
	> 15h30min	„Very serious infringement“

- Ad 3.9: Der Verstoß sollte nicht schärfer als ein „serious infringement“ gewertet werden.
- Ad 3.10: Hier handelt es sich im ersten Fall beim unselbständigen Lenker um einen Verstoß, der eindeutig dem Lenker zugeschrieben wird, daher darf dieser unserer Ansicht nach nicht für die Zuverlässigkeitsprüfung herangezogen werden. Wenn es aber um einen selbständigen Kraftfahrer geht, sollte der Verstoß nicht schwerer als ein „serious infringement“ gewertet werden.

Zu Punkt 4 („Groups of infringements against weight and dimension Directive 96/53/EC“):

- Ad 4.1 bis 4.3: Diese Punkte müssen geändert werden. Die erste Stufe stellt unseres Erachtens ein „minor infringement“ dar, das niemals zur Aberkennung der Zuverlässigkeit führen darf. Auch in der Version vom Oktober 2012 war dieses als „minor infringement“ eingestuft. Insgesamt muss hier außerdem eine Neuklassifizierung vorgenommen werden. Um Punkt 7 des Anhangs IV der VO 1071/2009 zu entsprechen, muss darüber hinaus eine Unterteilung nach Fahrzeuggewicht vorgenommen werden:

Fahrzeuge bis 12 t hzG	Fahrzeuge über 12 t hzG
Bis inklusive 10% → „minor infringement“, daher zu streichen	Bis inklusive 10% → „minor infringement“, daher zu streichen
Über 10% bis inklusive 20% → „serious infringement“	Über 10% bis inklusive 15% → „serious infringement“
Über 20 bis unter 25% → „very serious infringement“	Über 15% bis unter 20% → „very serious infringement“
Ab 25% → „most serious infringement“	Ab 20% → „most serious infringement“

Zu Punkt 5 („Groups of infringements against roadworthiness package“):

- Ad 5.1: Wir lehnen diese Kategorisierung ab. Der Umstand, dass das Dokument vielleicht nicht gültig ist, weil es abgelaufen ist, besagt nichts über den Zustand des Fahrzeuges. Dieses kann ohne weiteres verkehrssicher sein. Daher wird aus Gründen der Verhältnismäßigkeit eine Rückstufung auf „SI“ angeregt, welche allerdings eine Streichung der Bestimmung in Anhang IV erfordern würde.

Zu Punkt 6 („Groups of infringements against speed limiters Directive 2002/85/EC“):

- Ad 6.2 („speed limiter switched off“): Dieser Verstoß sollte aus Gründen der Verhältnismäßigkeit als „serious infringement“ klassifiziert werden.
- Ad 6.5: Wir weisen auf eine gewisse Systemlosigkeit in der Kategorisierung hin: So ist es aus Sicht der Verkehrssicherheit nicht nachvollziehbar, warum eine unterschiedliche Kategorisierung vorgenommen wird, wenn es sich um ein EU-Kontrollgerät oder um einen Geschwindigkeitsbegrenzer handelt. Daher müsste 2.28 als „SI“ kategorisiert werden.

- Ad 6.6: Die neu vorgenommene Verschärfung der Kategorisierung auf „VSI“ lehnen wir dezidiert ab und fordern eine Rückstufung wie in der Version vom 28.6.2013.

Zu Punkt 7 („Groups of infringements against initial qualification and periodic training of drivers Directive 2003/59/EC“):

Bei den Verstößen gegen die Berufskraftfahrer-RL treten wir zwar insgesamt weiterhin aufgrund der mangelnden Harmonisierung in den Mitgliedsstaaten für eine gänzliche Streichung ein, wir anerkennen aber die aus unserer Sicht positive Ergänzung um den Wortlaut „where required by national law“ in zwei Punkten.

Zu Punkt 8 („Groups of infringements against driving licence requirements Directive 2006/126/EC“):

Die vorgenommenen Änderungen werden begrüßt.

Zu Punkt 9 („Groups of infringements against dangerous goods Directive 2008/68/EC“):

- Ad 9.1 - 9.3: Es muss die genaue Formulierung des Anhangs IV der Verordnung 1071/2009 eingehalten werden, nur dann darf eine Kategorisierung als „most serious infringement“ erfolgen. Konkret bedeutet dies, dass bei allen Punkten die Wortfolge „or without identifying them on the vehicle as dangerous goods, leading to a decision to immobilise the vehicle“ eingefügt werden muss.

Transporting dangerous goods that are prohibited for transport, thus endangering lives or the environment to such extent that it leads to a decision to immobilise the vehicle.	Gemäß Annex IV der VO 1071/2009 ein „most serious infringement“
transporting such goods in a prohibited or non-approved means of containment, thus endangering lives or the environment to such extent that it leads to a decision to immobilise the vehicle.	Gemäß Annex IV der VO 1071/2009 ein „most serious infringement“
transporting such goods without identifying them on the vehicle as dangerous goods, thus endangering lives or the environment to such extent that it leads to a decision to immobilise the vehicle.	Gemäß Annex IV der VO 1071/2009 ein „most serious infringement“

- Ad 9.5: Hier muss eine Kategorisierung als „serious infringement“ erfolgen.
- Ad 9.7 - 9.15: Hier muss ebenfalls eine Kategorisierung als „serious infringement“ vorgenommen werden: Die Herabstufung um eine Kategorie hat zu erfolgen, weil bei all diesen Punkten das Nicht-Einhalten von Vorschriften für sich allein noch nicht darüber Auskunft gibt, ob tatsächlich eine Gefahr für Leben oder Umwelt gegeben ist. Nur durch die Beurteilung insbesondere von Art und Menge des Gefahrguts kann eine derartige Gefährdung durch den Kontrollierenden festgestellt werden - und nur dann, wenn diese tatsächlich gegeben ist, könnten wir der hier vorgeschlagenen höheren Kategorisierung zustimmen.

Zu Punkt 10 („Groups of infringements against common rules for access to the international road haulage market (Regulation (EC) No 1072/2009“):

- Die Streichung des alten 10.2 „using falsified Community licence“ begrüßen wir, nachdem damit dem Text der VO 1071/2009 entsprochen wird.
- Ad 10.2: Dieser neu aufgenommene Verstoß soll wieder gestrichen werden.
- Ad 10.4: Dieser Verstoß sollte ebenfalls gestrichen und als “minor infringement” angesehen werden, wenn später nachgereicht wird.

Zu Punkt 11 („Groups of infringements against common rules for access to the market for coach and bus services (Regulation (EC) No 1073/2009“):

Wir begrüßen die vorgenommene Streichung der alten Punkte 11.2, 11.6, 11.8 und 11.9.

- Ad 11.2 neu: Dieser Verstoß sollte ebenfalls gestrichen und als “minor infringement” angesehen werden, wenn später nachgereicht wird.

Zu Punkt 12 („Groups of infringements against animal transport conditions“):

Wir begrüßen die vorgenommenen Streichungen.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme bei der österreichischen Positionierung im Landverkehrsausschuss.

Freundliche Grüße



Dr. Claudia Rosenmayr-Klemenz
Abteilungsleiterin-Stv.