



**REPUBLIK ÖSTERREICH**  
BUNDESMINISTERIUM  
FÜR WIRTSCHAFTLICHE ANGELEGENHEITEN

A-1011 Wien, Stubenring 1  
DVR 37 257  
Fernschreib-Nr. 111145 reggeb a, 111780 reggeb a  
Telefax 713 79 95, 713 93 11  
Telefon 0222/71100 Durchwahl  
Name/Tel.-Klappe des Sachbearbeiters:

Geschäftszahl

15.182/3-Pr/7/92

OKoär Dr. Horak/5435

An das  
Präsidium des Nationalrates

Bitte in der Antwort die  
Geschäftszahl dieses  
Schreibens anführen.

Parlament  
1016 W i e n

BUNDESGESETZENTWURF	
71. 62	-GE/19. 12
Datum: 03. AUG. 1992	
Verteilt	04. Aug. 1992

Betr.:  
Kraftfahrliniengesetz; Stellungnahme

*L. Kleinsgraber*

Das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten beehrt sich, in der Anlage 25 Ausfertigungen seiner an das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr gerichteten Stellungnahme zum Entwurf des im Betreff genannten Bundesgesetzes zu übermitteln.

Wien, am 23. Juli 1992

Für den Bundesminister:

i.V. Dr. Horak

25 Beilagen

F.d.R.d.A.:



**REPUBLIK ÖSTERREICH**  
BUNDESMINISTERIUM  
FÜR WIRTSCHAFTLICHE ANGELEGENHEITEN

A-1011 Wien, Stubenring 1  
DVR 37 257  
Fernschreib-Nr. 111145 reggeb a, 111780 reggeb a  
Telefax 713 79 95, 713 93 11  
Telefon 0222/71100 Durchwahl  
Name/Tel.-Klappe des Sachbearbeiters:

Geschäftszahl

15.182/3-Pr/7/92

OKoär Dr. Horak/5435

An das  
Bundesministerium für öffent-  
liche Wirtschaft und Verkehr

Bitte in der Antwort die  
Geschäftszahl dieses  
Schreibens anführen.

Radetzkystraße 2  
1030 W i e n

Betr.:  
Kraftfahrliniengesetz; Stellungnahme

zu do. Zl.: 124.115/3-I/6/92 vom 4.6.1992

Das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten beehrt sich, zu dem o.a. Gesetzesentwurf folgendes mitzuteilen:

Zu Art.I:

Präambel:

Die Datumsangaben "vom 2. April 1952" und "vom 4. Juli 1990", letztere samt nachfolgendem Beistrich, sollten entfallen (vgl. Punkt 103 und 124 der Legistischen Richtlinien 1990).

Zu Z 3 - § 1 Abs. 2:

Der erste Satz dieser Bestimmung sollte klarer formuliert werden. In diesem wird auch die regelmäßige Beförderung bestimmter Gruppen von Fahrgästen unter Ausschluß anderer Fahrgäste als Kraftfahrlinienverkehr definiert, soweit die Merkmale des Linienverkehrs nach Abs. 1 gegeben sind. Zu den Merkmalen nach Abs. 1 zweiter Satz gehört aber auch, daß der Linienverkehr für jeder-  
mann zugänglich ist. In Abs. 2 ist offenbar gemeint, daß - abgesehen von dieser allgemeinen Zugänglichkeit - alle anderen Merkmale des Abs. 1 vorliegen müssen, damit auch Beförderungen gemäß

- 2 -

Abs. 2 als Kraftfahrlinienverkehr gelten. Dies sollte eindeutig klargestellt werden.

Im Anschluß an den so bezeichneten Abs. 2 wird in einem gesonderten Absatz ohne eigene Absatzbezeichnung der Begriff der Regelmäßigkeit näher bestimmt. Es stellt sich dabei die Frage, ob diese nähere Bestimmung sich sowohl auf den Abs. 1 als auch auf den Abs. 2 oder ausschließlich auf den Abs. 2 beziehen soll. Sie sollte daher - jeweils ohne eigenen Absatz - im ersten Fall in den Abs. 1, im zweiten Fall in den Abs. 2 aufgenommen werden.

Zu Z 3 - § 1 Abs. 3:

Gemäß diesem Absatz bedarf der Kraftfahrlinienverkehr nach Abs. 1 einer Konzession, der Linienverkehr mit den Staaten des Europäischen Wirtschaftsraumes nach Abs. 1 einer dieser gleichzuhaltenden Genehmigung nach diesem Bundesgesetz. In diesem Bundesgesetz ist jedoch nur die Konzession, nicht auch eine besondere Genehmigung für den Linienverkehr mit den genannten Staaten geregelt. Es stellt sich daher die Frage, welche Art von Genehmigung hier gemeint ist. Dies sollte klargestellt werden.

Im übrigen sollte, weil offenbar immer dieselbe Bedeutung gemeint ist, einheitlich der Begriff "Kraftfahrlinienverkehr" gewählt werden und nicht zwischen "Kraftfahrlinienverkehr" und "Linienverkehr" unterschieden werden.

Zu Z 3 - § 1 Abs. 4:

Während im Abs. 3 einerseits von "Konzession", andererseits von der nicht näher bestimmten "Genehmigung" die Rede ist, wird in Abs. 4 der Begriff "Berechtigungen nach Abs. 3" verwendet. Es wird daher angeregt, in einer eigenen Bestimmung den Begriff "Berechtigung im Sinne dieses Bundesgesetzes" als Überbegriff über die beiden Formen "Konzession" und "Genehmigung" zu definieren und an dieser Stelle auch die zu § 1 Abs. 3 in den obigen Ausführungen geforderte Klarstellung zum Genehmigungsbegriff vorzunehmen.

Zu Z 3 und 4 - §§ 1 und 2:

Im § 1 des gegenständlichen Gesetzentwurfes erfolgt eine Neudefinition des Begriffes des Kraftfahrlinienverkehrs. Der die Ausnahmen von der Kraftfahrlinien-Konzessionspflicht normierende § 2 des Kraftfahrliniengesetzes 1952 (insbesondere auch dessen Z 1, wonach die Kraftfahreinrichtungen, die ein Unternehmer zur Beförderung lediglich der eigenen Angestellten und Arbeiter ausschließlich zur Beförderung von oder zur Arbeitsstätte oder innerhalb dieser unterhält, keiner Konzession gemäß § 1 des Kraftfahrliniengesetzes 1952 bedürfen) soll gemäß dem vorliegenden Entwurf entfallen.

Es wird davon ausgegangen, daß auf Grund der angesprochenen Änderungen keine Einschränkung des den Gewerbetreibenden auf Grund des § 32 Abs.4 GewO 1973 zustehenden Rechtes zur Ausübung des nicht der Konzessionspflicht unterliegenden nichtlinienmäßigen Personenverkehrs erfolgt (vgl. auch die Ausführungen in den Erläuterungen zu Art.I Z 4 - § 2 Z 1).

Weiters wird aus der Sicht des BMwA eine inhaltliche Anpassung des § 32 Abs.4 GewO 1973 an den neuen § 1 des Kraftfahrliniengesetzes 1952 für erforderlich erachtet, wobei diese Anpassung einvernehmlich zwischen Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten und Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vorgenommen werden sollte.

Zu Z 6 - § 4 Abs. 1 Z 1:

Gemäß dieser Bestimmung müssen die Kriterien der Zuverlässigkeit, der fachlichen Eignung, der Sicherheit des Betriebes und der Leistungsfähigkeit nur in den Fällen erfüllt werden, in denen die Erteilung einer Konzession angestrebt wird. In Zusammenarbeit mit § 1 Abs. 3 zweiter Satz hätte dies zur Folge, daß diese Voraussetzungen für Sonderformen des Linienverkehrs nicht erbracht werden müssen. Nach Meinung des BMwA widerspricht dies insofern den EG-Rechtsvorschriften, als sich die EG-Verordnung 562/74 sowohl auf den innerstaatlichen als auch auf den

- 4 -

grenzüberschreitenden Verkehr bezieht und gemäß Artikel 1 Abs. 3 nur solche Unternehmer ausgenommen werden können, "die ausschließlich bestimmte Beförderungen von Reisenden zu nichtkommerziellen Zwecken durchführen, sofern ihre Tätigkeit sich nur in geringem Maße auf den Verkehrsmarkt auswirkt".

Darüber hinaus werden gemäß EG-Verordnung 684/92 nur solche Unternehmer zu Verkehrsdiensten im Sinne des Artikels 2, der unter der Ziffer 1 und 2 auch die Sonderformen des Linienverkehrs aufzählt, zugelassen, die die Voraussetzungen der gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über den Zugang zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers erfüllen. Abgesehen von diesem rechtlichen Argument ist eine solche Ungleichbehandlung auch aus Gründen des Wettbewerbs abzulehnen.

Zu Z 7 - § 4 Abs. 1 Z 2:

Diese Bestimmung sollte in sprachlicher Hinsicht noch einmal überarbeitet werden. Überdies sollten in dieser Bestimmung jedenfalls auch die eingetragenen Erwerbsgesellschaften berücksichtigt werden.

Zu Z 8 - § 4 Abs.2:

Die Gliederung dieser Bestimmung sollte in legistischer Hinsicht überarbeitet werden (vgl. diesbezüglich insbesondere Punkt 116 der Legistischen Richtlinien 1990).

Die Bezeichnung des Prüfungsgegenstandes "Recht" im Abs.2 Z 1 (Unterabsatz 2, erster Querstrich ?) ist zu allgemein. Es sollte näher festgelegt werden, welche Rechtsgebiete zu prüfen sind.

In den Erläuterungen zu Z 8 findet sich folgende Passage: "Die neue Bestimmung des bisherigen § 4 Abs.2 ..... ". Da der neue § 4 Abs. 2 die bisherige Bestimmung mit dieser Bezeichnung vollständig ersetzen soll, ist dieser Satzteil unverständlich und sollte daher neu gefaßt werden.

Zu Z 9 - § 5 Abs.1:

Anläßlich der beabsichtigten Novelle sollte auch die Zitierung des AVG richtiggestellt werden (anstelle von "AVG 1950" "AVG").

Zu Z 13 - § 11 Abs.1:

Die Zitierung in der dritten Zeile dieser Bestimmung hätte richtig "Gewerbeordnung 1973" zu lauten.

Gemäß Pkt. 59 der Legistischen Richtlinien 1990 sollte eine "sinn-  
gemäße " Anwendung anderer Rechtsvorschriften vermieden werden.  
Die Bestimmung sollte daher besser etwa wie folgt gefaßt werden:  
"... gelten für die restliche Dauer der Berechtigung die Vor-  
schriften ... mit der Maßgabe, daß an Stelle ..."

Unklar bleibt jedenfalls, welches in bezug auf fortbetriebsbe-  
rechtigte Deszendenten geregelte "Mindestalter " gemeint ist  
(etwa die im § 41 Abs.1 Z 3 GewO 1973 geregelte Altersgrenze von  
24 Jahren ?). Es wird angeregt, die Präzisierung der in Rede  
stehenden Regelung im Einvernehmen mit dem BMwA vorzunehmen.

Zu Z 16 - § 13:

Die neue Z 4 wäre nach Z 3 und nicht nach dem irrtümlich ange-  
führten (nicht existierenden) Abs.3 des § 13 anzufügen.

Zu Z 17 - § 15:

In legistischer Hinsicht ist - wie schon zu Art.I Z 8 des Ent-  
wurfs ausgeführt - auf Punkt 116 der Legistischen Richtlinien  
1990 hinzuweisen.

Gemäß der dem § 15 anzufügenden Z 1a sind unter anderem die näheren  
Vorschriften über die Zuverlässigkeit des Bewerbers im Verordnungs-  
weg zu erlassen. Nach ho. Ansicht sollte jedoch zur Vermeidung  
einer allfälligen Verfassungswidrigkeit (formalgesetzliche Dele-  
gation) schon im Kraftfahrlineiengesetz 1952 selbst zumindest eine  
Definition des Begriffes der Zuverlässigkeit aufgenommen werden.

- 6 -

Zu Art.II:

Als Inkrafttretenszeitpunkt für die geplante Novelle sollte wohl der Zeitpunkt des Inkrafttretens des EWR-Abkommens festgelegt werden.

Wien, am 23. Juli 1992

Für den Bundesminister:

i.V. Dr. Horak

F.d.R.d.A.:

