



aktiv für Sie

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22, Postfach 534

Bundeskammer

für Arbeiter und Angestellte

Präsidium des Nationalrates
Dr-Karl-Renner-Ring 3
1010 Wien

Bundeskammer	
GESETZENTWURF	
03. AUG. 1992	-GE/19
Datum:	03. AUG. 1992
Verteilt	04. Aug. 1992

Prinz-Eugen-Straße 20-22

A-1041 Wien, Postfach 534

(0222) 501 65

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Durchwahl 2593

Datum

-

VP-ZB-6111

FAX

28.7.1992

Betreff:

Entwurf einer Novelle zum Kraftfahrliniengesetz (EWR-Anpassungsnovelle)
Stellungnahme

Die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte übersendet 25 Exemplare ihrer Stellungnahme zu der im Betreff genannten Novelle zur gefälligen Information.

Der Präsident:

iV

Hans Glümer



Der Direktor:

iV

Hans Glümer

Beilagen



aktiv für Sie

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22, Postfach 534

Bundeskammer

für Arbeiter und Angestellte

Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

Radetzkystr 2
1030 Wien

Betreff GESETZENTWURF	
EI.	GE/19
Datum: 03. AUG. 1992	
Verteilt	

Prinz-Eugen-Straße 20-22

A-1041 Wien, Postfach 534

(0222) 50165

Ihr Zeichen
124.115/3- VP/Ru/6111
I/6/92

Durchwahl 2593
 FAX

Datum
17.7.1992

Betreff:
Entwurf einer Novelle zum Kraftfahrliniengesetz (EWR-Anpassungs-Novelle
(Stellungnahme))

Seit mehreren Jahren fordert die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte, daß im Bereich der gesetzlichen Regelungen zur Güter- und Personenbeförderung vergleichbare und einheitliche Gesetzestexte erlassen werden. Mit Bedauern muß festgestellt werden, daß bei der gegenständlichen Novelle zum Kraftfahrliniengesetz die Chance einer Vereinheitlichung wiederum ungenutzt blieb, zumal gerade das Personenbeförderungsrecht in der EG auf einer einheitlichen Richtlinie (74/562/EWG) beruht.

Darüber hinaus datiert das in Geltung stehende Kraftfahrliniengesetz aus den frühen fünfziger Jahren. Von verschiedenen Seiten wurde auf einer von der Bundesarbeitskammer abgehaltenen Enquete im Dezember 1989 erklärt, daß dieses Gesetz den heutigen Regelungsbedürfnissen nicht mehr entspräche und es höchst an der Zeit wäre, es an heutige Gegebenheiten anzupassen. Dazu werden einige Forderungen der Bundesarbeitskammer im Anschluß an die Stellungnahme zur gegenständlichen Novelle angeführt.

Zu den einzelnen Bestimmungen des vorliegenden Novellierungsentwurfs wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Es muß darauf hingewiesen werden, daß die ziffernmäßige Numerierung der Änderungen zwischen dem Entwurfstext des Kraftfahrlinien gesetzes und der Textgegenüberstellung des geltenden Textes mit dem Entwurfstext nicht überein stimmt. In der Stellungnahme der Bundesarbeitskammer wird daher auf die entsprechenden Ziffern der Textgegenüberstellung Bezug genommen.

Zu Z 1 (§ 1 Abs 3)

Sonderformen des Linienverkehrs (ds Beförderungen vor allem von Arbeitnehmern zur Arbeitsstelle und von dort zu ihrer Wohnung) benötigen nach dieser Bestimmung lediglich eine Anzeige bei der Aufsichtsbehörde vor Betriebsaufnahme, sofern sie vertraglich zwischen Veranstalter und Verkehrsunternehmen geregelt worden sind.

Es besteht die Gefahr, daß bestehenden Kraftfahrlinien und deren regelmäßigen Kursen relativ leicht Verkehrspotential entzogen werden kann. In diesem Zusammenhang sollte geprüft werden, ob nicht bei Vorliegen entsprechender Voraussetzungen (etwa kein bestehender Kurs einer konzessionierten Linie zur fraglichen Zeit) durchaus eine Art Genehmigung für derartige Sonderformen des Linienverkehrs vorgesehen werden könnte. Durch die derzeitige Formulierung ist zu befürchten, daß eine Sonderform des Linienverkehrs schon allein mit einer Anzeige eingerichtet werden kann und der Aufsichtsbehörde keinerlei Einspruchsmöglichkeiten zustehen.

Zu Z 4 (§ 4 Abs 1 Z 1)

Wie bereits eingangs erwähnt, werden im Güterbeförderungsgesetz und im Gelegenheitsverkehrs-Gesetz einheitlich die Zugangsvoraussetzungen zum Beruf geregelt. Es erschien sinnvoll, auch im

Kraftfahrliniengesetz eine gleichlautende Bestimmung zur Zuverlässigkeit, finanziellen Leistungsfähigkeit und fachlichen Eignung des Antragstellers zu haben. Diesbezüglich wurde im Güterbeförderungs- und Gelegenheitsverkehrsgesetz die entsprechende EG-Richtlinie bereits umgesetzt. Insbesondere wäre in das Kraftfahrliniengesetz aufzunehmen, daß die Zuverlässigkeit dann nicht (mehr) gegeben ist, wenn

- der Berechtigte bzw der Antragsteller wegen eines strafrechtlichen Deliktes rechtskräftig verurteilt wurde, oder
- er wegen wiederholter Verstöße gegen die Vorschriften über die für den Berufszweig geltenden Entlohnungs- und Arbeitsbedingungen rechtskräftig bestraft wurde, oder
- er wegen wiederholter Verstöße gegen die Vorschriften über die Personenbeförderung, insbesondere die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, die Gewichte und Abmessungen der Kraftfahrzeuge und die Sicherheit im Straßenverkehr und der Kraftfahrzeuge , rechtskräftig bestraft wurde.

Das gleiche wie für die Regelung der Zuverlässigkeit gilt für die Umschreibung der finanziellen Leistungsfähigkeit und für die Festsetzung der Voraussetzungen der fachlichen Eignung (Befähigungsnachweis).

Zu Z 5 (§ 4 Abs 1 Z 2)

Durch die Umsetzung des EWR-Vertrages ist es notwendig, EWR-Staatsbürger österreichischen Staatsbürgern gleichzustellen. In den Novellen zum Güterbeförderungsgesetz und zum Gelegenheitsverkehrs-Gesetz wurden derartige Bestimmungen bereits angepaßt; dabei ist in den Gesetzesbeständen die zulässige Einschränkung enthalten, daß der Unternehmer bzw das Unternehmen seinen Sitz in Österreich haben muß. Im vorliegenden Entwurf des Kraftfahrliniengesetzes ist dies nicht der Fall. So wäre es denkbar, daß ein

EWR-Unternehmen eine Konzession in Österreich erwirbt, ohne hier ansässig zu sein.

Auch hier regt die Bundesarbeitskammer an, in § 4 (Voraussetzung für die Konzessionerteilung) eine gleichlautende Bestimmung aufzunehmen, wie sie im Güterbeförderungs- und Gelegenheitsverkehrs-Gesetz bereits formuliert ist.

Zu Z 6 (§ 4 Abs 2)

In dieser Bestimmung soll die Voraussetzung der fachlichen Eignung näher determiniert werden.

Nach Meinung der Bundesarbeitskammer wurde auch für den Befähigungsnachweis die entsprechende EG-Richtlinie nicht genügend umgesetzt. Während im Entwurfstext nur auf eine schriftliche Prüfung oder eine praktische Erfahrung von mindestens fünf Jahren als Zugangsvoraussetzung abgestellt wird, sieht die EG-Richtlinie auch die Möglichkeit vor, die Qualifikation durch eine Bescheinigung der Behörde aufgrund von Hochschul- oder Fachschuldiplomen nachzuweisen. In Übereinstimmung mit Güterbeförderungs- und Gelegenheitsverkehrs-Gesetz sollte auch im Kraftfahrliniengesetz eine gleichlautende Regelung gefunden werden.

Im Entwurfstext wird darüber hinaus die Prüfung zur Feststellung der fachlichen Eignung angesprochen. Nach Ansicht der Bundesarbeitskammer sind die Sachgebiete, über die Kenntnisse bei der Prüfung nachzuweisen sind, im Gesetzesentwurf zu wenig determiniert. Weiters fehlt es an einer Verordnungsermächtigung, durch die diese Sachgebiete genauer umschrieben werden könnten.

Daher fordert die Bundesarbeitskammer, daß in Anlehnung an Güterbeförderungs- und Gelegenheitsverkehrs-Gesetz eine Verordnungsermächtigung aufgenommen wird, wonach "der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr unter Bedachtnahme auf den jeweiligen Stand der Entwicklung der Kraftfahrlinienunternehmen,

auf die von Personen, die die Leistungen des Gewerbes in Anspruch nehmen, üblicherweise gestellten Anforderungen, auf Gefahren für Leben, Umwelt, Gesundheit oder Eigentum, die von der Tätigkeit eines Kraftfahrlinienunternehmens ausgehen, ...durch Verordnung die geeigneten Nachweise der praktischen Erfahrung, die Hochschul- und Fachschuldiplome, die Sachgebiete der Prüfung, die Form der Prüfung, die Anforderungen an die Prüfer, das Datum der Prüfung, die Anberaumung der Termine, die auszustellenden Bescheinigungen und die Wiederholung der Prüfung festzulegen hat".

Zugegebenermaßen finden sich in Z 14 (§ 15 Z 1a) des Entwurfs Ansätze für die hier geforderte Verordnungsermächtigung. Es wird daher eine Überarbeitung im Sinne einer einheitlichen Verordnungsermächtigung angeregt.

In Z 3 des Abs 2 wird laut Entwurfstext festgelegt, daß bei Wegfall der Zuverlässigkeit oder fachlichen Eignung eine angemessene Frist zur Benennung eines Betriebsleiters einzuräumen ist. Nach Ansicht der Bundesarbeitskammer sollte das Wort "ist" in "kann" abgeändert werden. Bei der derzeitigen Formulierung besteht die Gefahr, daß effiziente Maßnahmen bei Nichtvorliegen der Zuverlässigkeit nicht ergriffen werden könnten, da in diesem Fall immer wieder ein neuer Betriebsleiter bestellt wird.

Zu Z 9 (§ 8 Z 4)

Hier wurde eine Änderung vorgenommen, die eindeutig nicht aufgrund der Umsetzung von EG-Richtlinien erforderlich ist. Es geht um die Streichung einer Regelung, wonach der Konzessionsinhaber verpflichtet ist, auf Verlangen der Post- und Telegraphenverwaltung die Briefpost unentgeltlich, sonstige Postsendungen gegen zu vereinbarende Vergütung zu befördern hat.

Es ist unrichtig, wie in den Erläuterungen ausgeführt, daß diese Regelung bisher nicht in Anspruch genommen wurde und daher obsolet sei. In Einzelfällen wird sehr wohl darauf

zurückgegriffen. Durch den Entfall könnte es zur Verteuerung von Postbeförderungen und zu Laufzeitverzögerungen kommen. Aus Sicht der Bundesarbeitskammer sollte daher diese Bestimmung weiterhin in Kraft bleiben.

Wie bereits einleitend erwähnt, fordert die Bundesarbeitskammer, daß das Kraftfahrliniengesetz in folgenden Punkten geändert wird, wobei darauf hingewiesen wird, daß der größte Teil der Forderungen eine Grundlage in der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen hat:

Zu § 6

Gemäß Abs 1 wird eine Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie auf fünfzehn Jahre erteilt.

Nach Ansicht der Bundesarbeitskammer sollte eine Konzession mit höchstens fünf Jahren befristet werden. Eine entsprechende Regelung ist auch in der obigen EG-Verordnung enthalten. Dadurch kann bei allfälligen Änderungen des regionalen Verkehrsangebotes (zB Schaffung eines Verkehrsverbundes) flexibler als jetzt reagiert werden. Bei Schaffung eines gleichwertigen und dauerhaften Verkehrsangebotes auf der Schiene soll die Konzessionsbehörde eine bestehende Kraftfahrliniekonzession ändern oder, wenn notwendig, entziehen können. Es ist wirtschaftlich sicherlich nicht sinnvoll, daß zB bei Verkehrsverbünden oder beim Neuen Austrotakt viele zusätzliche Zugsverbindungen geschaffen werden, es aber keine Möglichkeit gibt, eine Anpassung der Kraftfahrlinien, Fahrpläne und Konzessionen durchzusetzen.

Weiters wird in der EG-Verordnung der Linienverkehr definiert. Es handelt sich danach um die regelmäßige Beförderung von Fahrgästen auf einer bestimmten Verkehrsverbindung, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden können. Dadurch hat eine langjährige Forderung der

Bundesarbeitskammer auch im EG-Recht eine Grundlage, wonach in der Konzession zusätzlich die Haltstellen, Beförderungsbedingungen und Fahrpläne enthalten sein müssen.

Art 7 Abs 4 der genannten Verordnung regelt explizit die Fälle, in denen ein Antrag auf eine Konzession abgelehnt werden kann. Demnach ist dem Antrag nicht stattzugeben, wenn der Antragsteller den Verkehr, für den der Antrag gestellt wurde, nicht mit ihm unmittelbar zur Verfügung stehenden Fahrzeugen durchführen kann, wenn der Antragsteller gegen bestimmte Rechtsvorschriften verstößen hat, wenn nachgewiesen wird, daß der betreffende Verkehrsdiest das Bestehen der bereits genehmigten Liniendienste unmittelbar gefährdet oder wenn nachgewiesen wird, daß dieser Verkehrsdiest die Funktionsfähigkeit eines vergleichbaren Eisenbahndienstes auf direkten Teilstrecken ernsthaft beeinträchtigen würde.

Eine dementsprechende Regelung ist dem Kraftfahrliniengesetz fremd; nach Auffassung der Bundesarbeitskammer sollte daher eine entsprechende neue Regelung im Kraftfahrliniengesetz vorgesehen werden.

Zu § 8

Nach dieser Bestimmung muß die Kraftfahrlinie während der ganzen Dauer der Konzession entsprechend den gesetzlichen Vorschriften und den Konzessionsbedingungen ununterbrochen betrieben werden. Dieser Passus sollte dahingehend erweitert werden, daß auch die Anzahl der Fahrten während der ganzen Dauer der Konzession nicht ohne vorherige Befassung aller Betroffenen (Anhörungsberechtigte gemäß § 5 Abs 1) vermindert werden darf. Es sollte nicht mehr so leicht sein, spätere Änderungen, vor allem wenn es Verschlechterungen sind, im Fahrplanangebot eigenmächtig durchführen zu können.

Zu § 9

Es besteht die Möglichkeit, daß sich Unternehmer, die eine gültige Kraftfahrlinienkonzession besitzen, sich über mehrere Fahrplanperioden hinweg von der Betriebspflicht entheben lassen, ohne daß dieses Vorgehen irgend einen Einfluß auf die bestehende Konzession mit sich bringt. In der Praxis kommt es häufig vor, daß Konzessionsrechte bestehen, jedoch jahrelang nicht ausgeübt werden, was wiederum bedeutet, daß kein anderer auf dieser Strecke fahren darf.

Die Bundesarbeitskammer fordert daher eine neue Bestimmung aufzunehmen, in der - in Anlehnung an das EG-Recht - die Konzession nach drei Monaten ab dem Zeitpunkt, zu dem bei der Konzessionsbehörde um Enthebung von der Betriebspflicht angesucht wurde, erlischt.

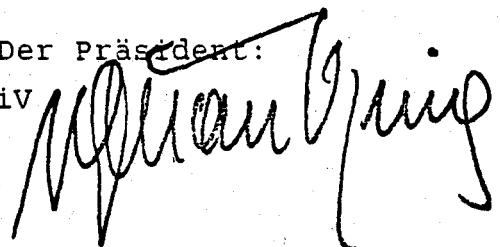
Zu § 10

Gemäß dieser Bestimmung ist die Übertragung der Betriebsführung einer Kraftfahrlinie nur mit Zustimmung der Konzessionsbehörde zulässig. Diese muß derzeit vor der Entscheidung über das betreffende Ansuchen lediglich die zuständige Kammer der gewerblichen Wirtschaft hören. Die Arbeitnehmerinteressensvertretungen haben keinerlei Einspruchsmöglichkeiten. Aus diesem Grund fordert die Bundesarbeitskammer ein Mitspracherecht in dieser Angelegenheit.

Darüber hinaus soll die Übertragung der Betriebsführung nur für eine Fahrplanperiode zulässig sein. Dieser Passus wäre neu einzufügen. Danach hat der Konzessionsinhaber die Linie selbst zu führen, andernfalls erlischt die Konzession.

Der Präsident:

iv




Der Direktor:

iv

