



AMT DER TIROLER LANDESREGIERUNG  
Präsidialabteilung II/EG-Referat

Zahl: 746/28

A-6010 Innsbruck, am 16. Juli 1992  
Landhaus  
Fax: (0512) 508177  
Tel: (0512) 508-152  
DVR: 0059463  
Sachbearbeiter: Dr. Brandmayr

An das  
Bundesministerium für  
öffentl. Wirtschaft  
und Verkehr

Radetzkystraße 2  
1031 W i e n

Telefax!

Betreff: Entwürfe von Novellen zum Güterbeförderungsgesetz und zum Gelegenheitsverkehrs-Gesetz;  
Stellungnahme

Zu Zahl 124.115/1-I/2-92 vom 4. Juni 1992

Gegen den Entwurf einer Novelle zum Güterbeförderungsgesetz, BGBl.Nr. 63/1952, bestehen keine Bedenken.

Zum Entwurf einer Novelle zum Gelegenheitsverkehrs-Gesetz, BGBl.Nr. 85/1952, zuletzt geändert durch das Gesetz BGBl.Nr. 457/1990, wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Zu Z. 1 (§ 1):

Im Sinne der Rechtsklarheit sollte das Kraftfahrliniengesetz 1952 nicht im Kurztitel zitiert werden.

Zu Z. 2 (§ 2):

Diese Bestimmung nimmt auf die in Vorbereitung befindliche Novelle zur Gewerbeordnung 1973 nicht Bedacht, sodaß in Kürze eine

- 2 -

neuerliche Novelle zum Gelegenheitsverkehrs-Gesetz erforderlich sein wird.

Zu Z. 3 (§ 3 Abs. 1):

Im Hinblick auf eine klare Trennung zwischen dem Kraftfahrlinienverkehr und dem Gelegenheitsverkehr sollte auch eine Regelung aufgenommen werden, wonach die Vergabe von Stehplätzen im Gelegenheitsverkehr unzulässig ist.

Zu Z. 4 (§ 5):

Ebenso wie dies beim Entwurf einer Novelle zum Kraftfahrliniengesetz 1952 der Fall ist, sollten auch hier die Begriffe "leitende Funktion" und "Verkehrsunternehmen" (Abs. 4 Z. 2) näher umschrieben werden. Es wäre nämlich nicht sinnvoll, wenn eine Tätigkeit in einem Taxiunternehmen als Nachweis der fachlichen Eignung für ein Omnibusunternehmen anerkannt würde. Der Abs. 5 enthält eine diesbezügliche Regelung nur im Hinblick auf die im § 17 der Gewerbeordnung 1973 enthaltenen Ausnahmebestimmungen.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden unter einem der Parlamentsdirektion zugeleitet.

Für die Landesregierung:

Landesamtsdirektor

**Abschriftlich**

An alle Ämter der Landesregierungen

gesondert an die Verbindungsstelle der Bundesländer  
beim Amt der Niederöstr. Landesregierung, Wien

an das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst, Wien

an das Präsidium des Nationalrates, Wien, 25 Ausf.

an alle National- und Bundesräte in Tirol

an das Büro des Föderalismusministers

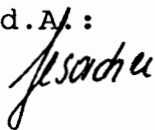
zur gefälligen Kenntnisnahme.

Für die Landesregierung:

Dr. G s t r e i n

Landesamtsdirektor

F.d.R.d.A.:





AMT DER TIROLER LANDESREGIERUNG  
Präsidialabteilung II/EG-Referat

Zahl: 1388/10

A-6010 Innsbruck, am 16. Juli 1992  
Landhaus  
Fax: (0512) 508177  
Tel: (0512) 508-152  
DVR: 0059463  
Sachbearbeiter: Dr. Brandmayr

An das  
Bundesministerium  
für öffentl. Wirtschaft  
und Verkehr

Radetzkystraße 2  
1031 W i e n

GESETZENTWURF	
Telefax	62-GE/19-12
Datum:	14. AUG. 1992
Verteilt:	17. Aug. 1992 <i>Nem</i>

Betreff: Kraftfahrliniengesetz-Novelle 1992;  
Stellungnahme

Zu Zahl 124.115/3-I/6-92 vom 4. Juni 1992

Zum übersandten Entwurf einer Kraftfahrliniengesetz-Novelle 1992 wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Zu Art. I:

Zu Z. 3 (§ 1):

Im Gesetzentwurf wird der - überdies antiquiert klingende - Begriff "Personenkraftverkehrsunternehmer" nicht näher definiert. Vielmehr enthält der § 1 des Entwurfes einer 2. Durchführungsverordnung zum Kraftfahrliniengesetz 1952 die entsprechende Umschreibung dieses Berufszweiges. Es dürfte mit dem Legalitätsprinzip wohl nicht vereinbar sein, wenn die Festsetzung des Geltungsbereiches des Gesetzes in nicht unbeträchtlichem Maße insofern dem Verordnungsgeber überlassen wird, als er diesen - wie es hier der Fall ist - durch das Hinzufügen neuer Elemente gestalten kann.

- 2 -

Weiters ist nicht erkennbar, warum im Abs. 1 zum einen von "Kraftfahr~~lin~~ienverkehr" und zum anderen von "Linienverkehr" die Rede ist, zumal diese Begriffe synonym verwendet werden.

Im zweiten Satz des Abs. 2 sollte klargestellt werden, daß die Beförderung von Arbeitnehmern bzw. Schülern nicht bloß zur Arbeitsstätte bzw. Schule und von dort zur Wohnung, sondern von der Wohnung zur Arbeitsstätte oder Schule und zurück erfolgen kann, wodurch auch die Abfahrtsstelle präzisiert wird.

Im Abs. 3 wird bestimmt, daß die im Abs. 2 näher definierten Sonderformen des (Kraftfahr-) Linienverkehrs keiner Konzessions- oder Genehmigungspflicht unterliegen, wenn sie zwischen Veranstalter und Verkehrsunternehmen vertraglich geregelt sind. Es ist nicht auszuschließen, daß damit der gewöhnliche Linienverkehr in seiner Existenz bedroht ist, sodaß eine Unterversorgung der Bevölkerung durch öffentliche Verkehrsmittel eintreten könnte. Weiters wird damit auch die angestrebte Vereinheitlichung im öffentlichen Verkehr wesentlich erschwert.

Ungeachtet dieser sachlichen Bedenken ist aus dem Abs. 3 nicht erkennbar, ob auf diese Sonderformen des (Kraftfahr-) Linienverkehrs die übrigen Bestimmungen des Kraftfahr~~lin~~ienrechts, insbesondere die in der 1. Durchführungsverordnung enthaltenen Ausübungsvorschriften anzuwenden sind. Nach den bisherigen Vorschriften konnten solche Verkehrsdienste unter bestimmten Voraussetzungen auch im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs durchgeführt werden.

Zu Z. 6 (§ 4 Abs. 1 Z. 1):

Ebenfalls im Hinblick auf das Legalitätsgebot bedenklich ist der Umstand, daß die einzelnen Voraussetzungen für die Erteilung einer Konzession nicht - wie bisher - im Gelegenheitsverkehrsgesetz 1952 selbst, sondern in den Durchführungsverordnungen enthalten sind. Unverständlich ist es auch, daß die "Zuverlässigkeit" im § 2 des Entwurfes einer 2. Durchführungsverordnung zum Kraftfahr~~lin~~iengesetz 1952, der Begriff der "Sicherheit des Betriebes" aber in der 1. Durchführungsverordnung geregelt wird. Ein derartiges Maß an Zersplitterung dient wohl kaum der Rechtssicherheit.

Zu Z. 6 (§ 4 Abs. 1 Z. 1):

Es sollte die Gelegenheit genutzt werden um klarzustellen, wer bei juristischen Personen, Personengesellschaften des Handelsrechts und eingetragenen Erwerbsgesellschaften als Bewerber anzusehen ist, der die erforderliche Zuverlässigkeit, fachliche Eignung und finanzielle Leistungsfähigkeit besitzen muß.

Zu Z. 7 (§ 4 Abs. 1 Z. 2):

Bei dieser Bestimmung sollte nicht nur auf natürliche und juristische Personen, sondern auch auf die Personengesellschaften des Handelsrechts und die eingetragenen Erwerbsgesellschaften Bedacht genommen werden.

Zu Z. 8 (§ 4 Abs. 2):

Es dürfte weder notwendig noch zweckmäßig sein, die Prüfung auf die schriftliche Form einzuschränken. Wäre in der Folge auch ein mündlicher Prüfungsteil angebracht, so müßte allein aus diesem Grund das Kraftfahrliniengesetzes 1952 neuerlich geändert werden. In diesem Zusammenhang darf auch darauf hingewiesen werden, daß die Prüfung für die Erlangung des Mietwagengewerbes mit Omnibussen einen schriftlichen und einen mündlichen Teil der Prüfung vorsieht, wobei die im Entwurf vorgesehene fachliche Eignung auch durch eine mindestens fünfjährige Praxis in einem solchen Verkehrsunternehmens erbracht werden kann.

Auch der Begriff "leitende Funktion" wäre näher zu umschreiben und zwischen den Begriffen "Verkehrsunternehmen" und "Personenkraftverkehrsunternehmen" (vgl. § 1 Abs. 1) eine Vereinheitlichung anzustreben.

Da es sich beim vorgesehenen Betriebsleiter um eine dem Geschäftsführer in der Gewerbeordnung 1973 nachgebildete Konstruktion handelt, sollte auch eine Genehmigungspflicht durch die zuständige Konzessionsbehörde vorgesehen werden. Eine solche Genehmigung dürfte nur dann erteilt werden, wenn sich der Betriebsleiter im Kraftfahrlinienunternehmen - unbeschadet der sonstigen Voraussetzungen - zudem hauptberuflich betätigt.

- 4 -

Entsprechend der vorgeschlagenen Genehmigungspflicht für den Betriebsleiter müßte in der Z. 3 die Möglichkeit des Widerrufs der Genehmigung vorgesehen werden. Es ist auch noch darauf hinzuweisen, daß die Frage der Zuverlässigkeit eines Geschäftsführers von Gesellschaften des Handelsrechtes und eingetragenen Erwerbsgesellschaften, die als Konzessionswerber auftreten, nicht berücksichtigt wird.

Zu Z. 9 (§ 5 Abs. 1):

Die im neuen Abs. 1 lit. d normierte Anhörungspflicht der Gemeinden mit mehr als 5.000 Einwohnern sollte im Interesse einer Entlastung der Verwaltung auf jene Gemeinden eingeschränkt werden, die von den Fahrzeugen der geplanten Kraftfahrlinie nicht bloß durchfahren werden.

Zu Z. 13 (§ 11 Abs. 1):

Es wird darauf hingewiesen, daß die Verweisung auf die Gewerbeordnung 1973 ins Leere geht, sobald durch die in Vorbereitung stehende Novelle praktisch alle konzessionierten Gewerbe beseitigt werden. Bereits derzeit ist die sinngemäße Anwendung der Bestimmungen der Gewerbeordnung 1973 über das Fortbetriebsrecht im Bereich des Kraftfahrlinienwesens nicht immer möglich. Nach § 42 Abs. 1 der Gewerbeordnung 1973 entsteht das Fortbetriebsrecht der Verlassenschaft mit dem Ableben des Gewerbeinhabers. Der Vertreter der Verlassenschaft hat jedoch ohne unnötigen Aufschub der Bezirksverwaltungsbehörde den Fortbetrieb anzuzeigen. Da die Bezirksverwaltungsbehörde im Kraftfahrliniengesetz 1952 an sich keine Zuständigkeiten hat (sie führt auch kein dem Gewerberegister entsprechendes Verzeichnis), müßte klargestellt werden, welcher Behörde die Anzeige zu erstatten ist.

Wie bereits oben zu Z. 8 ausgeführt wurde, ist die Qualifikation für die "leitende Funktion" als fachliche Eignung nicht näher umschrieben, sodaß sich die Frage stellt, ob die Ausübung eines Fortbetriebsrechtes mit Hilfe eines Betriebsleiters als "leitende Funktion" zu qualifizieren ist. Ein weiteres Problem ergibt sich auch daraus, daß nach der Gewerbeordnung 1973 der Fortbetriebsberechtigte das Gewerbe jederzeit zurücklegen kann und es besteht auch keine Verpflichtung zur Ausübung des Gewerbes. Das

Kraftfahrlinienrecht kennt zum einen keine Zurücklegung des Gewerbes und zum anderen besteht Betriebspflicht. Der Fortbetriebsberechtigte hätte offenbar nur die Möglichkeit, einen Antrag auf Enthebung von der Betriebspflicht einzubringen, wobei die Genehmigung des Antrages von bestimmten Voraussetzungen abhängig ist. Es stellt sich damit die Frage, ob der Fortbetriebsberechtigte, auf den ein Kraftfahrlinienbetrieb von Todes wegen übergegangen ist, die Kraftfahrlinie bis zur Enthebung von der Betriebspflicht weiterführen muß.

Zu Z. 14 (§ 11 Abs. 3):

Die vorgesehene Bestellung eines Betriebsleiters ist wiederum dem § 31 der Gewerbeordnung 1973 nachgebildet, diese bedarf allerdings nach § 39 Abs. 5 leg. cit. einer Genehmigung. Da im Rahmen des Fortbetriebsrechtes auch sonst auf die Bestimmungen der Gewerbeordnung 1973 verwiesen wird, wäre eine Genehmigungspflicht des Betriebsleiters vorzusehen.

Zu Z. 16 (§ 13 Abs. 3 Z. 4):

Die Formulierung "dem ehemaligen Inhaber" ist für den Fall nicht zutreffend, daß gegen einen Bescheid, mit dem die Zurücknahme der Konzession ausgesprochen wird, Berufung erhoben wird, weil bis zur endgültigen Entscheidung über die Berufung die Konzession aufrecht bleibt.

Zu Z. 17 (§ 15 Z. 1a):

Der zweite Satz wäre durch folgende Punkte zu ergänzen:

- a) die Zulassungsvoraussetzungen zur Prüfung,
- b) die Sachgebiete der Prüfung und
- c) die Form der Prüfung und ihre Wiederholungsmöglichkeiten.

In dieser Bestimmung wäre weiters eine Ermächtigung an den Verordnungsgeber vorzusehen, nähere Vorschriften über die Festsetzung von Haltestellen zu erlassen.



- 6 -

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden unter einem der  
Parlamentsdirektion zugeleitet.

Für die Landesregierung:

Landesamtsdirektor

Abschriftlich

An alle Ämter der Landesregierungen

gesondert an die Verbindungsstelle der Bundesländer  
beim Amt der Niederösterr. Landesregierung, Wien

an das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst, Wien

an das Präsidium des Nationalrates, Wien, 25 Ausf.

an alle National- und Bundesräte in Tirol

an das Büro des Föderalismusministers

zur gefälligen Kenntnisnahme.

Für die Landesregierung:

Dr. G s t r e i n

Landesamtsdirektor

F.d.R.d.A.:

*gesach*