

**P. b. b.** Erscheinungsort Wien, Verlagspostamt 1030 Wien

## 1221 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XIII. GP

1. 7. 1974

# Regierungsvorlage

**Bundesgesetz vom XXXXXXXXXX,  
mit dem das Güterbeförderungsgesetz geän-  
dert wird**

Der Nationalrat hat beschlossen:

### Artikel I

Das Güterbeförderungsgesetz, BGBl. Nr. 63/1952, in der Fassung der Bundesgesetze BGBl. Nr. 36/1963 und 54/1963 wird wie folgt geändert:

Nach § 11 ist der folgende § 11 a einzufügen:

„§ 11 a. (1) Der Bundesminister für Verkehr kann, hinsichtlich der Baustellentransporte im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Bauten und Technik,

- a) für bestimmte Arten der gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern (z. B. Baustellentransporte, Kühl- und Warmhaltetransporte, Stückguttransporte) oder
- b) für die gewerbsmäßige Beförderung bestimmter Güter

über Entfernungen bis höchstens 65 km, gerechnet in der Luftlinie vom Standort des Gewerbes (der Zweigniederlassung), unter Zugrundelegung bestehender Verbandsempfehlungen des Fachverbandes für das Güterbeförderungsgewerbe gemäß § 36 des Kartellgesetzes, BGBl. Nr. 460/1972, durch Verordnung verbindliche Tarife nach Maßgabe der folgenden Absätze festsetzen, wenn sich Be- und Entladeort im Inland befinden.

(2) Einer Tariffestsetzung durch Verordnung gemäß Abs. 1 unterliegt nicht die gewerbsmäßige Beförderung

- a) von Gütern, für die nach dem Preisregulierungsgesetz 1957 Preise und Entgelte festgesetzt sind, sowie
- b) von Rohstoffen, die für die Herstellung der unter lit. a angeführten Güter mengen- und kostenmäßig bedeutungsvoll sind.

(3) Eine Verordnung gemäß Abs. 1 darf nur erlassen werden, wenn die Stundensätze, Kilometersätze oder Akkordleistungssätze bestehender Verbandsempfehlungen gemäß § 36 des Kartellgesetzes von einem größeren Teil der Güterbeförderungsunternehmer bei gleich gelagerten Beförderungen erheblich unterboten werden und volkswirtschaftliche Rücksichten nicht entgegen stehen.

(4) Die Verordnung hat unter Bedachtnahme auf die Marktsituation Mindesttarife oder Ausgangssätze für ein Tarifband festzusetzen; in diesem Fall sind überdies die zur Ermittlung des Tarifbandes erforderlichen, in Hundertsätzen auszudrückenden Zuschläge und Abschläge zu bestimmen.

(5) Werden die Stundensätze, Kilometersätze oder Akkordleistungssätze bestehender Verbandsempfehlungen nur in bestimmten Teilen des Bundesgebietes im Sinne des Abs. 3 unterboten, ist die Wirksamkeit einer Verordnung gemäß Abs. 1 auf diese Teile des Bundesgebietes zu beschränken.

(6) Die Verordnung darf für höchstens 2 Jahre erlassen werden. Ihre Geltungsdauer kann jeweils für höchstens 1 Jahr verlängert werden, wenn auf Grund der Marktsituation anzunehmen ist, daß bei Auslaufen der Geltungsdauer die für die Erlassung erforderlichen Voraussetzungen wieder eintreten werden.

(7) Während der Geltungsdauer einer Verordnung gemäß Abs. 1 ist ihre Anpassung an geänderte Verbandsempfehlungen gemäß § 36 des Kartellgesetzes, mit denen andere Stundensätze, Kilometersätze oder Akkordleistungssätze hinausgegeben werden, nicht erforderlich.“

### Artikel II

Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Verkehr, hinsichtlich der Baustellentransporte im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Bauten und Technik, betraut.

## Erläuterungen

Die neue Situation auf dem Umsatzsteuersektor erfordert ein Überdenken der notwendigen Wettbewerbsregelung zwischen Schiene und Straße, um verkehrspolitisch abträgliche Entwicklungen hintanzuhalten. Mit der vorliegenden Novelle soll zunächst eine Regelung im Bereiche des Nahverkehrs — unvorgreiflich etwaiger anderer Maßnahmen, die sich im Zuge der Verhandlungen über eine Neuregelung des Gesamtkomplexes als notwendig erweisen — getroffen werden, um die Beseitigung von Störungen auch auf diesem Teilmarkt zu ermöglichen.

Während § 10 Abs. 1 des Güterbeförderungsgesetzes eine Tarifiermächtigung für die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen über die Grenze oder über Entfernungen von mehr als 65 km vorsieht, enthält das Güterbeförderungsgesetz für den Nahverkehr keine diesbezügliche Regelung. Aber auch bei Güterbeförderungen, die nur in Entfernungen von höchstens 65 km, gerechnet in der Luftlinie vom Standort des Gewerbes (der Zweigniederlassung), durchgeführt werden, treten auf bestimmten Teilmärkten fallweise Störungen dergestalt auf, daß Güterbeförderungsunternehmen Preise in Rechnung stellen, die wesentlich tiefer liegen, als es die an den durchschnittlichen Gesamtkosten orientierten einschlägigen Verbandsempfehlungen gemäß § 36 des Kartellgesetzes vorsehen. Hiedurch können existenzgefährdende Situationen für die den betreffenden Teilmarkt bedienenden Güterbeförderungsunternehmen eintreten. Desgleichen kann eine ungenügende Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft mit erforderlichen Transportleistungen als Folge des geschilderten Marktverhaltens der Güterbeförderungsunternehmen eintreten.

Um die Funktionsfähigkeit derart gestörter Güterbeförderungsmärkte wiederherzustellen, soll der Bundesminister für Verkehr durch Verordnung unter Zugrundelegung bestehender Verbandsempfehlungen gemäß § 36 des Kartellgesetzes vorübergehend Tarife festsetzen können, wenn bestimmte Voraussetzungen vorliegen und erfüllt werden.

Im einzelnen wird bemerkt:

### Zu § 11 a Abs. 1:

Voraussetzung für die Erlassung einer Verordnung ist das Bestehen einschlägiger Verbandsempfehlungen gemäß § 36 des Kartellgesetzes. Die Stundensätze, Kilometersätze oder Akkordleistungssätze derartiger Verbandsempfehlungen sind der Tarifierstellung zugrunde zu legen. Die Verordnung darf über den von der Tarifiermächtigung gemäß § 10 Abs. 1 ausgenommenen örtlichen Geltungsbereich (Nahverkehrszone) nicht hinausreichen und ist sachlich auf das notwendige Ausmaß zu beschränken.

### Zu Abs. 2:

Für den Preis einer Ware sind verschiedene Faktoren, zu denen auch die Transportkosten gehören, maßgebend. Ändert sich ein Kostenelement, beeinflusst dies in der Regel auch den Preis, was aber bei preisgeregelten Gütern nicht ohne weiteres möglich ist. Die Festsetzung von verbindlichen Tarifen für solche Güter könnte sich volkswirtschaftlich — auch im Hinblick auf die Problematik der Überwälzbarkeit — nachteilig auswirken.

Als mengenmäßig und kostenmäßig bedeutungsvolle Rohstoffe werden z. B. für die Zuckererzeugung die Zuckerrüben und der hierfür benötigte Kalk in Betracht kommen.

### Zu Abs. 3:

Obwohl die Verbandsempfehlungen bisher an den durchschnittlichen Gesamtkosten orientiert sind und lediglich einen angemessenen Gewinn berücksichtigen, werden die Stundensätze, Kilometersätze oder Akkordleistungssätze derartiger Verbandsempfehlungen dennoch vielfach erheblich unterboten, sodaß nicht einmal mehr die durchschnittlichen Gesamtkosten eine Deckung finden. Wenn derartige Preisunterbietungen in z. B. hinsichtlich Transportgut, Transportart, Menge und Strecke gleich gelagerten Fällen von einem größeren Teil der Güterbeförderungsunternehmen zur Regel gemacht werden, ist ein Eingriff durch den Ordnungsgeber gerech-

## 1221 der Beilagen

3

fertigt, es sei denn, einem solchen Eingriff stünden volkswirtschaftliche Rücksichten entgegen. Die Prüfung des Vorliegens der Voraussetzungen steht dem Verordnungsgeber zu, der sich die entsprechenden Unterlagen im Zuge des Begutachtungsverfahrens zu verschaffen hat. Volkswirtschaftliche Bedenken stehen insbesondere dann der Erlassung einer Verordnung entgegen, wenn deren Wirksamwerden das allgemeine Preisniveau unzumutbar stark belastet.

**Zu Abs. 4:**

Dem Verordnungscharakter entsprechend wird auch ein Gestaltungsrecht im Bezug auf die Tarife eingeräumt. Die diesbezüglichen allfälligen Entscheidungen werden ebenfalls dem Ergebnis des Begutachtungsverfahrens zu entnehmen sein.

**Zu Abs. 5:**

Gemäß § 36 des Kartellgesetzes können Verbandsempfehlungen nur für bestimmte Teile des Bundesgebietes hinausgegeben werden. Andererseits werden für das ganze Bundesgebiet geltende Verbandsempfehlungen oft nur in bestimmten

Teilen des Bundesgebietes nicht eingehalten. Abs. 5 soll die Möglichkeit bieten, auf diese Fälle Bedacht zu nehmen und nur in bestimmten Teilen des Bundesgebietes auftretende Marktstörungen zu beseitigen.

**Zu Abs. 6:**

Mit der zeitlichen Beschränkung der Regelung soll dokumentiert werden, daß diese nur solange in Kraft bleiben soll, als gegebene Marktstörungen noch nicht überwunden sind.

**Zu Abs. 7:**

Eine gegebenenfalls notwendig gewordene Abänderung einer Verbandsempfehlung durch den Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe kann nicht die Gültigkeit einer Verordnung gemäß Abs. 1 und der darin festgesetzten Tarife beeinflussen und zwingend eine Änderung der Verordnung nach sich ziehen. Diese Bestimmung schließt aber eine Anpassung der Verordnung an geänderte Verbandsempfehlungen nicht aus.

Ein finanzieller Mehraufwand ist durch die vorliegende Novelle nicht zu erwarten.