

## **1313 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates XIII. GP**

# **Bericht des Verkehrsausschusses**

### **über die Regierungsvorlage (1221 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Güterbeförderungsgesetz geändert wird**

Während das Güterbeförderungsgesetz eine Tarifermächtigung für die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen über die Grenze oder über Entfernungen von mehr als 65 km vorsieht, enthält es für den Nahverkehr keine diesbezügliche Regelung, obwohl auch auf diesem Gebiete fallweise Marktstörungen auftreten, die sich — volkswirtschaftlich gesehen — nachteilig auswirken. Dazu kommt, daß die im Zusammenhang mit der Einführung der Mehrwertsteuer entstandene Situation auf dem Umsatzsteuersektor ein Überdenken der notwendigen Wettbewerbsregelung zwischen Schiene und Straße erfordert, um verkehrspolitisch abträgliche Entwicklungen hintanzuhalten. Unvorigreiflich einer Neuregelung des Güterbeförderungsrechtes soll mit dem vorliegenden Entwurf einer Novelle zunächst eine Regelung im Bereich des Nahverkehrs getroffen werden, um die Beseitigung von Störungen auch auf diesen Teilmarkt zu ermöglichen. Der Entwurf der Novelle sieht vor, daß im Verordnungswege vorübergehend Tarife unter Zugrundelegung be-

stehender Verbandsempfehlungen gemäß § 36 des Kartellgesetzes festgesetzt werden können.

Der Verkehrsausschuß hat die Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 16. Oktober 1974 in Verhandlung gezogen.

Im Zuge seiner Beratung sah sich der Ausschuß veranlaßt, auf Grund eines Abänderungsantrages der Abgeordneten Troll, Kammerhofer und Genossen einige Abänderungen im Text der Regierungsvorlage vorzunehmen.

Zum Gegenstand sprachen außer dem Berichterstatter Abgeordneter Dr. Stix und der Bundesminister für Verkehr Lanz.

Bei der Abstimmung wurde die Regierungsvorlage unter Berücksichtigung des obenwähnten Abänderungsantrages in der beigedruckten Fassung mit Stimmenmehrheit angenommen.

Als Ergebnis seiner Beratung stellt der Verkehrsausschuß somit den Antrag, der Nationalrat wolle dem angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, am 16. Oktober 1974

**Treichl**  
Berichterstatter

**Troll**  
Obmannstellvertreter

**Bundesgesetz vom XXXXXXXXXX,  
mit dem das Güterbeförderungsgesetz geändert 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 weiteren Betriebsstätte), unter Zugrundelegung bestehender Verbandsempfehlungen des Fachverbandes für das Güterbeförderungsgewerbe gemäß § 36 des Kartellgesetzes, BGBl. Nr. 460/1972, durch Verordnung für die Güterbeförderungsunternehmer verbindliche Tarife, die die durchschnittlichen Gesamtkosten und einen angemessenen Gewinn zu berücksichtigen haben, 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 Preisregelungsgesetz 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, die außer den durchschnittlichen Gesamtkosten nicht mehr als einem angemessenen Gewinn berücksichtigen, von einem größeren Teil der Güterbeförderungsunternehmer bei gleich gelagerten Beförderungen erheblich unterboten werden und volkswirtschaftliche Rücksichten nicht entgegenstehen.

(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.