



## AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG

Postfach 527, A-5010 Salzburg Fax (0662)8042-2160 Tlx 633028 DVR: 0078182

Chiemseehof

Zahl

(0662) 8042

Datum

0/1-619/170-1994

Nebenstelle 2982

28.10.1994

Fr. Dr. Margon

Betreff

Bundesgesetz, mit dem Teil D "Schiffahrtskonzession" des Schiffahrtsgesetzes 1990 geändert wird; Stellungnahme

Beilage: 1

An

1. das Amt der Burgenländischen Landesregierung  
Landhaus  
7000 Eisenstadt
2. das Amt der Kärntner Landesregierung  
Arnulfplatz 1  
9020 Klagenfurt
3. das Amt der NÖ. Landeregierung  
Herrengasse 9  
1014 Wien
4. das Amt der OÖ. Landesregierung  
Klosterstraße 7  
4020 Linz
5. das Amt der Steiermärkischen Landesregierung  
Hofgasse  
8011 Graz
6. das Amt der Tiroler Landesregierung  
Maria-Theresien-Straße 43  
6020 Innsbruck
7. das Amt der Vorarlberger Landesregierung  
Landhaus  
6901 Bregenz
8. das Amt der Wiener Landesregierung  
Lichtenfelsgasse 2  
1082 Wien
9. die Verbindungsstelle der Bundesländer  
beim Amt der NÖ Landeregierung  
Schenkenstraße 4  
1010 Wien
10. das Präsidium des Nationalrates  
Parlament  
Dr. Karl-Renner-Ring 3  
1017 Wien

Betrifft	GESETZENTWURF
Zl.	89 - 05/19
Datum:	4. NOV. 1994
Verteilt	21.11.94

*S. Schöpfbeck*

zur gefl. Kenntnis.

Für die Landesregierung:

Dr. Ferdinand Faber

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:

**AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG**

Postfach 527, A-5010 Salzburg Fax (0662)8042-2160 Tlx 633028 DVR: 0078182

Bundesministerium für  
öffentliche Wirtschaft  
und Verkehr  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

<b>Zahl:</b>	<b>Rainerstraße 27</b>	
5/12-70/2/20-1994	(0662) 8042	<b>Datum</b>
	Nebenstelle 5186	21.10.1994
	Dr. Klaus Aigner	

**Betr.:**

Bundesgesetz, mit dem Teil D "Schiffahrtskonzession"  
des Schiffahrtsgesetzes 1990 geändert wird;  
Begutachtung

Der für Schiffahrtswesen zuständigen Rechtsabteilung des Amtes der Salzburger Landesregierung gelangte auf informellem Wege vier Tage vor Ablauf der Stellungnahmefrist der Entwurf des Bundesgesetzes, womit der Teil D des Schiffahrtsgesetzes 1990 geändert werden soll, zur Kenntnis.

Da mit der vorgesehenen Änderung die bisherige Rechtslage und Vollziehung wesentlich geändert werden soll, bzw. die Chance besteht, praxisbezogene Neuregelungen zu treffen, sollen hiezu aus fachlicher Sicht folgende Bemerkungen abgegeben werden:

Der Entwurf sieht unter anderem vor, daß die bisherige Konzessionspflicht für die gewerbsmäßige Ausübung der Schiffahrt einer Bewilligungspflicht weicht.

Zu § 75:

Dem § 75 sollte ein 3. Absatz angefügt werden, der z.T. § 1 Abs. 4 der Gewerbeordnung 1973 entspricht und lauten sollte:

- 2 -

" Das Anbieten einer den Gegenstand eines Schiffahrtsgewerbes bildenden Tätigkeit an einen größeren Kreis von Personen oder bei Ausschreibungen wird der Ausübung des Schiffahrtsgewerbes gleichgehalten. "

Die Vollziehungspraxis zeigt, daß hier ein Regelungsbedarf besteht.

Zu § 76:

Eine Bewilligung ist unter anderem nicht erforderlich für Personenbeförderung durch ausländische Schiffahrtsunternehmen im grenzüberschreitenden Verkehr.

Hier müßte unbeschadet des Absatzes 4 klargestellt werden, ob damit auch die Personenbeförderung durch ein nicht-österreichisches Unternehmen von Österreich aus ins Ausland gemeint ist.

(§ 76 Abs. 1, Ziff. 3 sieht ja die Bewilligungspflicht für Transporte nur dann vor, wenn sich deren Quell- und Zielpunkt auf österreichischem Hoheitsgebiet befinden - somit eine Rückkehr zum österreichischen Ausgangspunkt zwingend vorsieht. Ob dies durch Art. 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3921/91 vom 16. 12. 1991 gedeckt ist, erscheint fraglich.

Zu § 78:

In § 78 Abs. 3 Ziff. 3 wird normiert, daß eine Bewilligung für eine Personenbeförderung (Linien- und Gelegenheitsverkehr !) auf Gewässern, die nicht Wasserstraßen sind, nicht an eine fachliche Eignung und nicht an eine finanzielle Leistungsfähigkeit gebunden sein soll.

Dazu wird folgende grundsätzliche Überlegung angestellt:

- 3 -

Aufgrund der im öffentlichen Interesse gelegenen Ausübung der Verkehrsgewerbe wurden in den diese Gewerbe regelnden Rechtsvorschriften (Kraftfahrliniengesetz, Gelegenheitsverkehrsgesetz, Güterbeförderungsgesetz) stets Regelungen aufgenommen, die der mit der Erbringung dieser Leistungen verbundenen erhöhten Verantwortung und eben dem öffentlichen Interesse an dieser Ausübung besonders Rechnung tragen. Dazu gehört unbestritten, daß

- die zur Ausübung Berechtigten entsprechend befähigt und
  - finanziell leistungsfähig
- sein müssen.

Trotz oder gerade wegen des Beitritts Österreichs zur Europäischen Union wurde ein solcher Befähigungsnachweis für Kraftfahrlinienunternehmer erst vor kurzem neu eingeführt.

Es erscheint nicht erforderlich, die Gründe dafür anzuführen, warum solche Voraussetzungen gerade für Verkehrsgewerbe notwendig erscheinen. Es soll nur darauf hingewiesen werden, daß der erhöhten Verantwortung gegenüber den beförderten Personen keinesfalls Rechnung getragen wird, wenn jedermann, der über eine Schiffsanlage und ein Fahrzeug verfügen kann, Personen befördern darf.

Es erscheint auch sachlich nicht gerechtfertigt zu sein, die Beförderung von mehr als 50 Personen auf Wasserstraßen an eine Befähigung zu binden, die Beförderung von 150 Personen auf einem See jedermann zu überlassen. Es wird auch nicht verkannt, daß an das Führen von Fahrzeugen an fließenden Gewässern, insbesondere auf frequentierten Wasserstraßen, höhere Anforderungen gestellt werden. Dies trifft aber den Schiffsführer/Kapitän, nicht aber den Unternehmer.

Gerade im Bundesland Salzburg haben Insolvenzverfahren von zwei Schiffsverkehrsunternehmen gezeigt, wie wichtig eine Ausbildung der Unternehmer im Sinne des Anhangs (hier: Abschnitt A, Ziff. 2) zur Richtlinie des Rates vom 9. 11. 1987 (87/540/EWG) über den

- 4 -

Zugang zum Beruf des Unternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr .... gewesen wäre.

Es liegt auf der Hand, daß das Niveau der gewerblichen Schifffahrt keinem Vergleich zu den sonst an einen Befähigungsnachweis gebundenen Verkehrsgewerbe standhalten kann. Bereits in der Begutachtung des Schifffahrtsgesetzes 1990 wurde von hier daher die Einführung eines Befähigungsnachweises für die Ausübung der gewerblichen Schifffahrt gefordert.

Daraus resultiert konsequenterweise, daß auch in den anderen Bundesländern Prüfungskommissionen eingesetzt werden müßten.

Es ist bekannt, daß das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wiederholt darauf hingewiesen hat, daß bei künftigem liberalen Zugang zum Schifffahrtsgewerbe eine Einschränkung des gewerblichen Verkehrs auf den Seen nur durch schifffahrtspolizeiliche Verordnungen für möglich erachtet wird. Dazu wird insbesondere darauf hingewiesen, daß der Verfassungsgerichtshof sämtliche gemäß § 10 Abs. 2 Gelegenheitsverkehrsgesetz in der früheren Fassung erlassenen Verhältniszahlverordnungen als verfassungswidrig aufgehoben hat. Ziel solcher Verordnungen war, im Interesse der Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs zahlenmäßige Beschränkungen der Taxikonzessionen und Fahrzeuge festzulegen. Es erscheint nicht unwahrscheinlich, daß der Vollziehung mit schifffahrtspolizeilichen Verordnungen, die indirekt den Zugang zum Gewerbe erschweren sollen, größte Schwierigkeiten erwachsen werden.

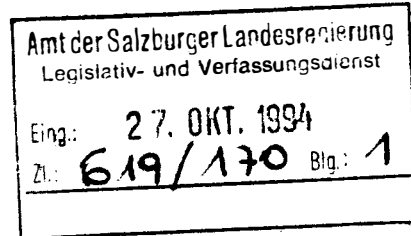
Hinsichtlich der Probleme, die sich in der Vollziehung im Zusammenhang mit der Frage nach dem Standort eines Schifffahrtsunternehmens ergeben und hinsichtlich der Möglichkeiten der Aufsichtsbehörde darf auf das ha. Schreiben vom 4. 10. 1994 betreffend Schifffahrtsreferententagung; Tagesordnungspunkte, hingewiesen werden. Es wird ersucht, die im Abschnitt "

- 5 -

Schiffahrtskonzessionen" dieses Schreibens enthaltenen Argumente als Bestandteil dieser Stellungnahme anzusehen.

Für die Landesregierung:

Dr. Klaus Aigner



Ergeht an:

1. Fachabteilung 0/1  
unter Anschluß einer Ausfertigung des Entwurfes
2. Amt der Oberösterreichischen Landesregierung  
z.Hd. Herrn Dr. Peter Aumayr  
4020 Linz  
zur Kenntnis

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'K. Aigner', written over the text 'Für die Richtigkeit der Ausfertigung:'.