

679 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVIII. GP

Ausgedruckt am 21. 10. 1992

Regierungsvorlage**Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrli-
niengesetz 1952 geändert wird (Kraftfahrli-
niengesetz-Novelle 1992)**

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Kraftfahrliengesetz 1952, BGBl. Nr. 84, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 452/1992, wird wie folgt geändert:

1. § 1 lautet:

„§ 1. (1) Kraftfahrlinienverkehr ist die regelmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen durch Personenkraftverkehrsunternehmen in einer bestimmten Verkehrsverbindung, wobei Fahrgäste an vorher festgesetzten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden können. Der Kraftfahrlinienverkehr ist ungeachtet einer etwaigen Verpflichtung zur Buchung für jedermann zugänglich.

(2) Im Sinne dieses Bundesgesetzes gilt als

1. der Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers die Tätigkeit jedes Unternehmens, das eine der Öffentlichkeit oder bestimmten Benützergruppen angebotene Personenbeförderung gegen Vergütung durch die beförderte Person oder durch Dritte ausführt, und zwar regelmäßig mit Kraftfahrzeugen, welche nach ihrer Bauart und ihrer Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen — einschließlich Fahrer — zu befördern;
2. Unternehmen jede natürliche Person, jede juristische Person mit oder ohne Erwerbszweck, jede Vereinigung oder jeder Zusammenschluß von Personen ohne Rechtspersönlichkeit und mit oder ohne Erwerbszweck sowie jedes staatliche Organ, unabhängig davon, ob dieses über eine eigene Rechtspersönlichkeit verfügt oder von einer Behörde mit Rechtspersönlichkeit abhängt.

(3) Der Kraftfahrlinienverkehr nach Abs. 1 bedarf einer Konzession, der Kraftfahrlinienverkehr mit Vertragsparteien des Europäischen Wirtschafts-

raumes nach Abs. 1 bedarf einer dieser gleichzuhaltenden Genehmigung.

(4) Die Berechtigungen zur Personenbeförderung nach Abs. 3 (Konzession, Genehmigung) umfassen neben der unentgeltlichen Beförderung des Handgepäckes auch die Beförderung des Reisegepäckes der Fahrgäste und von Gegenständen des täglichen Bedarfes, letztere nur, soweit sie mit den für die Personenbeförderung eingesetzten Kraftfahrzeugen vorgenommen wird.“

2. § 2 entfällt.

3. Im § 3 Abs. 1 wird die Wortfolge „das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe“ durch die Wortfolge „der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr“ ersetzt.

4. § 3 a entfällt.

5. § 4 Abs. 1 Z 1 lautet:

„1. der Bewerber (Konzessions- oder Genehmigungswerber) zuverlässig und fachlich geeignet ist und die entsprechende finanzielle Leistungsfähigkeit besitzt;“

6. § 4 Abs. 1 Z 2 lautet:

„2. der Bewerber als natürliche Person die österreichische Staatsbürgerschaft besitzt beziehungsweise das Unternehmen (§ 1 Abs. 2 Z 2) seinen Sitz im Inland hat. Staatsangehörige einer Vertragspartei des Europäischen Wirtschaftsraumes sowie andere Unternehmen, die ihren Sitz im Europäischen Wirtschaftsraum haben, sind österreichischen Unternehmen gleichgestellt.“

7. § 4 Abs. 2 lautet:

„(2) 1. Als zuverlässig ist anzusehen, wer das Unternehmen unter Beachtung der für den Betrieb von Kraftfahrlinien geltenden Vorschriften führt und die Allgemeinheit beim Betrieb des Unternehmens vor Schaden und Gefahren bewahrt.

2. Das Unternehmen oder dessen Betriebsleiter ist insbesondere nicht mehr als zuverlässig anzusehen,

- a) sofern eine gerichtliche Verurteilung zu einer drei Monate übersteigenden Freiheitsstrafe oder zu einer Geldstrafe von mehr als 180 Tagsätzen erfolgt ist, und die Verurteilung weder getilgt ist noch der Beschränkung der Auskunft aus dem Strafregister unterliegt,
- b) über dessen Vermögen schon einmal der Konkurs oder zweimal das Ausgleichsverfahren eröffnet worden ist, sofern dies nicht durch Konkurs, Ausgleich oder strafgesetzwidrige Handlungen eines Dritten verursacht wurde,
- c) dem auf Grund der geltenden Vorschriften die Eignung für den Beruf des Personenverkehrsunternehmers abgesprochen wurde,
- d) dem schwere und wiederholte Verstöße gegen die Vorschriften über
 - aa) die für den Berufszweig geltenden Entlohnungs- und Arbeitsbedingungen oder
 - bb) die Personenbeförderung, insbesondere die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, die Gewichte und Abmessungen der eingesetzten Fahrzeuge und die Sicherheit im Straßenverkehr und der Fahrzeuge
 nachgewiesen wurden.“

8. § 4 Abs. 3 lautet:

„(3) 1. Die Voraussetzung der fachlichen Eignung ist der Aufsichtsbehörde durch Ablegung einer Prüfung vor einer Prüfungskommission, die vom Landeshauptmann bestellt wird, oder durch praktische Erfahrung von mindestens fünf Jahren in leitender Funktion in einem Personenverkehrsunternehmen nachzuweisen. Die Tätigkeit muß die zur Betriebsführung erforderlichen Kenntnisse aus den Sachgebieten der Prüfung vermittelt haben. Sie ist der Prüfungskommission durch schriftliches Zeugnis der Unternehmen, in denen sie geleistet wurde, nachzuweisen. Die Prüfungskommission hat Hochschulabsolventen über Antrag von der Prüfung aus Sachgebieten zu befreien, die vom Prüfungsstoff des Studiums umfaßt waren.

2. Dieser Nachweis ist nicht erforderlich, wenn die fachliche Eignung bereits nachgewiesen wurde durch

- a) Berechtigungsinhaber, die die Änderung, die Verlängerung der Konzessionsdauer, die Wiedererteilung oder die Erteilung einer weiteren Berechtigung beantragen;
- b) Betriebsleiter, die die Erteilung einer Berechtigung beantragen;
- c) Unternehmer oder gewerberechtlicher Geschäftsführer des Ausflugswagen-(Stadttrundfahrten-)Gewerbes und des mit Omnibussen betriebenen Mietwagen-Gewerbes, die die Erteilung einer Berechtigung beantragen.

3. Die Prüfungskommissionen sind vom Landeshauptmann zu bestellen. Sie bestehen aus

- a) einem geeigneten Beamten des höheren Dienstes als Vorsitzenden,
- b) zwei über Vorschlag der zuständigen Fachgruppe berufenen Unternehmern des mit Omnibussen betriebenen Personenbeförderungsgewerbes, von denen einer Kraftfahrlinienunternehmer sein muß, als Beisitzer sowie
- c) zwei weiteren beruflich einschlägig tätigen Beisitzern mit juristischer beziehungsweise betriebswirtschaftlicher Ausbildung, von denen einer über Vorschlag der zuständigen Kammer für Arbeiter und Angestellte zu bestellen ist. Werden die Vorschläge nicht innerhalb einer Frist von vier Wochen erstattet, hat der Landeshauptmann die jeweilige Berufung nach Anhören der säumigen Stelle vorzunehmen.

4. Die Prüfungskommission erteilt auf Antrag eine Bescheinigung über den Nachweis der fachlichen Eignung.

5. Erfüllt der Bewerber als natürliche Person die Voraussetzung der fachlichen Eignung nicht, oder ist er keine natürliche Person, so hat er der Aufsichtsbehörde einen Betriebsleiter zu benennen. Dieser hat die Voraussetzungen der Zuverlässigkeit und fachlichen Eignung (Abs. 1 Z 1) zu erfüllen, das Unternehmen ständig und tatsächlich zu leiten und ist von der Aufsichtsbehörde zu genehmigen.“

9. § 4 Abs. 4 lautet:

„(4) Die finanzielle Leistungsfähigkeit ist gegeben, wenn die zur ordnungsgemäßen Inbetriebnahme und Führung des Unternehmens erforderlichen finanziellen Mittel verfügbar sind.“

10. § 4 Abs. 5 lautet:

„(5) Die Voraussetzungen der Zuverlässigkeit, fachlichen Eignung und der finanziellen Leistungsfähigkeit müssen während der gesamten Konzessionsdauer vorliegen. Stellt die Konzessionsbehörde fest, daß eine dieser Voraussetzungen nicht mehr erfüllt ist, so hat sie die Berechtigung zurückzunehmen. Bei Wegfall der Zuverlässigkeit oder der fachlichen Eignung ist jedoch zuvor eine angemessene Frist zur Benennung eines Betriebsleiters einzuräumen. Bei Wegfall der Zuverlässigkeit oder der fachlichen Eignung eines Betriebsleiters ist die Genehmigung des Betriebsleiters zu widerrufen.“

11. § 4 Abs. 6 lautet:

„(6) Von den Erfordernissen des Abs. 1 Z 2 kann der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr aus Gründen des öffentlichen Interesses befreien. Staatsangehörige einer Nichtvertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind gegen Nachweis der formellen Reziprozität seitens des Staates, dem sie angehören, im Bezug auf die Einrichtung und den Betrieb eines Kraftfahrlinienunternehmens Inländern gleichgestellt.“

12. § 4 Abs. 4 erhält die Bezeichnung § 4 Abs. 7.

13. In § 5 Abs. 1 entfällt im Klammerausdruck die Angabe des Jahres „1950“, weiters entfallen lit. a und b. Die lit. c bis j erhalten die Bezeichnung lit. a bis h.

In lit. b wird die Wortfolge „das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe“ durch die Wortfolge „der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr“ ersetzt.

14. § 5 Abs. 2 lautet:

„(2) Von den in Abs. 1 lit. b und e bis h genannten Stellen sind jene zu hören, die nach der Linienführung örtlich in Betracht kommen.“

15. § 5 a lautet:

„§ 5 a. Das Recht auf Anhörung gemäß § 5 Abs. 1 lit. c und d wird von den Gemeinden im eigenen Wirkungsbereich wahrgenommen.“

16. § 8 Z 4 entfällt.

17. § 10 Abs. 3 lautet:

„(3) Die Durchführung von Fahrten im Auftrag eines Konzessionsinhabers durch einen anderen Personenkraftverkehrsunternehmer ist zulässig. Solche Fahrten sind der Aufsichtsbehörde vom Konzessionsinhaber anzuzeigen, wenn sie regelmäßig vorgenommen werden.“

18. § 11 lautet:

„§ 11. (1) Für den Fall des Todes des Inhabers der Berechtigung gelten für die restliche Dauer der Berechtigung die Vorschriften der Gewerbeordnung 1973 über das Fortbetriebsrecht der Verlassenschaft, des überlebenden Ehegatten und der Deszendenten, mit der Maßgabe, daß an Stelle der Vollendung des 24. Lebensjahres die Erreichung der Volljährigkeit tritt. Das Fortbetriebsrecht ist der Aufsichtsbehörde anzuzeigen. Desgleichen kann eine Enthebung von der Betriebspflicht nur bei der Aufsichtsbehörde beantragt werden.

(2) Vom Nachweis der fachlichen Eignung eines fortbetriebsberechtigten Ehegatten kann abgesehen werden, wenn dieser eine praktische Berufserfahrung von mindestens drei Jahren in der laufenden Geschäftsführung dieses Betriebes besitzt. Andernfalls ist ein Betriebsleiter (§ 4 Abs. 3 Z 4) zu bestellen.

(3) Im Falle der Eröffnung des Konkurses darf der Masseverwalter, im Falle der Geschäftsunfähigkeit des Inhabers der Berechtigung der Sachwalter den Betrieb bis zu höchstens einem Jahr weiterführen. Danach muß ein Betriebsleiter bestellt werden.“

19. Im § 13 wird die Wortfolge „das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe“ durch die Wortfolge „der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr“ ersetzt.

20. § 13 Z.2 lautet:

„2. den im § 5 Abs. 1 lit. a angeführten Stellen, wenn die Entscheidung über das Ansuchen ihrer fristgerechten Stellungnahme widerspricht;“

21. Der Punkt nach § 13 Z 3 ist durch einen Strichpunkt zu ersetzen, als Z 4 ist anzufügen:

„4. in den Fällen des § 4 Abs. 5 und des § 17 (Zurücknahme der Berechtigung) dem bisherigen Inhaber der Berechtigung.“

22. § 15 erhält die Bezeichnung § 15 Abs. 1.

23. § 15 Abs. 1 Z 2 lautet:

„2. die näheren Vorschriften über die Prüfung der Zuverlässigkeit, fachlichen Eignung und finanziellen Leistungsfähigkeit des Bewerbers. Weiters nähere Bestimmungen über die Eignungsprüfung hinsichtlich

- a) der Sachgebiete der Prüfung,
- b) der Prüfungstermine,
- c) des Ansuchens und der Ladung zur Prüfung,
- d) des Prüfungsvorganges,
- e) des Prüfungszeugnisses,
- f) der Prüfungsgebühren,
- g) der Bescheinigung über den Nachweis der fachlichen Eignung;“

24. § 15 Z 2 bis 4 erhalten die Bezeichnung § 15 Abs. 1 Z 3 bis 5.

25. § 15 Abs. 2 lautet:

„(2) Verordnungen auf Grund dieses Bundesgesetzes können bereits vor dem seiner Kundmachung folgenden Tag erlassen werden. Sie treten jedoch frühestens zugleich mit dem Inkrafttreten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum in Kraft.“

26. § 16 Abs. 2 entfällt.

27. § 17 lautet:

„§ 17. Außer im Fall des § 4 Abs. 5 (Wegfall der Zuverlässigkeit oder der fachlichen Eignung) und des § 7 (nicht rechtzeitige Betriebsaufnahme) kann die Aufsichtsbehörde die Berechtigung zum Betrieb einer Kraftfahrline auch dann zurücknehmen, wenn der Inhaber der Berechtigung den Bestimmungen des § 8 wiederholt trotz mindestens zweimaliger schriftlicher Verwarnung zuwiderhandelt.“

28. § 17 a lautet:

„§ 17 a. (1) Die Aufsichtsbehörde hat schwere Verstöße oder wiederholte geringfügige Verstöße von ausländischen Unternehmen der zuständigen Heimatbehörde mitzuteilen, wenn die Verstöße einen Entziehungstatbestand bilden. Diese Benachrichtigung hat auch die von der Behörde getroffenen Maßnahmen zu enthalten.

(2) Die Aufsichtsbehörde hat jede Entziehung der Zulassung zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers im grenzüberschreitenden Verkehr mit Vertragsparteien des EWR-Abkommens der zuständigen Behörde des Europäischen Wirtschaftsraums mitzuteilen.

(3) Weitergehende gegenseitige Amts- und Rechtshilfeabkommen werden dadurch nicht berührt.“

29. § 19 Abs. 3 wird folgender Abs. 4 und 5 angefügt:

„(4) § 1, § 3 Abs. 1, § 4 Abs. 1 Z 1 und 2, § 4 Abs. 2 bis 7, § 5 Abs. 1 und 2, § 5 a, § 10 Abs. 3, § 11, die Änderung der Wortfolge am Beginn des § 13

sowie § 13 Z 2 und 4, § 15, § 17, § 17 a und § 20 dieses Bundesgesetzes, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 452/1992, treten mit Inkrafttreten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, BGBl. Nr. ... /199., in Kraft.

(5) § 2, § 3 a, § 8 Z 4 und § 16 Abs. 2 treten mit Inkrafttreten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, BGBl. Nr. ... /199., außer Kraft.

30. Im § 20 wird die Wortfolge „das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau“ durch die Wortfolge „der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr“ ersetzt.

VORBLATT**Problem:**

Das Kraftfahrliniengesetz entspricht teilweise nicht den einschlägigen Vorschriften im Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum. Die nicht entsprechenden Bestimmungen sind zu korrigieren.

Ziel:

Übernahme der vom EWR-Vertrag umfaßten kraftfahrlinienrechtlichen Vorschriften in die österreichische Rechtsordnung.

Inhalt:

Gesetzliche Neuregelung des Begriffes des Kraftfahrlinienverkehrs, des Zuganges zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers, der Gleichstellung von Unternehmen aus dem Europäischen Wirtschaftsraum mit österreichischen Unternehmen, des Fortbetriebsrechtes, des Berufungsrechtes und der Zurücknahme der Berechtigung.

Alternativen:

Keine.

Kosten:

Dem Bund erwachsen keine Mehrbelastungen.

EG-Konformität:

Ist gegeben, da es sich um eine Anpassung an EG-Vorschriften handelt.

Erläuterungen

A. Allgemeiner Teil

Durch die Übernahme des Rechtsbestandes der EG im Zusammenhang mit dem EWR-Abkommen werden einige Änderungen des Kraftfahrlineiengesetzes erforderlich. Diese betreffen im wesentlichen einzelne Vorschriften der Richtlinie des Rates vom 12. November 1974 über den Zugang zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr (74/562/EWG), EWR-Abkommen, Anhang XIII/35, 374 L 0562, ABl. Nr. L 308 vom 19. November 1974, S 23, in der Fassung der Richtlinie des Rates vom 21. Juni 1989 zur Änderung der Richtlinie 74/561/EWG über den Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr, der Richtlinie 74/562/EWG über den Zugang zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr und der Richtlinie 77/796/EWG über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Beförderungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Straßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer (89/438/EWG), EWR-Abkommen, Anhang XIII/35, 389 L 0438, ABl. Nr. L 212 vom 22. Juli 1989, S 101.

Der Entwurf korrigiert jene Bestimmungen des Kraftfahrlineiengesetzes, die den genannten Richtlinien nicht oder nicht völlig entsprechen und übernimmt aus der Verordnung Nr. 117/66/EWG die Definition des Begriffes des Linienverkehrs, die dort bloß für den grenzüberschreitenden Verkehr mit Vertragsparteien des EWR-Abkommens gilt und von der bisherigen Definition der Kraftfahrlinie abweicht, auch für den innerstaatlichen Kraftfahrlineienverkehr.

Um alle Marktzugangsvorschriften sowohl auf innerstaatliche wie auch auf grenzüberschreitende Kraftfahrlinien anwenden zu können, wurde der Begriff der Genehmigung für den grenzüberschreitenden Kraftfahrlineienverkehr mit Vertragsparteien des Europäischen Wirtschaftsraumes, der dem Konzessionsbegriff für die innerstaatlichen Kraftfahrlinien entspricht, in den Entwurf übernommen.

Weiters war es erforderlich, nunmehr sachlich ungerechtfertigt erscheinende Differenzierungen hinsichtlich der Bahnen und der Post aus Gründen der Einhaltung des Gleichheitssatzes und der Wettbewerbsneutralität zu eliminieren. Zusätzlich werden auch einige Änderungen mit redaktionellem Charakter vorgenommen, die wegen anderen logistischen Änderungen erforderlich sind.

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung dieses Bundesgesetzes ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 8 B-VG.

B. Besonderer Teil

Zu Ziffer 1 (§ 1):

Abs. 1 übernimmt im ersten Satz die Definition des Linienverkehrs gemäß Art. 1 Abs. 1 der Verordnung Nr. 117/66/EWG des Rates, ABl. Nr. 147 vom 9. August 1966, S 2688/66, die — ohne spezielle Transformation — durch das EWR-Abkommen ausschließlich für den grenzüberschreitenden Verkehr mit Vertragsparteien des EWR-Abkommens gilt, auch für den innerstaatlichen und den grenzüberschreitenden Kraftfahrlineienverkehr mit Nichtvertragsparteien des EWR-Abkommens, da sonst ohne sachliche Rechtfertigung zwei unterschiedliche Grunddefinitionen existieren würden.

Um überdies klarzustellen, daß diese Definition die im Art. 1 Abs. 3 der Verordnung genannten Sonderformen des Linienverkehrs, die die Beförderung bestimmter Kategorien von Fahrgästen unter Ausschluß anderer Fahrgäste vorsieht, für den innerstaatlichen Verkehr nicht umfaßt, wurde im zweiten Satz die Zugänglichkeit für jedermann ungeachtet einer etwaigen Verpflichtung zur Buchung normiert.

Abs. 2 entspricht Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinien 74/561, 74/562 und 77/796/EWG (89/438/EWG), ABl. Nr. L 212 vom 22. Juli 1989, S 101. Der regelmäßige Einsatz von Kraftfahrzeugen, die dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen zu befördern, schließt im Ausnahmefall (wie beispielsweise in Schwachlastzei-

ten) den Einsatz von anderen Kraftfahrzeugen, wie etwa Personenkraftwagen, auf Grund besonderer Bewilligung gemäß § 11 Abs. 2 Z 4 der 1. Durchführungsverordnung zum Kraftfahrliniengesetz 1952, BGBl. Nr. 206/1954, nicht aus. Durch die neben den natürlichen und juristischen Personen von der Bestimmung des Abs. 3 umfaßten „Vereinigungen und Zusammenschlüsse von Personen ohne Rechtspersönlichkeit und mit oder ohne Erwerbszweck“ sind nunmehr auch die Personengesellschaften des Handelsrechtes und die eingetragenen Erwerbsgesellschaften vom Unternehmensbegriff umfaßt.

Abs. 3 ergänzt die Konzessionspflicht um die Genehmigungspflicht für den Kraftfahrlinienverkehr mit Vertragsparteien des Europäischen Wirtschaftsraumes gemäß Art. 2 der Verordnung (EWG) Nr. 517/72 des Rates, ABl. Nr. L 67 vom 20. März 1972, S. 19. Aus der jeweiligen Bezeichnung der Berechtigung ist weiters klar ersichtlich, ob sie als Genehmigung für den grenzüberschreitenden Kraftfahrlinienverkehr mit Vertragsparteien des Europäischen Wirtschaftsraumes oder als Konzession für den innerstaatlichen bzw. internationalen Kraftfahrlinienverkehr außerhalb des Europäischen Wirtschaftsraumes erteilt wurde. Dies ist auch aus verfahrensrechtlichen Gründen notwendig: während Konzessionen nach dem Kraftfahrliniengesetz erteilt werden, gilt für das Verfahren für die Erteilung von Genehmigungen die Verordnung (EWG) Nr. 517/72. Die neu aufgenommenen Vorschriften über den Zugang zum Beruf betreffen beide Formen der Berechtigung.

Abs. 4 erweitert die bisher für Konzessionen in Abs. 2 ausformulierte Berechtigung zur Beförderung des Reisegepäckes und der Gegenstände des täglichen Bedarfs, auch auf Genehmigungen. Gleichzeitig wird die in der Praxis schon bisher unentgeltliche Beförderung des Handgepäckes normiert.

Zu Ziffer 2 (§ 2):

§ 2 Z 1 bis 3 entfällt aus folgenden Gründen:

Z 1: Der Werkverkehr ergibt sich aus dem Selbstbedienungsrecht nach § 32 Abs. 4 Gewerbeordnung 1973.

Z 2: Die Definition des Hotelwagen-Gewerbes findet sich derzeit in § 3 Abs. 1 Z 4 Gelegenheitsverkehrs-Gesetz, BGBl. Nr. 85/1952. Sollte — wie dies der Entwurf einer Novelle zum Gelegenheitsverkehrs-Gesetz vorsieht — die Konzessionspflicht entfallen, kann es im Rahmen des Selbstbedienungsrechtes nach § 32 Abs. 4 Gewerbeordnung 1973 ausgeübt werden.

Z 3: Die Bestimmung über die Landkraftposten mußte aus Gründen der Wettbewerbsneutralität gestrichen werden.

Zu Ziffer 3 (§ 3 Abs. 1):

Die Änderung der Bezeichnung der Behörde hat redaktionellen Charakter.

Zu Ziffer 4 (§ 3 a):

Aus rechtssystematischen Gründen mußte diese Bestimmung — abgesehen von einer normativen Änderung — als § 5 a eingegliedert werden.

Zu Ziffer 5 (§ 4 Abs. 1 Z 1):

Dieselben subjektiven Konzessionsvoraussetzungen sah § 4 Abs. 1 Z 1 schon bisher vor. Die Bestimmungen wurden nunmehr entsprechend der Vorschrift des Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie des Rates (74/562/EWG), ABl. Nr. L 308 vom 19. November 1974, S. 23, auf Genehmigungen erweitert. Die bisher weiters als Konzessionsvoraussetzung vorgesehene Sicherheit des Betriebes ergibt sich aus der neuen Definition der Zuverlässigkeit im § 4 Abs. 2 Z 1 und hat daher hier zu entfallen.

Zu Ziffer 6 (§ 4 Abs. 1 Z 2):

Kraftfahrlinienunternehmen aus dem Europäischen Wirtschaftsraum sind den österreichischen gleichzuhalten.

Zu Ziffer 7 (§ 4 Abs. 2):

Die Bestimmung des bisherigen § 4 Abs. 2 mußte aus Gründen der Wettbewerbsneutralität ersatzlos gestrichen werden.

Die neuen Bestimmungen des § 4 Abs. 2 Z 1 und 2 entsprechen der Regelung des Art. 2 Z 3 der Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinien 74/561, 74/562 und 77/796/EWG (89/438/EWG), ABl. Nr. L 212 vom 22. Juli 1989, S. 101.

Zu Ziffer 8 (§ 4 Abs. 3):

Die Bestimmungen des Abs. 3 Z 1 und Z 4 entsprechen der Regelung des Art. 2 Z 6 der Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinien 74/561, 74/562 und 77/796/EWG (89/438/EWG), ABl. Nr. L 212 vom 22. Juli 1989, S. 101.

Abs. 3 Z 2 nimmt existente Personenkraftverkehrsunternehmer sowie Betriebsleiter des Kraftfahrlinienverkehrs und gewerberechtliche Geschäftsführer des Ausflugswagen-(Stadtrundfahrten-)Gewerbes und des mit Omnibussen betriebenen Mietwagen-Gewerbes vom Nachweis der fachlichen Eignung aus.

Die Bestimmung des Abs. 3 Z 3 regelt die Zusammensetzung und Bestellung der Prüfungskommission.

Abs. 3 Z 5 entspricht der Regelung des Art. 2 Abs. 1 der Richtlinie des Rates (74/562/EWG), ABl. Nr. L 308 vom 19. November 1974, S. 23.

Zu Ziffer 9 (§ 4 Abs. 4):

Die Regelung der finanziellen Leistungsfähigkeit entspricht Art. 2 Z 4 der Richtlinie des Rates zur

Abänderung der Richtlinien 74/561, 74/562 und 77/796/EWG (89/438/EWG), ABl. Nr. L 212 vom 22. Juli 1989, S 101.

Zu Ziffer 10 (§ 4 Abs. 5):

Dieser entspricht der Regelung des Art. 5 Abs. 2 der Richtlinie des Rates (74/562/EWG), ABl. Nr. L 308 vom 19. November 1974, S 23.

Zu Ziffer 11 (§ 4 Abs. 6):

Der bisherige § 4 Abs. 3 erhält die Bezeichnung § 4 Abs. 6. Die Änderung der Bezeichnung der Behörde hat redaktionellen Charakter.

Die Bezeichnung „Ausländer“ mußte im Hinblick auf § 4 Abs. 1 Z 2 auf „Staatsangehörige einer Nichtvertragspartei des Europäischen Wirtschaftsraumes“ abgeändert werden.

Zu Ziffer 12 (§ 4 Abs. 7):

Wegen Aufnahme neuer Absätze war die Änderung der Bezeichnung des § 4 Abs. 4 in § 4 Abs. 7 erforderlich.

Zu Ziffer 13 (§ 5 Abs. 1 lit. a und b):

Die Änderung des Zitates des Kurztitels des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 war auf Grund dessen Wiederverlautbarung mit Bundesgesetz BGBl. Nr. 51/1991 erforderlich.

Die Post- und Telegraphendirektionen und die Bundesbahndirektionen müssen als Legalparteien des Ermittlungsverfahrens aus Gründen der Wettbewerbsneutralität gestrichen werden.

Die Interessen von Bahn und Post sind aber weiterhin geschützt, da sie — wie bisher — als Unternehmen des öffentlichen Verkehrs gemäß der bisherigen lit. c im Ermittlungsverfahren bei sonstiger Nichtigkeit zu hören sind.

Die Änderung der Bezeichnung der Behörde hat redaktionellen Charakter.

Zu Ziffer 14 (§ 5 Abs. 2):

Da in § 5 Abs. 1 lit. a und b entfallen, ist das Zitat hier zu berichtigen.

Zu Ziffer 15 (§ 5 a):

Da in § 5 Abs. 1 lit. a und b entfallen, ist das Zitat des alten § 3 a, der aus rechtssystematischen Gründen § 5 a zu lauten hat, hier zu berichtigen.

Zu Ziffer 16 (§ 8 Z 4):

Die Bestimmung wird laut Auskunft der Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung

nicht angewendet und erscheint daher obsolet. Ihre Anwendung wäre überdies nicht wettbewerbsneutral, da dem Kraftfahrlinienunternehmer zusätzliche Pflichten erwachsen, denen keine Einnahmen gegenüberstehen, wie dies bei der Post der Fall ist.

Zu Ziffer 17 (§ 10 Abs. 3):

Die Bestimmung des bisherigen § 10 Abs. 3 mußte aus Gründen der Wettbewerbsneutralität ersatzlos gestrichen werden.

§ 3 Abs. 2 Gelegenheitsverkehrs-Gesetz, BGBl. Nr. 85/1952, regelt die Berechtigung des Gelegenheitsverkehrsunternehmers von einem Kraftfahrlinienunternehmen angemietet werden zu können.

Die vorliegende Bestimmung ermächtigt den Kraftfahrlinienunternehmer sowohl Kraftfahrlinienunternehmer wie auch Gelegenheitsverkehrsunternehmer anmieten zu können.

Zu Ziffer 18 (§ 11):

Die Bestimmungen entsprechen der Regelung des Art. 3 der Richtlinie des Rates (74/562/EWG), ABl. Nr. L 308 vom 19. November 1974, S 23.

Weiters war wegen der Erweiterung des Fortetriebsrechtes im neuen Abs. 1 die bisher in Abs. 2 vorgesehene Anwendung des § 4 Abs. 7 nicht mehr erforderlich, weshalb diese Bestimmung zu entfallen hat.

Zu Ziffer 19 (§ 13):

Die Änderung der Bezeichnung der Behörde hat redaktionellen Charakter.

Zu Ziffer 20 (§ 13 Z 2):

Da im § 5 Abs. 1 lit. a und b entfallen, ist das Zitat hier zu berichtigen.

Zu Ziffer 21 (§ 13 Z 4):

Das Berufungsrecht entspricht Art. 5 Abs. 3 der Richtlinie des Rates (74/562/EWG), ABl. Nr. L 308 vom 19. November 1974, S 23.

Zu Ziffer 22 (§ 15 Abs. 1):

Wegen des Erfordernisses eines Abs. 2 in § 15 erhielt der bisherige § 15 die Bezeichnung § 15 Abs. 1.

Zu Ziffer 23 (§ 15 Abs. 1 Z 2):

Diese Bestimmung schafft die Verordnungsermächtigung für die Voraussetzungen des § 4 Abs. 1

Z 1 und der damit im Zusammenhang stehenden Prüfung.

Die detaillierten Regelungen der Richtlinien des Rates über den Zugang zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr (74/562/EWG), ABl. Nr. L 308 vom 19. November 1974, S 23, und über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Straßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer (77/796/EWG), ABl. Nr. L 334 vom 24. Dezember 1977, S 37, beide in der Fassung der Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinien 74/561, 74/562 und 77/796/EWG (89/438/EWG), ABl. Nr. L 212 vom 22. Juli 1989, S 101, sowie nähere Bestimmungen über die Eignungsprüfung sind im Verordnungsweg vorzunehmen.

Zu Ziffer 24 (§ 15 Abs. 1 Z 3 bis 5):

Wegen der neuen Bestimmung des § 15 Abs. 1 Z 2 mußten die bisherigen Bestimmungen des § 15 Z 2 bis 4 nunmehr als § 15 Abs. 1 Z 3 bis 5 bezeichnet werden.

Zu Ziffer 25 (§ 15 Abs. 2):

Verordnungen können bereits nach Kundmachung dieses Gesetzes erlassen werden, um die neuen Bestimmungen des Gesetzes zur Gänze und ohne Zeitverlust wirksam werden zu lassen.

Zu Ziffer 26 (§ 16 Abs. 2):

Die Nichtanwendung der Strafbestimmung auf den Bund hinsichtlich der Post- und Telegraphen-

verwaltung und der Österreichischen Bundesbahnen als Kraftfahrlinienunternehmen ist sachlich nicht gerechtfertigt.

Zu Ziffer 27 (§ 17):

§ 17 war um die Aufzählung des Falles der Zurücknahme der Berechtigung wegen Wegfalles der Voraussetzungen des § 4 Abs. 5 des Kraftfahrli-niengesetzes zu erweitern.

Zu Ziffer 28 (§ 17 a):

Die Meldepflicht entspricht Art. 2 Z 8 der Richtlinie des Rates (89/438/EWG), ABl. Nr. L 212 vom 22. Juli 1989, S 101. Um Einheitlichkeit der Vollziehung zu gewährleisten, soll diese Mitteilungspflicht auch gegenüber Nicht-EWR-Mitgliedsstaaten gelten.

Von der Mitteilung der Entziehung sind nur Unternehmen des grenzüberschreitenden Verkehrs mit Vertragspartnern des EWG-Abkommens umfaßt.

Zu Ziffer 29 (§ 19 Abs. 4 und 5):

Die neuen Bestimmungen des Kraftfahrliniengesetzes sollen gemeinsam mit den Bestimmungen des EWR-Abkommens in Kraft treten, beziehungsweise obsoletere Bestimmungen gleichzeitig außer Kraft gesetzt werden.

Zu Ziffer 30 (§ 20):

Diese Änderung hat redaktionellen Charakter. Die Mitkompetenz des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau wurde durch § 13 Z 14 Bundesministeriengesetz 1973, BGBl. Nr. 389, beseitigt.

Textgegenüberstellung

Geltender Text

§ 1. (1) Der Betrieb einer Kraftfahrlinie, das ist die dem öffentlichen Verkehr dienende, planmäßige entgeltliche Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen zwischen bestimmten Punkten bedarf einer Konzession nach diesem Bundesgesetz.

(2) Die Konzession zur Personenbeförderung nach Abs. 1 umfaßt auch die Berechtigung zur Beförderung des Reisegepäcks der Fahrgäste und von Gegenständen des täglichen Bedarfs, letztere nur, soweit sie mit den für die Personenbeförderung verwendeten Kraftwagen vorgenommen wird.

Text der Regierungsvorlage

Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrliniengesetz 1952 geändert wird (Kraftfahrliniengesetz-Novelle 1992)

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Kraftfahrliniengesetz 1952, BGBl. Nr. 84/1952, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 452/1992, wird wie folgt geändert:

1. § 1 lautet:

§ 1. (1) Kraftfahrlinienverkehr ist die regelmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen durch Personenkraftverkehrsunternehmer in einer bestimmten Verkehrsverbindung, wobei Fahrgäste an vorher festgesetzten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden können. Der Kraftfahrlinienverkehr ist ungeachtet einer etwaigen Verpflichtung zur Buchung für jedermann zugänglich.

(2) Im Sinne dieses Bundesgesetzes gilt als

1. der Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers die Tätigkeit jedes Unternehmens, das eine der Öffentlichkeit oder bestimmten Benutzergruppen angebotene Personenbeförderung gegen Vergütung durch die beförderte Person oder durch Dritte ausführt, und zwar regelmäßig mit Kraftfahrzeugen, welche nach ihrer Bauart und ihrer Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen — einschließlich Fahrer — zu befördern;
2. Unternehmen jede natürliche Person, jede juristische Person mit oder ohne Erwerbszweck, jede Vereinigung oder jeder Zusammenschluß von Personen ohne Rechtspersönlichkeit und mit oder ohne Erwerbszweck sowie jedes staatliche Organ, unabhängig davon, ob dieses über eine eigene Rechtspersönlichkeit verfügt oder von einer Behörde mit Rechtspersönlichkeit abhängt.

(3) Der Kraftfahrlinienverkehr nach Abs. 1 bedarf einer Konzession, der Kraftfahrlinienverkehr mit Vertragsparteien des Europäischen Wirtschaftsraumes nach Abs. 1 bedarf einer dieser gleichzuhaltenden Genehmigung.

(4) Die Berechtigungen zur Personenbeförderung nach Abs. 3 (Konzession, Genehmigung) umfassen neben der unentgeltlichen Beförderung des Handge-

Geltender Text

§ 2. Einer Konzession nach § 1 bedürfen nicht:

1. die Kraftfahreinrichtungen, die ein Unternehmer zur Beförderung lediglich der eigenen Angestellten und Arbeiter ausschließlich zur Beförderung von oder zur Arbeitsstätte oder innerhalb dieser unterhält;
2. die Kraftfahreinrichtungen zur Beförderung der Wohngäste (Pfleglinge) und der Bediensteten von Gaststätten mit Fremdenbeherbergung, Heilanstalten, Erholungsheimen u. dgl. durch Kraftfahrzeuge dieser Unternehmen vom eigenen Betrieb zu den nächsten in Betracht kommenden Aufnahmestellen des öffentlichen Verkehrs und umgekehrt;
3. die Kraftfahreinrichtungen der Post, die mit posteigenen Fahrzeugen und mit höchstens vier Sitzplätzen ausschließlich des Führersitzes betrieben werden und in planmäßig vorgesehenen Postkursen der Postbeförderung dienen (Landkraftposten).

§ 3. (1) Zur Erteilung der im § 1 vorgesehenen Konzession ist der Landeshauptmann, hinsichtlich der Kraftfahrlinien, die sich über zwei oder mehrere Bundesländer erstrecken oder eine durchlaufende Verbindung mit dem Auslande herstellen oder die vom Bund oder einem Unternehmer des öffentlichen Eisenbahnverkehrs betrieben werden sollen, das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe zuständig.

§ 3 a. Das Recht auf Anhörung gemäß § 5 Abs. 1 lit. e und f wird von den Gemeinden im eigenen Wirkungsbereich wahrgenommen.

§ 4. (1) Die Konzession kann erteilt werden, wenn:

1. der Bewerber zuverlässig und geeignet ist und die Sicherheit des Betriebes und die Leistungsfähigkeit des Unternehmens gewährleistet sind;

Text der Regierungsvorlage

päcks auch die Beförderung des Reisegepäcks der Fahrgäste und von Gegenständen des täglichen Bedarfes, letztere nur, soweit sie mit den für die Personenbeförderung eingesetzten Kraftfahrzeugen vorgenommen wird.

2. § 2 entfällt.

3. Im § 3 Abs. 1 wird die Wortfolge „das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe“ durch die Wortfolge „der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr“ ersetzt.

4. § 3 a entfällt.

5. § 4 Abs. 1 Z 1 lautet:

1. der Bewerber (Konzessions- oder Genehmigungswerber) zuverlässig und fachlich geeignet ist und die entsprechende finanzielle Leistungsfähigkeit besitzt.

12

679 der Beilagen

Geltender Text

2. der Bewerber die österreichische Staatsbürgerschaft besitzt beziehungsweise im Falle einer juristischen Person seinen Sitz im Inlande hat;

(2) Von den Erfordernissen des Abs. 1 Z 1 und 2 sind der Bund und die Unternehmer des öffentlichen Eisenbahnverkehrs ausgenommen.

(3) Von den Erfordernissen des Abs. 1 Z 2 kann das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe aus Gründen des öffentlichen Interesses befreien. Ausländer sind gegen Nachweisung der formellen Reziprozität seitens

Text der Regierungsvorlage

6. § 4 Abs. 1 Z 2 lautet:

2. der Bewerber als natürliche Person die österreichische Staatsbürgerschaft besitzt beziehungsweise das Unternehmen (§ 1 Abs. 2 Z 2) seinen Sitz im Inland hat. Staatsangehörige einer Vertragspartei des Europäischen Wirtschaftsraumes sowie andere Unternehmen, die ihren Sitz im Europäischen Wirtschaftsraum haben, sind österreichischen Unternehmen gleichgestellt.

7. § 4 Abs. 2 lautet:

(2) 1. Als zuverlässig ist anzusehen, wer das Unternehmen unter Beachtung der für den Betrieb von Kraftfahrern geltenden Vorschriften führt und die Allgemeinheit beim Betrieb des Unternehmens vor Schaden und Gefahren bewahrt.

2. Das Unternehmen oder dessen Betriebsleiter ist insbesondere nicht mehr als zuverlässig anzusehen,

- a) sofern eine gerichtliche Verurteilung zu einer drei Monate übersteigenden Freiheitsstrafe oder zu einer Geldstrafe von mehr als 180 Tagsätzen erfolgt ist, und die Verurteilung weder getilgt ist noch der Beschränkung der Auskunft aus dem Strafregister unterliegt,
- b) über dessen Vermögen schon einmal der Konkurs oder zweimal das Ausgleichsverfahren eröffnet worden ist, sofern dies nicht durch Konkurs, Ausgleich oder strafgesetzwidrige Handlungen eines Dritten verursacht wurde,
- c) dem auf Grund der geltenden Vorschriften die Eignung für den Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers abgesprochen wurde,
- d) dem schwere und wiederholte Verstöße gegen die Vorschriften über
 - aa) die für den Berufszweig geltenden Entlohnungs- und Arbeitsbedingungen oder
 - bb) die Personenbeförderung, insbesondere die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, die Gewichte und Abmessungen der eingesetzten Fahrzeuge und die Sicherheit im Straßenverkehr und der Fahrzeuge nachgewiesen wurden.

8. § 4 Abs. 3 lautet:

(3) 1. Die Voraussetzung der fachlichen Eignung ist der Aufsichtsbehörde durch Ablegung einer Prüfung vor einer Prüfungskommission, die vom Landeshauptmann bestellt wird, oder durch praktische Erfahrung von mindestens

Geltender Text

des Staates, dem sie angehören, in bezug auf die Einrichtung und den Betrieb eines Kraftfahrlinienunternehmens den Inländern gleichgestellt.

Text der Regierungsvorlage

fünf Jahren in leitender Funktion in einem Personenverkehrsunternehmen nachzuweisen. Die Tätigkeit muß die zur Betriebsführung erforderlichen Kenntnisse aus den Sachgebieten der Prüfung vermittelt haben. Sie ist der Prüfungskommission durch schriftliches Zeugnis der Unternehmen, in denen sie geleistet wurde, nachzuweisen. Die Prüfungskommission hat Hochschulabsolventen über Antrag von der Prüfung aus Sachgebieten zu befreien, die vom Prüfungsstoff des Studiums umfaßt waren.

2. Dieser Nachweis ist nicht erforderlich, wenn die fachliche Eignung bereits nachgewiesen wurde durch

- a) Berechtigungsinhaber, die die Änderung, die Verlängerung der Konzessionsdauer, die Wiedererteilung oder die Erteilung einer weiteren Berechtigung beantragen;
- b) Betriebsleiter, die die Erteilung einer Berechtigung beantragen;
- c) Unternehmer oder gewerberechtliche Geschäftsführer des Ausflugswagen-(Stadtrundfahrten-)Gewerbes und des mit Omnibussen betriebenen Mietwagen-Gewerbes, die die Erteilung einer Berechtigung beantragen.

3. Die Prüfungskommissionen sind vom Landeshauptmann zu bestellen. Sie bestehen aus

- a) einem geeigneten Beamten des höheren Dienstes als Vorsitzenden,
- b) zwei über Vorschlag der zuständigen Fachgruppe berufenen Unternehmern des mit Omnibussen betriebenen Personenbeförderungsgewerbes, von denen einer Kraftfahrlinienunternehmer sein muß, als Beisitzer sowie
- c) zwei weiteren beruflich einschlägig tätigen Beisitzern mit juristischer beziehungsweise betriebswirtschaftlicher Ausbildung, von denen einer über Vorschlag der zuständigen Kammer für Arbeiter und Angestellte zu bestellen ist. Werden die Vorschläge nicht innerhalb einer Frist von vier Wochen erstattet, hat der Landeshauptmann die jeweilige Berufung nach Anhören der säumigen Stelle vorzunehmen.

4. Die Prüfungskommission erteilt auf Antrag eine Bescheinigung über den Nachweis der fachlichen Eignung.

5. Erfüllt der Bewerber als natürliche Person die Voraussetzung der fachlichen Eignung nicht, oder ist er keine natürliche Person, so hat er der Aufsichtsbehörde einen Betriebsleiter zu benennen. Dieser hat die Voraussetzungen der Zuverlässigkeit und fachlichen Eignung (Abs.1 Z 1) zu erfüllen, das Unternehmen ständig und tatsächlich zu leiten und ist von der Aufsichtsbehörde zu genehmigen.

Geltender Text

(4) Soll für eine Linie, für die eine befristete Konzession erteilt worden ist, eine neue Konzession erteilt werden, so ist bei der Erteilung vor allem der bisherige Konzessionsinhaber zu berücksichtigen.

§ 5. (1) Vor Erteilung der Konzession sind bei sonstiger Nichtigkeit (§ 68 Abs. 4 lit. d AVG 1950) zu hören:

- a) die Post- und Telegraphendirektionen,
- b) die Bundesbahndirektionen,
- c) jene Unternehmungen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs und die Kraftfahrlinienunternehmer, in deren Verkehrsbereich die neue Kraftfahr-
linie ganz oder teilweise fällt,
- d) die Landeshauptmänner, wenn das Bundesministerium für Verkehr und
verstaatlichte Betriebe zur Erteilung der Konzession zuständig ist (§ 3),

Text der Regierungsvorlage

9. § 4 Abs. 4 lautet:

(4) Die finanzielle Leistungsfähigkeit ist gegeben, wenn die zur ordnungsgemäßen Inbetriebnahme und Führung des Unternehmens erforderlichen finanziellen Mittel verfügbar sind.

10. § 4 Abs. 5 lautet:

(5) Die Voraussetzungen der Zuverlässigkeit, fachlichen Eignung und der finanziellen Leistungsfähigkeit müssen während der gesamten Konzessionsdauer vorliegen. Stellt die Konzessionsbehörde fest, daß eine dieser Voraussetzungen nicht mehr erfüllt ist, so hat sie die Berechtigung zurückzunehmen. Bei Wegfall der Zuverlässigkeit oder der fachlichen Eignung ist jedoch zuvor eine angemessene Frist zur Benennung eines Betriebsleiters einzuräumen. Bei Wegfall der Zuverlässigkeit oder der fachlichen Eignung eines Betriebsleiters ist die Genehmigung des Betriebsleiters zu widerrufen.

11. § 4 Abs. 6 lautet:

(6) Von den Erfordernissen des Abs. 1 Z 2 kann der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr aus Gründen des öffentlichen Interesses befreien. Staatsangehörige einer Nichtvertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind gegen Nachweis der formellen Reziprozität seitens des Staates, dem sie angehören, in bezug auf die Einrichtung und den Betrieb eines Kraftfahrlinienunternehmens Inländern gleichgestellt.

12. § 4 Abs. 7 lautet:

(7) Soll für eine Linie, für die eine befristete Konzession erteilt worden ist, eine neue Konzession erteilt werden, so ist bei der Erteilung vor allem der bisherige Konzessionsinhaber zu berücksichtigen.

13. In § 5 Abs. 1 entfällt im Klammerausdruck die Angabe des Jahres „1950“, weiters entfallen lit. a und b. Die lit. c bis j erhalten die Bezeichnung lit. a bis h.

In lit. b wird die Wortfolge „das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe“ durch die Wortfolge „der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr“ ersetzt.

Geltender Text

- e) die Gemeinden, in deren Gebiet der Ausgangs- oder der Endpunkt der geplanten Linie liegt,
- f) die Gemeinden mit mehr als 5000 Einwohnern, durch deren Gebiet die Linie geführt wird,
- g) die Kammern der gewerblichen Wirtschaft,
- h) die Landwirtschaftskammern,
- i) die Kammern für Arbeiter und Angestellte und
- j) die Ländarbeiterkammern.

(2) Von den im Abs. 1 lit. a, b, d, g bis j genannten Stellen sind jene zu hören, die nach der Linienführung örtlich in Betracht kommen.

4. auf Verlangen der Post- und Telegraphenverwaltung die Briefpost unentgeltlich, sonstige Postsendungen gegen zu vereinbarende Vergütung zu befördern.

(3) Bei Übertragung der Führung des Betriebes an den Bund oder einen Unternehmer des öffentlichen Eisenbahnverkehrs genügt die bloße Anzeige an die Konzessionsbehörde.

§ 11. (1) Für den Fall des Todes des Konzessionsinhabers gelten für die restliche Dauer der Konzession sinngemäß die Vorschriften der Gewerbeordnung über den Witwen- und Deszendentenfortbetrieb, wobei an Stelle der Erreichung des Mindestalters die Erreichung der Volljährigkeit tritt. Die Konzessionsbehörde kann die Bestellung eines geeigneten Betriebsleiters (§ 4 Abs. 1) verlangen.

Text der Regierungsvorlage

14. § 5 Abs. 2 lautet:

(2) Von den in Abs. 1 lit. b und e bis h genannten Stellen sind jene zu hören, die nach der Linienführung örtlich in Betracht kommen.

15. § 5 a lautet:

§ 5 a. Das Recht auf Anhörung gemäß § 5 Abs. 1 lit. c und d wird von den Gemeinden im eigenen Wirkungsbereich wahrgenommen.

16. § 8 Z 4 entfällt.

17. § 10 Abs. 3 lautet:

(3) Die Durchführung von Fahrten im Auftrag eines Konzessionsinhabers durch einen anderen Personenkraftverkehrsunternehmer ist zulässig. Solche Fahrten sind der Aufsichtsbehörde vom Konzessionsinhaber anzuzeigen, wenn sie regelmäßig vorgenommen werden.

18. § 11 lautet:

§ 11. (1) Für den Fall des Todes des Inhabers der Berechtigung gelten für die restliche Dauer der Berechtigung die Vorschriften der Gewerbeordnung 1973 über das Fortbetriebsrecht der Verlassenschaft, des überlebenden Ehegatten und der Deszendenten, mit der Maßgabe, daß an Stelle der Vollendung des 24. Lebensjahres die Erreichung der Volljährigkeit tritt. Das Fortbetriebsrecht ist der Aufsichtsbehörde anzuzeigen. Desgleichen kann eine Enthebung von der Betriebspflicht nur bei der Aufsichtsbehörde beantragt werden.

Geltender Text

(2) Auf volljährige Erben ist § 4 Abs. 4 dieses Bundesgesetzes sinngemäß anzuwenden.

§ 13. Gegen Bescheide des Landeshauptmannes auf Grund dieses Bundesgesetzes steht die Berufung an das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe offen:

1. dem Bewerber um eine Konzession;
2. den im § 5 Abs. 1 lit. a bis c angeführten Stellen, wenn die Entscheidung über das Ansuchen ihrer fristgerechten Stellungnahme widerspricht;
3. in den Fällen der §§ 7 und 12 (Frist für die Betriebsaufnahme, Fahrpreis- und Fahrplangenehmigung) und im Falle des § 10 (Betriebsübertragung) dem Konzessionsinhaber.

§ 15. Durch Verordnung werden erlassen insbesondere:

1. die näheren Vorschriften über die Einbringung, Form und Ausstattung der Konzessionsansuchen und über die Einzelheiten des Konzessionsbescheides;

Text der Regierungsvorlage

(2) Vom Nachweis der fachlichen Eignung eines fortbetriebsberechtigten Ehegatten kann abgesehen werden, wenn dieser eine praktische Berufserfahrung von mindestens drei Jahren in der laufenden Geschäftsführung dieses Betriebes besitzt. Andernfalls ist ein Betriebsleiter (§ 4 Abs. 3 Z 4) zu bestellen.

(3) Im Falle der Eröffnung des Konkurses darf der Masseverwalter, im Falle der Geschäftsunfähigkeit des Inhabers der Berechtigung der Sachwalter den Betrieb bis zu höchstens einem Jahr weiterführen. Danach muß ein Betriebsleiter bestellt werden.

19. Im § 13 wird die Wortfolge „das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe“ durch die Wortfolge „der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr“ ersetzt.

20. § 13 Z 2 lautet:

2. den im § 5 Abs. 1 lit. a angeführten Stellen, wenn die Entscheidung über das Ansuchen ihrer fristgerechten Stellungnahme widerspricht;

21. Der Punkt nach § 13 Z 3 ist durch einen Strichpunkt zu ersetzen, als Z 4 ist anzufügen:

4. in den Fällen des § 4 Abs. 5 und des § 17 (Zurücknahme der Berechtigung) dem bisherigen Inhaber der Berechtigung.

22. Der § 15 erhält die Bezeichnung § 15 Abs. 1.

23. § 15 Abs. 1 Z 2 lautet:

2. die näheren Vorschriften über die Prüfung der Zuverlässigkeit, fachlichen Eignung und finanziellen Leistungsfähigkeit des Bewerbers. Weiters nähere Bestimmungen über die Eignungsprüfung hinsichtlich

Geltender Text

2. die näheren Vorschriften über die Veröffentlichung der Beförderungspreise, der Beförderungsbedingungen und der Fahrpläne;
3. die näheren Vorschriften über die Wahrung der Ordnung und Regelmäßigkeit des Betriebes von Kraftfahrlinien und über die zu verwendenden Fahrzeuge;
4. die näheren Vorschriften über die Ausübung der behördlichen Aufsicht über die unter dieses Bundesgesetz fallenden Kraftfahrunternehmen.

(2) Abs. 1 findet auf den Bund hinsichtlich der Post- und Telegraphenverwaltung und der Österreichischen Bundesbahnen keine Anwendung.

§ 17. Außer im Falle des § 7 (nicht rechtzeitige Betriebsaufnahme) kann die Konzessionsbehörde die Konzession zum Betriebe einer Kraftfahrlinie auch dann zurücknehmen, wenn der Konzessionsinhaber den Bestimmungen des § 8 wiederholt trotz mindestens zweimaliger schriftlicher Verwarnung zuwiderhandelt.

Text der Regierungsvorlage

- a) der Sachgebiete der Prüfung,
- b) der Prüfungstermine,
- c) des Ansuchens und der Ladung zur Prüfung,
- d) des Prüfungsvorganges,
- e) des Prüfungszeugnisses,
- f) der Prüfungsgebühren,
- g) der Bescheinigung über den Nachweis der fachlichen Eignung;

24. § 15 Z 2 bis 4 erhalten die Bezeichnung § 15 Abs. 1 Z 3 bis 5.

25. § 15 Abs. 2 lautet:

(2) Verordnungen auf Grund dieses Bundesgesetzes können bereits vor dem seiner Kundmachung folgenden Tag erlassen werden. Sie treten jedoch frühestens zugleich mit dem Inkrafttreten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum in Kraft.

26. § 16 Abs. 2 entfällt.

27. § 17 hat zu lauten:

§ 17. Außer im Fall des § 4 Abs. 5 (Wegfall der Zuverlässigkeit oder der fachlichen Eignung) und des § 7 (nicht rechtzeitige Betriebsaufnahme) kann die Aufsichtsbehörde die Berechtigung zum Betrieb einer Kraftfahrlinie auch dann zurücknehmen, wenn der Inhaber der Berechtigung den Bestimmungen des § 8 wiederholt trotz mindestens zweimaliger schriftlicher Verwarnung zuwiderhandelt.

28. § 17 a lautet:

§ 17 a. (1) Die Aufsichtsbehörde hat schwere Verstöße oder wiederholte geringfügige Verstöße von ausländischen Unternehmen der zuständigen

Geltender Text

§ 20. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau betraut.

Text der Regierungsvorlage

Heimatbehörde mitzuteilen, wenn die Verstöße einen Entziehungstatbestand bilden. Diese Benachrichtigung hat auch die von der Behörde getroffenen Maßnahmen zu enthalten.

(2) Die Aufsichtsbehörde hat jede Entziehung der Zulassung zum Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers im grenzüberschreitenden Verkehr mit Vertragsparteien des EWR-Abkommens der zuständigen Behörde des Europäischen Wirtschaftsraums mitzuteilen.

(3) Weitergehende gegenseitige Amts- und Rechtshilfeabkommen werden dadurch nicht berührt.

29. § 19 Abs. 3 wird folgender Abs. 4 und 5 angefügt:

(4) § 1, § 3 Abs. 1, § 4 Abs. 1 Z 1 und 2, § 4 Abs. 2 bis 7, § 5 Abs. 1 und 2, § 5 a, § 10 Abs. 3, § 11, die Änderung der Wortfolge am Beginn des § 13 sowie § 13 Z 2 und 4, § 15, § 17, § 17 a und § 20 dieses Bundesgesetzes, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 452/1992, treten mit Inkrafttreten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, BGBl. Nr. .../199., in Kraft.

(5) § 2, § 3 a, § 8 Z 4 und § 16 Abs. 2 treten mit Inkrafttreten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, BGBl. Nr. .../199., außer Kraft.

30. Im § 20 wird die Wortfolge „das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau“ durch die Wortfolge „der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr“ ersetzt.