

REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESKANZLERAMTA-1014 Wien, Ballhausplatz 2
Tel. (0222) 531 15/0
Fernschreib-Nr. 1370-900
DVR: 0000019

GZ 602.235/0-V/5/92

An das
Präsidium des Nationalrates1010 W i e n

Betrifft GESETZENTWURF	
Zl.	62-GE/19.92
Datum:	22. JULI 1992
Verteilt	23. Juli 1992 <i>kg</i>

J. Klausgaber

Sachbearbeiter

Klappe/Dw

Ihre GZ/vom

Waldherr

2942

Betrifft: EWR-Rechtsanpassung;
Novelle zum Kraftfahrliniengesetz

Das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst übermittelt in der Anlage 25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zum Entwurf einer Novelle zum Kraftfahrliniengesetz (EWR-Anpassungs-Novelle).

17. Juli 1992
Für den Bundeskanzler:
HOLZINGER

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:





REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESKANZLERAMT

A-1014 Wien, Ballhausplatz 2
Tel. (0222) 531 15/0
Fernschreib-Nr. 1370-900
DVR: 0000019

GZ 602.235/0-V/5/92

Bundesministerium für
öffentliche Wirtschaft und Verkehr

Radetzkystraße 2
1031 W i e n

Sachbearbeiter

Klappe/Dw

Ihre GZ/vom

Waldherr

2942

124.115/3-I/6-92
4. Juni 1992

Betrifft: EWR-Rechtsanpassung;
Novelle zum Kraftfahrliniengesetz

Das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst teilt zu den mit oz.
Note übermittelten Entwurf mit:

I. Allgemeines

1. Die Bezeichnung als "EWR-Anpassungs-Novelle" ist insofern nicht gerechtfertigt, als ein Umsetzungsbedarf von Rechtsakten, die nicht in den Anhängen zum EWR-Abkommen genannt sind, nicht besteht. Sobald aber die Verordnung Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992, kundgemacht im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften unter ABl. L 74 vom 20. März 1992, in das EWR-Abkommen übernommen wird, gilt das Verbot spezieller Transformation von EWR-Verordnungen; die Erlassung von innerstaatlichen Durchführungsvorschriften zur näheren inhaltlichen Determinierung von EWR-Verordnungen ist auf Grund ihrer unmittelbaren Anwendbarkeit nicht

- 2 -

zulässig (vgl. dazu die vom Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst mit Rundschreiben vom 3. Dezember 1991, GZ 671.804/28-V/8/91, übermittelte Legistische Richtlinie betreffend die Europäische Integration, Pkt. IV, C, 1.3.a). Es wird daher empfohlen, in den Erläuterungen in diesem Zusammenhang nicht von "Umsetzung" zu sprechen.

2. Soweit mit dem gegenständlichen Novellierungsentwurf Richtlinien des EWR-Abkommens umgesetzt werden sollen, wären sie mit dem einschlägigen Anhang zum EWR-Abkommen sowie der CELEX-Nummer ausdrücklich zu bezeichnen.
3. Es wird angeregt, einheitlich die Bezeichnung "EWR-Abkommen" zu verwenden.
4. In den Erläuterungen sind bei der Zitierung von Vorschriften aus dem Bereich der EG jedenfalls die Fundstellen im Amtsblatt anzugeben!

II. Zum Entwurf im einzelnen

1. Im Titel hätte die Anführung eines Beschlußdatums zu unterbleiben (vgl. Richtlinie 103 der Legistischen Richtlinien 1990).
2. Die aus Art. I Z 1 und 2 ersichtlichen Novellierungsvorhaben sollten der Reihenfolge der Paragraphen des Kraftfahrliniengesetzes 1952 entsprechend in die Novelle systematisch eingeordnet werden; Z 1 sollte daher nach der Regelung des Entwurfs betreffend § 2, Z 2 nach der Regelung des Entwurfs betreffend § 17 eingereiht werden.

In den Erläuterungen zu Art. I Z 1 sollte § 13 BMG präziser zitiert werden (vgl. § 13 Z 14).

- 3 -

3. In § 1 werden die Worte "Kraftfahrlinienverkehr" und "Linienverkehr" nebeneinander verwendet, ohne daß erkennbar ist, welcher Unterschied zwischen diesen beiden Begriffen gegeben sein soll. Aus legistischer Sicht sollte daher entweder der Unterschied zwischen diesen beiden Begriffen klar normiert oder lediglich einer dieser Begriffe verwendet werden.

Weiters fällt auf, daß die Umschreibung "entgeltliche Beförderung" in dem derzeit in Geltung stehenden § 1 Abs. 1 durch die Umschreibung "gegen Vergütung durch die beförderte Person oder durch Dritte" in § 1 Abs. 1 dieses Entwurfs ersetzt werden soll; es ist fraglich, ob zwischen diesen beiden Umschreibungen ein normativer Unterschied besteht; die aus dem Entwurf ersichtliche längere Formulierung sollte daher nur dann verwendet werden, wenn dafür ein besonderer Grund besteht, der überdies in den Erläuterungen (im Interesse der Klarheit) angegeben werden sollte. Es stellt sich die Frage, ob das aus dem Entwurf ersichtliche Definitionselement "ungeachtet einer etwaigen Verpflichtung zur Buchung" im normativen Text selbst erforderlich erscheint, da nach dem Wortlaut des geltenden § 1 Abs. 1 der Verpflichtung zur Buchung ohnehin keine Bedeutung zukommen wird; sofern keine besonderen Gründe - etwa Probleme bei der Handhabung des § 1 - für die Aufnahme dieses Definitionselements sprechen, sollte dieses lediglich in den Erläuterungen Erwähnung finden.

In § 1 Abs. 2 sollte es im zweiten Satz anstelle von: "vor allem" heißen: "insbesondere"; anstelle der Wortgruppe "werden als Sonderformen des Linienverkehrs bezeichnet" sollte es aus legistischer Sicht heißen: "sind die Sonderformen des ..." (vgl. Richtlinie 2 der Legistischen Richtlinien 1990).

2. Zu der in § 1 Abs. 3 angesprochenen Genehmigung, die für den Linienverkehr mit den Staaten des EWR erforderlich ist, ist folgendes festzuhalten:

- 4 -

Es stellt sich grundsätzlich die Frage, welcher rechtliche Unterschied zwischen "Konzession" und einer "dieser gleichzuhaltenden Genehmigung" bestehen soll. Es wird daher vorgeschlagen, lediglich einen dieser beiden Begriffe zu verwenden. Der erste Satz des § 1 Abs. 3 sollte daher überarbeitet werden.

Aus legislativer Sicht erscheint es weiters empfehlenswert, die aus § 1 Abs. 3 zweiter Satz ersichtliche Bestimmung in einem eigenen Absatz einzuordnen. Weiters sollte in den Erläuterungen über den Hinweis auf Art. 4 Abs. 2 der zitierten Verordnung der EWG hinaus auch ausgeführt werden, ob die in der Entwurfsregelung genannte Voraussetzung für die Ausnahme von der Genehmigungspflicht - nämlich eine vertragliche Regelung zwischen Veranstalter und Verkehrsunternehmen - auch in dieser Verordnung vorgesehen ist; in diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß § 1 Abs. 2 des vorliegenden Entwurfs seinem Wortlaut nach offenbar nicht zwingend das Vorliegen eines "Veranstalters" fordert; § 1 Abs. 2 erster Satz leg.cit. spricht lediglich von der "regelmäßigen Beförderung bestimmter Gruppen von Fahrgästen unter Ausschluß anderer Fahrgäste"; aus legislativer Sicht erscheint es daher erforderlich, die Formulierung der in Rede stehenden Bestimmungen unter diesem Gesichtspunkt zu überarbeiten.

Im Zusammenhang mit § 1 Abs. 4 ist auf folgendes aufmerksam zu machen: Die dieser Regelung vergleichbare Bestimmung des § 1a Abs. 2 des geltenden Kraftfahrliniengesetzes stellt lediglich hinsichtlich der Beförderung von Gegenständen des täglichen Bedarf ("letztere nur") darauf ab, daß sie mit dem für die Personenbeförderung verwendeten Kraftwagen vorgenommen wird; nach der Formulierung des § 1 Abs. 2 fällt daher auch die Beförderung des Reisegepäcks mit einem Anhänger des Kraftwagens unter die Konzession zur Personenbeförderung. § 1 Abs. 4 des Entwurfs hingegen läßt diese Möglichkeit seinem Wortlaut nach offenbar nicht mehr

- 5 -

zu. Ob diese neue unterschiedliche Regelung im Lichte der im Kraftfahrlinienbereich gegebenen sachlichen Erfordernisse gerechtfertigt werden kann, wäre in erster Linie vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu beurteilen; jedenfalls sollten die Gründe in den Erläuterungen näher angegeben werden.

4. In den Erläuterungen zu § 2 sollte für den Entfall der Z 2 im Hinblick auf die ebenfalls in Begutachtung stehende Novellierung des Gelegenheitsverkehrsgesetzes (vgl. das Schreiben des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 4. Juni 1992, Zl. 124.115/1-I/2-92), womit der Entfall der Definition des Gewerbes mit Hotelwagen gemäß § 3 Abs. 1 Z 4 leg.cit. in Aussicht genommen ist, eine andere Begründung gewählt werden. Darüber hinaus stellt sich die Frage, aus welchen gesetzlichen Vorschriften sich die Definition des Hotelwagengewerbes ergibt, wenn weder im Gelegenheitsverkehr-Gesetz noch im Kraftfahrliniengesetz dafür eine Definition vorgesehen sein soll.
5. Zur vorgeschlagenen Ergänzung des § 4 Abs. 1 Z 1 um die Voraussetzung einer "entsprechenden finanziellen Leistungsfähigkeit" des Bewerbers ist folgendes anzumerken:

Der Verfassungsgerichtshof hat mit seinem Erkenntnis VfSlg. 12.236/1989 § 4 Abs. 1 Z 3 des Kraftfahrliniengesetzes 1952 ("3. ein entsprechendes Verkehrsbedürfnis vorhanden ist") im Hinblick auf die verfassungsgesetzlich gewährleistete Erwerbsausübungsfreiheit als verfassungswidrig aufgehoben.

Im Hinblick darauf, daß die in Aussicht genommene Regelung ebenfalls das genannte Grundrecht berühren wird, erscheint es erforderlich, in den Erläuterungen die zitierte Regelung des Rates der EG ihrem Inhalt und ihrer Handhabung nach

- 6 -

näher darzulegen. Weiters sollte die vorgesehene Regelung tatsächlich der von der Richtlinie ins Auge gefaßten Normierung entsprechen.

In der Begründung des genannten Erkenntnisses hat der Verfassungsgerichtshof unter anderem folgendes festgehalten:

"Nur dann, wenn allfällige Fehldispositionen für die Öffentlichkeit, insbesondere für die Volkswirtschaft, bedeutende schädliche Folgen hätten, ist es dem Gesetzgeber erlaubt, regelnd einzugreifen. Eine unrichtige Einschätzung des Bedürfnisses nach einer neuen Kraftfahrline trifft nun in erster Linie deren Betreiber wirtschaftlich; die Auswirkungen für die Öffentlichkeit sind nicht gravierender als Fehldispositionen in anderen Wirtschaftszweigen; so können die für das Betreiben der Linie, die sich als unwirtschaftlich erweist, angeschafften Autobusse ohne besondere Schwierigkeiten sinnvoll auch anders eingesetzt werden".

Aus dieser Textpassage läßt sich ableiten, daß der Verfassungsgerichtshof einen Eingriff des Gesetzgebers dann grundsätzlich für erlaubt hält, wenn "allfällige Fehldispositionen für die Öffentlichkeit, insbesondere für die Volkswirtschaft, bedeutende schädliche Folgen hätten". Die Formulierung der Novelle sollte daher auch dieser Erwägung entsprechen; in den Erläuterungen wäre dies zudem eingehend zu erörtern.

6. Zu § 4 Abs. 2 Z 1 stellt sich die Frage, ob die schriftliche Prüfung tatsächlich "vor dem Landeshauptmann" abzulegen ist oder ob nicht die Prüfung vor einer Prüfungskommission, die vom Landeshauptmann bestellt wird, erfolgen sollte; die Regelung sollte daher entsprechend überarbeitet werden.

Aus legistischer Sicht sollten die aus Abs. 2 ersichtlichen Zahlen jeweils einen eigenen Absatz darstellen; weiters erscheint es empfehlenswert, für die Regelung des Abs. 2 Z 1 zweiter Satz einen eigenen Absatz vorzusehen. § 4 sollte daher im Hinblick auf Abs. 2 neu gegliedert werden.

- 7 -

Im § 4 Abs. 2 Z 1 erster Satz sollte es im Interesse der Klarheit heißen: "... Voraussetzung der fachlichen Eignung ist der Aufsichtsbehörde durch Ablegung"; die Worte "der Aufsichtsbehörde" könnten dann am Schluß des Satzes entfallen.

§ 4 Abs. 2 Z 1 verwendet die Beschreibung "in leitender Funktion", Abs. 2 Z 2 nennt die Begriffe "Bewerber" bzw. "Betriebsleiter". Im Hinblick auf den Inhalt des Abs. 2 Z 2 erschiene es konsequent, in Abs. 2 Z 1 klarzustellen, daß eine Person "in leitender Funktion" eine einem Betriebsleiter vergleichbare Stellung bekleiden muß, um den in der Z 1 geforderten Nachweis zu erbringen. Es sollte geprüft werden, ob diese Überlegung im Lichte der in den Erläuterungen zitierten Richtlinie des Rates der EG berücksichtigt werden kann; jedenfalls sollten die Erläuterungen über das Verhältnis der genannten Regelungen zueinander näher Aufschluß geben.

Ferner wäre es wünschenswert, die aus § 4 Abs. 2 Z 1 zweiter Satz ersichtlichen Aufzählungen, im Interesse der Klarheit, in Zahlen zu gliedern; die am Beginn jedes Punktes angebrachten Gedankenstriche könnten dann entfallen. Weiters könnte das Sachgebiet "Recht" näher spezifiziert werden (eine nähere Spezifizierung in rechtlicher Hinsicht enthält etwa die Aufzählung hinsichtlich des "grenzüberschreitenden Verkehrs").

Weiters sollte es in § 4 Abs. 1 Z 2 zu Beginn des zweiten Satzes auch im Hinblick auf die im EWR-Abkommen verwendete Formulierung: "Staatsangehörige einer Vertragspartei des Europäischen Wirtschaftsraumes" heißen.

Zu § 4 Abs. 2 Z 2 stellt sich die Frage, ob die Zuverlässigkeit und fachliche Eignung des Betriebsleiters - konsequenterweise - nach Abs. 2 Z 1 zu beurteilen ist. Jedenfalls sollten in Abs. 2 Z 2 die Kriterien für diese Beurteilung näher determiniert werden.

Im ersten Satz der Erläuterungen zu dieser Bestimmung wäre das Wort "neue" zu streichen.

- 8 -

7. Zu § 10 Abs. 3 in der Fassung des Entwurfs stellt sich die Frage, ob der Begriff "Personenkraftverkehrsunternehmer" als hinreichend präzise angesehen werden kann. Den Erläuterungen zu dieser Bestimmung kann entnommen werden, daß dieser Begriff sowohl Kraftfahrlinienunternehmer als auch Gelegenheitsverkehrsunternehmer erfassen soll. Im Interesse der Klarheit wird zur Erwägung gestellt, im Falle des Fehlens einer klaren Definition des eingangs genannten Begriffs in einer gesetzlichen Regelung die in den Erläuterungen genannten Worte zu verwenden.
8. Zu § 11 Abs. 1 ist festzuhalten, daß das Wort "sinngemäß" entsprechend den Legistischen Richtlinien keinesfalls verwendet werden sollte. Die Regelung wird daher der Richtlinie 59 der Legistischen Richtlinien entsprechend umzugestalten sein.
9. § 11 Abs. 3 zweiter Satz des Entwurfs sollte aus legistischer Sicht einen eigenen Absatz bilden. Weiters wäre im Interesse der Klarheit im Zusammenhang mit dem Begriff "Sachwalter" ein entsprechender Verweis auf die gesetzliche Grundlage für diese Einrichtung wünschenswert.
10. Die aus § 15 Z 1 a ersichtlichen Verordnungsermächtigungen sollten jeweils in eine eigene Zahl eingebaut werden. An Stelle der Kombination zwischen Ziffer und Buchstabe pro Zahl wäre es wünschenswert, den in § 15 bereits vorhandenen Zahlen neue Zahlen anzufügen.

Im Lichte des Art. 18 Abs. 2 B-VG wäre weiters eine nähere Determinierung der in Aussicht genommenen Verordnungsermächtigungen erforderlich; dies gilt insbesondere für Z 1 a erster Satz.

Aus legistischer Sicht - im Interesse der Klarheit - erscheint es zweckmäßig, den aus Z 1 a ersichtlichen Begriff "Eignungsprüfung" bereits im Zusammenhang des § 4 entsprechend zu verwenden.

- 9 -

Im Zusammenhang mit der aus Z 1 a zweiter Satz ersichtlichen Aufzählung - die im Interesse der Übersichtlichkeit in Zahlen gegliedert werden sollte - ist auch anzumerken, daß auf das Verfahren zur Zulassung zur Prüfung das AVG anzuwenden sein wird. Weiters wären die Regelungen über die Zusammensetzung der Prüfungskommission - im Lichte des Art. 83 iVm Art. 18 B-VG - jedenfalls im Gesetz selbst zu regeln!

11. Zur Inkrafttretensbestimmung wird angeregt, den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Novelle ausdrücklich an das Inkrafttreten des EWR-Abkommens zu binden.

Weiters wäre die Inkrafttretensbestimmung jedenfalls entsprechend der Richtlinie 41 der Legistischen Richtlinien 1990 zu gestalten (diese Vorgangsweise wurde etwa bei dem vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr versandten Entwurf zu einer Novellierung des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes eingeschlagen).

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme wurden u.e. dem Präsidium des Nationalrates zur Verfügung gestellt.

17. Juli 1992
Für den Bundeskanzler:
HOLZINGER

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

