

BAK

aktiv für Sie

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22, Postfach 534

Bundeskammer
für Arbeiter und AngestelltePräsidium des Nationalrates
Dr-Karl-Renner-Ring 3
1010 Wien

Betrifft GESETZENTWURF	
Zi. <i>02</i>	-GE/19 <i>12</i>
Datum: 03. AUG. 1992	
Verteilt <i>04. Aug. 1992</i>	

Prinz-Eugen-Straße 20-22
A-1041 Wien, Postfach 534
☎ (0222) 50165

Ihr Zeichen

-

Unser Zeichen

VP-ZB-6111

☎ Durchwahl 2593



Datum

30.7.1992

Betreff:

Teilnahme Österreichs am Euro-
päischen Wirtschaftsraum;
Entwurf einer Novelle zur 1.
Durchführungsverordnung zum
Kfl-Gesetz 1952 und einer 2.
Durchführungsverordnung zum
Kfl-Gesetz 1952
S t e l l u n g n a h m e

Die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte übersendet 25 Exemplare ihrer
Stellungnahme zu der im Betreff genannten Novelle zur gefälligen Information.

Der Präsident:

iV



Der Direktor:

iV

Beilagen



aktiv für Sie

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22, Postfach 534

Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr

Radetzkystr 2
1030 Wien

Bundeskammer
für Arbeiter und Angestellte

Prinz-Eugen-Straße 20-22

A-1041 Wien, Postfach 534

☎ (0222) 50165

Ihr Zeichen Unser Zeichen
244.017/6- VP/Ju/6111
II/4/92

☎ Durchwahl 2593



Datum
23.7.1992

Betreff:
Teilnahme Österreichs am Euro-
päischen Wirtschaftsraum;
Entwurf einer Novelle zur 1.
Durchführungsverordnung zum
Kfl-Gesetz 1952 und einer 2.
Durchführungsverordnung zum
Kfl-Gesetz 1952
(Stellungnahme)

Die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte verweist auf ihre Stellungnahme vom 17.7.1992 zum Entwurf einer Novelle zum Kraftfahrliniengesetz. Nach Auffassung der Bundesarbeitskammer sollten die gesetzlichen Regelungen zur Güter- und Personenbeförderung vergleichbar und einheitlich gestaltet werden. Damit ergäbe sich für die beiden gegenständlichen Durchführungsverordnungen zum Kraftfahrliniengesetz 1952 nicht nur eine Verkürzung des Verordnungstextes, sondern auch eine präzisere gesetzliche Fundamentierung und damit eine bessere Überschaubarkeit und Anwendbarkeit.

Zu den einzelnen Punkten der 1. Durchführungsverordnung wird folgendes angemerkt:

Zu § 5 Abs 2 Z 3

In dieser Regelung des bestehenden Verordnungstextes wird vorgeschrieben, daß das Konzessionsansuchen Angaben und Unterlagen zur Beurteilung, ob der Bewerber zuverlässig und geeignet und die Sicherheit des Betriebes und die Leistungsfähigkeit des Unternehmens gewährleistet sind, enthalten muß.

Nach Auffassung der Bundesarbeitskammer sollten in Gesetz und Verordnung in Übereinstimmung mit den betreffenden EG-Bestimmungen einheitliche Begriffe verwendet werden. EG-Richtlinie und Kraftfahrliniengesetz sprechen von Zuverlässigkeit, finanzieller Leistungsfähigkeit und fachlicher Eignung des Antragstellers. Was unter der "Sicherheit des Betriebes" zu verstehen ist, wird weder im Kraftfahrliniengesetz noch in den EG-Richtlinien erläutert. Die Bundesarbeitskammer spricht sich daher für eine Überarbeitung der Z 3 aus.

Zu § 5 Abs 2 Z 13

Konform mit der Stellungnahme zum Kraftfahrliniengesetz, in der gefordert wurde, daß in der Konzession auch die Haltestellen anzugeben sind, sollte hier in der Verordnung eine Z 13 neu aufgenommen werden, wonach bereits im Konzessionsansuchen die Haltestellen zu benennen sind.

Zu Z 7 (§ 5 Abs 3)

Nach dieser Bestimmung kann die Konzessionsbehörde von den Erfordernissen des Abs 5 Z 1 bis 4 absehen, wenn der Bewerber bereits eine Kraftfahrlinie betreibt.

Nach Ansicht der Bundesarbeitskammer sollte dieser Absatz ersatzlos gestrichen werden. Angaben über Anschrift, Betriebssitz oder des rechtlichen Bestandes einer juristischen Person (gemäß Z 1 und 2) dürften für bereits Kraftfahrlinien betreibende

Antragsteller keinerlei Schwierigkeiten bilden, eine diesbezügliche Ausnahmereglung scheint nicht zweckmäßig.

Die Ausnahme vom Nachweis der Zuverlässigkeit, der finanziellen Leistungsfähigkeit und der fachlichen Eignung (gemäß Z 3) bei Antrag auf eine weitere Kraftfahrlinie ist nicht zu rechtfertigen. Nach EG-Richtlinie und neuem Kraftfahrliniengesetz müssen diese Voraussetzungen während der ganzen Dauer der Konzession vorliegen. Es besteht die Gefahr, daß diesbezügliche Überprüfungen während des Bestehens einer Kraftfahrlinie nicht durchgeführt werden. Deshalb erscheint eine neuerliche Überprüfung der Voraussetzungen auch bei Anträgen von Bewerbern, die bereits eine Kraftfahrlinie betreiben, sinnvoll.

Zu § 6 Abs 1

Hier gilt das gleiche, wie bereits zu § 5 Abs 2 Z 13 ausgeführt. Auch die EG-Verordnung Nr 648/92 legt fest, daß in der Konzession Haltestellen und Fahrpläne angegeben werden müssen. Eine diesbezügliche Ergänzung erscheint daher notwendig.

Zu Z 11 (§ 35 Abs 1)

Die Beschaffenheit und Wirkungsweise der Bremsen und der Lenkung sowie der Bereifung sind jeden zweiten Monat unter der Verantwortung des Unternehmers zu überprüfen. Durch die Verordnungsnovelle soll diese Überprüfung nur mehr jeden dritten Monat erfolgen.

Dazu wird in den Erläuterungen ausgeführt, daß die Fristverlängerung von zwei auf drei Monate durchgeführt werden mußte, da im Europäischen Wirtschaftsraum "größtenteils" eine dreimonatige Frist vorgesehen ist. Weiters wird bemerkt, daß eine zweimonatige Überprüfung für österreichische Unternehmen einen Wettbewerbsnachteil bedeuten würde.

Die Bundesarbeitskammer kann dieser Argumentation nicht folgen und stellt Verkehrssicherheit über die befürchtenden "Wettbewerbsnachteile". Eine Verlängerung der Frist von zwei auf drei Monate wird abgelehnt.

Zu den einzelnen Bestimmungen der 2. Durchführungsverordnung wird folgendes angemerkt:

Zu § 2

Wie bereits in der Stellungnahme zum Kraftfahrliniengesetz und auch oben schon mehrfach erwähnt, sollte aus Gründen der Einheitlichkeit von Güterbeförderungs-, Gelegenheitsverkehrs- und Kraftfahrliniengesetz Abs 2 der Verordnung in den Gesetzestext aufgenommen werden.

Nach Ansicht der Bundesarbeitskammer ist dabei in lit a das Wort "schwere" vor "strafrechtliche Verurteilung" zu streichen, damit Auslegungsschwierigkeiten weitestgehend ausgeschaltet sind. Dasselbe gilt für lit c: Nach Ansicht der Bundesarbeitskammer ist die Zuverlässigkeit nicht mehr gegeben, wenn dem Bewerber "wiederholte Verstöße gegen die Vorschriften über Entlohnungs- und Arbeitsbedingungen..." uam nachgewiesen wurden.

Zu § 3

Abs 1 über die finanzielle Leistungsfähigkeit ist aus den oben genannten Gründen im Gesetz aufzunehmen.

Zu § 4

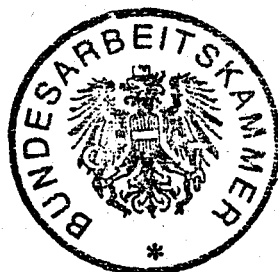
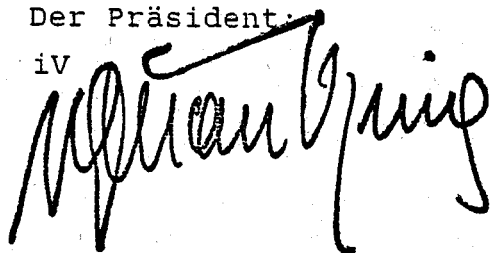
Abs 1 und 2 regeln grundsätzlich die Voraussetzungen der fachlichen Eignung. Sie sollten genauso wie die grundsätzlichen Bestimmungen über die Zuverlässigkeit (§ 2 Abs 2) und über die finanzielle Leistungsfähigkeit (§ 3 Abs 1) in das Gesetz übertragen werden.

Nach Abs 3 brauchen Betriebsleiter, Unternehmer des mit Omnibussen betriebenen Mietwagengewerbes sowie gewerberechtliche Geschäftsführer des mit Omnibussen betriebenen Mietwagengewerbes keine fachliche Eignung nachweisen. Dies wird von der Bundesarbeitskammer zur Gänze abgelehnt. Entsprechend der Stellungnahme zu § 5 Abs 3 der 1. Durchführungsverordnung spricht sich die Bundesarbeitskammer auch dagegen aus, daß Berechtigungsinhaber, die die Erteilung einer weiteren Berechtigung beantragen, die fachliche Eignung nicht nachweisen müssen.

Nach Ansicht der Bundesarbeitskammer sollte daher Abs 3 ersatzlos gestrichen werden.

Der Präsident:

iv



Der Direktor:

iv

