

Vorblatt

Probleme:

Im Mahnschreiben der Europäischen Kommission zur Beschwerde 2003/4378 betreffend öffentliches Auftragswesen wurde unter anderem festgehalten, dass die Bestimmung des § 23 KfIG, wonach Aufträge für zusätzliche Kurse auf konzessionierten Kraftfahrlinien an den Inhaber der Konzession zu vergeben sind, sofern dieser bereit ist, diese Kurse zu einem wirtschaftlich zumutbaren Entgelt durchzuführen, den primärrechtlichen Grundsätzen des Nichtdiskriminierungs- und Transparenzgebotes widerspricht. Dieses zu den vergaberechtlichen Bestimmungen im Widerspruch stehende „Vorrecht“ des Konzessionsinhabers hat daher zu entfallen. Weiters ist klarzustellen, dass die Bestellung zusätzlicher Kurse auf schon konzessionierten Kraftfahrlinien sowie auch die Bestellung von Strecken jedenfalls unter Berücksichtigung der anwendbaren Bestimmungen des Vergaberechtes zu erfolgen hat.

In diesem Mahnschreiben wurde weiters festgehalten, dass die gemäß § 30 KfIG mögliche Verlängerung der Konzessionsdauer von Kraftfahrlinien einen weiteren Verstoß gegen das Verbot der Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit und das Transparenzgebot darstellt, da kein Verfahren vorgesehen ist, das eine hinreichende Transparenz und damit die Offenheit eines solchen sicher stellt. Diese Bestimmung ist daher ersatzlos zu streichen und Anträge, die auf Verlängerung der Konzessionsdauer abzielen, sind künftig als Anträge auf Wiederteilung von Konzessionen einzubringen, über die ex lege ein Ermittlungsverfahren durchzuführen ist. Für Anträge, die bereits vor Inkraft-Treten dieses Bundesgesetzes eingebracht wurden, ist – abhängig von der noch verbliebenen Konzessionsdauer – eine knapp bemessene Übergangsbestimmung vorgesehen.

Die Zuständigkeit für nationale Kraftfahrlinienverkehre war immer noch zwischen dem Landeshauptmann und dem Bundesminister geteilt. Dies wird nunmehr bereinigt, und die Zuständigkeit des Bundesministers beschränkt sich nur mehr auf internationale Verkehre. In diesem Zusammenhang wird auch im Sinne eines entbehrlichen Verwaltungsaufwandes auf die Durchführung eines Ermittlungsverfahrens bei Transitverkehren verzichtet, wenn sichergestellt ist, dass die Straßeneignung gegeben ist.

Im Kraftfahrliniengesetz war für alle Bundesstraßen die Straßeneignung für die Durchführung eines Linienverkehrs ex lege angenommen worden, um einen weiteren entbehrlichen Verwaltungsaufwand zu vermeiden. Durch die Kompetenzänderung hinsichtlich der ehemaligen „Bundesstraßen B“ ist jedoch eine Korrektur dieser Bestimmung erforderlich. Es wird daher für diese Straßen eine Übergangsregelung geschaffen und dem Landeshauptmann eine Verordnungsermächtigung zur Feststellung der Straßeneignung eingeräumt.

Weiters wird die maximale Konzessionsdauer auf acht statt bisher zehn Jahre eingeschränkt, und entsprechend dem Wunsch der meisten Länder auch diesen ein verkehrspolitischer Gestaltungsspielraum durch Einschränkung der Konzessionsdauer eingeräumt.

Die Kontrollen insbesondere von internationalen Kraftfahrlinienverkehren aus bzw. in Nichtmitgliedstaaten des EWR waren kaum zielführend, da einerseits nur die Pflichten des Berechtigungsinhabers und nicht auch die des Fahrzeuglenkers normiert waren, und andererseits die Strafbestimmungen nicht ausreichend präzisiert waren. Es gab weder eine Strafbestimmung für den Fahrzeuglenker noch die Möglichkeit bei diesem als Vertreter des verantwortlichen Unternehmers eine vorläufige Sicherheit einzuheben. Weiters wurde hinsichtlich der Pflichten des Berechtigungsinhabers der Tatort auf das Ausland ausgedehnt.

In formeller Hinsicht sind einige Anpassungen erforderlich. Die unmittelbar anwendbaren linienspezifischen Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaft waren nicht explizit genannt, ebenso ist das Landverkehrsabkommen zwischen der Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft zu integrieren und bei den Bestimmungen über die Mitwirkungspflicht der Exekutive und des Zolls, sind die Änderungen auf Grund der SPG-Novelle 2005 zu berücksichtigen.

Ziele:

Durch diese Novelle soll hinsichtlich der Bestimmungen betreffend die Konzessionsvergabe bei Bestellleistungen im gemeinwirtschaftlichen Bereich klargestellt werden, dass in Konformität mit den anwendbaren Bestimmungen sowohl des nationalen als auch des gemeinschaftsrechtlichen Vergaberechtes vorgegangen ist. Auch wird durch die Novelle den Erfordernissen des primärrechtlichen Nichtdiskriminierungs- und Transparenzgebotes entsprochen.

Die sachlich nicht gerechtfertigte Differenzierung bei der Kompetenz für nationale Linienverkehre zwischen Bundesminister und Landeshauptmann soll behoben werden. Gleichzeitig sollen Einsparungspotentiale durch entbehrliche Verwaltungsabläufe (Feststellung der Straßeneignung für ehemalige „Bundesstraßen B“, Ermittlungsverfahren bei Transitlinien) wahrgenommen werden. Weiters soll auf Wunsch der

meisten Länder auch diesen ein verkehrspolitischer Gestaltungsspielraum durch Einschränkung der Konzessionsdauer eingeräumt werden.

Die Ergänzung der unzureichenden Bestimmungen über die Pflichten sowohl des Berechtigungsinhabers als auch des Fahrzeuglenkers sowie die damit konsolidierten Strafbestimmungen soll die Kontrolle von Kraftfahrlinienverkehren – insbesondere im Hinblick auf die künftig zur Gänze entfallende Grenzkontrollen – effizienter und tatsächlich sanktionierbar gestalten.

Inhalt:

Hinsichtlich der von der Europäischen Kommission monierten Bestimmungen über die Konzessionsvergabe im gemeinwirtschaftlichen Bereich bei der Bestellung von zusätzlichen Kursen und der Bestellung von Kraftfahrlinienverkehren wird klargestellt, dass in diesem Bereich jedenfalls nach den anwendbaren Vergabebestimmungen vorzugehen ist. Die verfahrensfreie Verlängerung der Konzessionsdauer wird den verfahrensbedingten Bestimmungen über die Wiedererteilung der Konzession unterstellt und so den primärrechtlichen Grundsätzen des Nichtdiskriminierungs- und Transparenzgebotes entsprochen.

Der nationale Kraftfahrlinienverkehr fällt zur Gänze in die Kompetenz des Landeshauptmannes, dem auch einen verkehrspolitischen Gestaltungsspielraum durch Einschränkung der Konzessionsdauer eingeräumt wird. Einsparungen durch Vereinfachung bzw. Streichung von vermeidbaren Verwaltungsabläufen werden normiert bzw. durch Verordnungsermächtigung für den Landeshauptmann antizipiert.

Kontroll- und Sanktionsmöglichkeiten betreffend die Berechtigungsinhaber und nunmehr auch die Fahrzeuglenker werden effizienter und weitreichender gestaltet.

Alternativen:

Keine

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Keine

Finanzielle Auswirkungen:

Es wird bundesweit jedenfalls ein jährlicher Mehraufwand für die Länder von ca. 10 865 Euro erwartet. Nähere Erläuterungen siehe Erläuterungen Allgemeiner Teil.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union

Konformität gegeben, da der Entwurf insbesondere die Klarstellung vorsieht, dass im Bereich der Konzessionsvergabe bei Bestelleistungen im gemeinwirtschaftlichen Bereich jedenfalls in Konformität mit den anwendbaren Bestimmungen sowohl des nationalen als auch des gemeinschaftsrechtlichen Vergaberechts vorzugehen ist. Durch Aufhebung der verfahrensfreien Bestimmung über die Verlängerungen der Konzessionsdauer wird Gemeinschaftskonformität hergestellt.

Die darüber hinausgehende Bestimmungen sind nicht Gegenstand des Gemeinschaftsrechtes.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Durch den vorliegenden Entwurf wird insbesondere klargestellt, dass im Bereich der Konzessionsvergabe bei Bestelleistungen im gemeinwirtschaftlichen Bereich jedenfalls in Konformität mit den anwendbaren Bestimmungen sowohl des nationalen als auch des gemeinschaftsrechtlichen Vergaberechts vorzugehen ist. Durch den Entfall der Bestimmung über die verfahrensfreie Verlängerung der Konzessionsdauer wird den primärrechtlichen Grundsätzen des Nichtdiskriminierungs- und Transparenzgebotes entsprochen.

Die Verweise auf die unmittelbar anwendbaren linienspezifischen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechtes sowie auf das Landverkehrsabkommen zwischen der Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft wurden präzisiert bzw. neu aufgenommen, um die Durchsetzbarkeit der gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen zu gewährleisten.

Die weiteren Änderungen sind nicht Gegenstand des Gemeinschaftsrechtes. Es sind dies insbesondere:

- Festlegung der ausschließlichen Zuständigkeit des Landeshauptmanns für den nationalen Kraftfahrlinienverkehr;
- Verwaltungsvereinfachung durch Streichung des Ermittlungsverfahrens bei Transitlinienverkehren;
- Durch die Kompetenzänderung hinsichtlich der ehemaligen „Bundesstraßen B“ erforderliche Anpassung und Übergangsbestimmung sowie Verordnungsermächtigung für den Landeshauptmann diese und auch weitere Straßen als zur Durchführung eines Linienverkehrs für geeignet zu erklären;
- Verweis auf die GewO 1994 hinsichtlich des Ausmaßes einer ständigen und tatsächlichen Leitung des Unternehmens durch einen Betriebsleiter;
- Reduzierung der höchstzulässigen Konzessionsdauer von zehn auf acht Jahre, sowie Einräumung eines verkehrspolitischen Gestaltungsspielraumes für die Länder durch die Möglichkeit zur Einschränkung der Konzessionsdauer;
- Präzisierung der Pflichten des Berechtigungsinhabers sowie Normierung der Pflichten des Fahrzeuglenkers;
- Klarstellung, dass bei nicht genehmigungspflichtigen Auftragsfahrten im grenzüberschreitenden Verkehr nicht nur die Original-Konzessionsurkunde, sondern auch ein Fahrauftrag mitzuführen ist;
- Änderung und übersichtlichere Gestaltung der Strafbestimmungen:
- Sanktionsmöglichkeit gegen den Berechtigungsinhaber im Inland, auch wenn Tatort im Ausland ist;
- Sanktionsmöglichkeit gegen den Fahrzeuglenker;
- Normierung des Lenkers als Vertreter des Unternehmers im Falle der Leistung einer vorläufigen Sicherheit; Im Falle von Sanktionen gegen den Lenker Haftung des Unternehmers zur ungeteilten Hand;
- erforderliche Anpassung der Bestimmungen über die Mitwirkungspflicht bedingt durch die SPG-Novelle 2005 und die geänderten Kontrollen an den Außengrenzen (Zoll);

Weitere Änderungen betreffen vorwiegend redaktionelle Korrekturen von Verweisen und Bezeichnung.

Finanzielle Auswirkungen:

Das Kraftfahrlineiengesetz wird in mittelbarer Bundesverwaltung vollzogen. Auf den Stellenplan des Bundes ergeben sich keine Auswirkungen. Hinsichtlich der Übertragung der Zuständigkeit für die Kraftfahrlinien, die sich über zwei oder mehrere Bundesländer erstrecken, auf die Landeshauptmänner ist wie folgt zu berücksichtigen:

Die Bearbeitung dieser ca. 220 Kraftfahrlinien erfordert derzeit im Bundesdienst einen Arbeitsaufwand von ca. 4,5% des Gesamtarbeitsaufwandes eines Beamten der Verwendungsgruppe B. Bei durchschnittlichen Gesamtkosten von 53 339,- EURO/Jahr und 3 damit beschäftigten Bediensteten ergibt dies einen Mehraufwand von rd. 7 200 EURO/Jahr. Der Arbeitsaufwand für einen Beamten der Verwendungsgruppe A beträgt ca. 1,5% des Gesamtarbeitsaufwandes, was bei durchschnittlichen Gesamtjahreskosten von 84 126 EURO/Jahr und 2 damit beschäftigten Bediensteten somit einen Mehraufwand von rd. 2 522 EURO/Jahr ergibt. Der Arbeitsaufwand eines Beamten der Verwendungsgruppe C beläuft sich auf ca. 3%

des Gesamtarbeitsaufwandes, was bei durchschnittlichen Gesamtjahreskosten von 38 106 EURO/Jahr einen Mehraufwand von rd. 1 143 EURO/Jahr ergibt. In Summe beläuft sich der jährliche Arbeitsaufwand für die Bearbeitung der zu übertragenden Kraftfahrlinien somit auf einen Wert von rd. 10 865 EURO/Jahr.

Dies ergibt folgende Übersicht:

Anzahl der Kraftfahrlinien	durchschn. Arbeitsaufwand/Jahr	durchschn. Gesamtkosten/Jahr in Euro	Mehraufwand/Jahr in Euro
ca. 220	ca. 1,5%	Beamter A 84 126	ca. 2 522
	ca. 4,5%	Beamter B 53 339	ca. 7 200
	ca. 3%	Beamter C 38 106	ca. 1 143
Summe			ca. 10 865

Zwecks Kompensation des künftig im Zusammenhang mit der Verkürzung der Konzessionsdauer auf maximal acht Jahre zu erwartenden höheren Verwaltungsaufwandes der Länder ist zu berücksichtigen, dass bei Inanspruchnahme der in § 46 Abs. 2 normierten Verordnungsermächtigung (Feststellung der Straßeneignung) ein Einsparungspotential für die Länder durch Verringerung der Ermittlungsverfahren entstehen würde, da bei Transitanträgen die Anhörung der Landeshauptmänner zur Gänze entfallen könnte, und bei internationalen Linien nur der Landeshauptmann zu hören wäre, in dessen Bundesland eine Haltestelle vorgesehen ist.

Durch den auf Wunsch der Länder nunmehr in § 15 Abs. 1 eingeräumten verkehrspolitische Gestaltungsspielraum (Verkürzung des Konzessionszeitraumes) ist ebenfalls ein höherer Verwaltungsaufwand der Länder möglich. Es können jedoch keine seriösen Schätzungen über die Höhe des hierdurch möglichen Aufwandes erfolgen, zumal es sich der Kenntnis des Bundes entzieht, welches Bundesland tatsächlich und in welchem Ausmaß von dieser Möglichkeit Gebrauch macht.

Kompetenzgrundlage:

Das Kraftfahrlinienrecht ist im Kompetenztatbestand des Art. 10 Abs. 1 Z 8 B-VG (Angelegenheiten des Gewerbes) versteinert, da unter diesen Kompetenztatbestand alle Vorschriften fallen, die nach dem Stand der Systematik der einfachrechtlichen Gesetzgebung am 1. Oktober 1925 als gewerberechtliche Vorschriften anzusehen waren.

Besonderer Teil

Zu Z 1 und 2 (Inhaltsverzeichnis Teil II und Teil III)

Die Überschrift von § 20 Pflichten des Berechtigungsinhabers wird durch Pflichten des Fahrzeuglenkers ergänzt und die Überschrift des § 53 verweist nunmehr auf anhängige Verwaltungsstrafverfahren statt Verwaltungsverfahren.

Zu Z 3 (§ 1 Abs. 3):

Diese Änderung berücksichtigt, dass nach Abschluss des Abkommens vom 21. Juni 1999 zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güter- und Personenverkehr auf der Schiene und Straße (Landverkehrsabkommen, LVA) ein Kraftfahrlinienverkehr zwischen der Schweiz und einem Mitgliedstaat des EWR ebenfalls einer – der Konzession gleichzuhaltenden – Genehmigung bedarf.

Zu Z 4 (§ 2 Abs. 2 Z 14):

Im Antrag können Angaben über Achsenanzahl und Achsabstände der einzusetzenden Fahrzeuge entfallen, da Abmessungen und Gewicht für die Feststellung der Straßeneignung ausreichen.

Zu Z 5 (§ 3):

§ 3 Abs. 1 legt die ausschließliche Zuständigkeit des Landeshauptmannes für den nationalen Kraftfahrlinienverkehr fest. Für Kraftfahrlinien, die zwei oder mehrere Bundesländer berühren, ist nach Wahl des Unternehmens der Landeshauptmann jenes Bundeslandes zur Erteilung der Konzession zuständig, in dem sich der Anfangs- oder der Endpunkt der Kraftfahrlinie befindet, und dessen Kompetenz auf Konzessionsdauer unverändert bleibt.

Abs. 2 wird neu eingefügt und normiert die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie zur Erteilung der Berechtigungen (Konzessionen und Genehmigungen) für den internationalen Linienverkehr.

Der bisherige Abs. 2 erhält die Bezeichnung Abs. 3 und es wird festgehalten, dass die örtliche Zuständigkeit des Landeshauptmannes für die Festsetzung von Haltestellen und die Feststellung der Streckeneignung unverändert bleibt.

Zu Z 6 (§ 5):

§ 5 wurde wie folgt neu gefasst:

Abs. 1 Z 1 bleibt unverändert,

Im neuen Abs. 1 Z 2 ist die Änderung der Zuständigkeit in § 3 berücksichtigt, da der zur Konzessionserteilung zuständige Landeshauptmann in Verfahren über Kraftfahrlinien, die zwei oder mehrere Bundesländer berühren, auch die anderen von diesem Verkehr betroffenen Landeshauptmänner zu hören hat.

Statt in Abs. 1 Z 2 ist nunmehr in Abs. 1 Z 3 die Anhörung des Landeshauptmannes bei Zuständigkeit des Bundesministers normiert und durch Änderung des Zitates (§ 3 Abs. 2) präzisiert.

Die bisherigen Abs. 1 Z 3 bis 5 erhalten die Bezeichnung Abs. 1 Z 4 bis 6.

Die Verpflichtung zur Anhörung der Landwirtschaftskammern (alt: Abs. 1 Z 6) und der Landarbeiterkammern (alt: Abs. 1 Z 8) wird gestrichen, da diese Institutionen in Ermittlungsverfahren selten Stellungnahmen vorlegten.

Der bisherige Abs. 1 Z 9 erhält daher die Bezeichnung Abs. 1 Z 8.

In Abs. 2 wurden die Verweise angepasst.

Abs. 3 wird neu eingefügt und bestimmt, dass für Linien, die Österreich nur transitieren, aus Gründen der Verwaltungsökonomie das Ermittlungsverfahren entfällt, wenn sichergestellt ist, dass die Straßeneignung gegeben ist. Begründet ist diese Maßnahme damit, dass einerseits bei Anträgen gemäß Verordnung (EWG) Nr. 684/92 der transitierte Mitgliedstaat zwar „Bemerkungen“ machen kann, diese aber keinerlei rechtliche Konsequenz haben, und andererseits bei Anträgen für Verkehre, die nicht in einen Mitgliedstaat des EWR oder in die Schweiz führen, in der Praxis selten und wenn doch, dann rechtlich kaum verwertbare Einwände erhoben werden.

Der bisherigen Abs. 3 erhält die Bezeichnung Abs. 4 und der Verweis wird angepasst.

Der bisherige Abs. 4 erhält die Bezeichnung Abs. 5.

Zu Z 7 (§ 6 Abs. 2):

In § 6 Abs. 2 wird der Verweis auf § 5 angepasst.

Zu Z 8 (§ 10 Abs. 5 zweiter Satz):

Die für die Bestellung eines Betriebsleiters erforderlichen Voraussetzungen der fachlichen Eignung und Zuverlässigkeit wurde durch einen Verweis auf die Gewerbeordnung erweitert, damit sicher gestellt ist, dass die „ständige und tatsächliche“ Leitung eines Kraftfahrlinienunternehmens durch einen Betriebsleiter zumindest die Hälfte der wöchentlichen Normalarbeitszeit umfasst.

Zu Z 9 (§ 13):

Bei der Neufassung des KfzG, BGBl. I Nr. 203/99, wurde in § 13 Abs. 1 für alle Bundesstraßen ex lege die Straßeneignung angenommen. Durch Art. 5 des Bundesstraßen-Übertragungsgesetzes, BGBl. I Nr. 50/2002, wurden jedoch die „Bundesstraßen B“ als Bundesstraßen aufgelassen. Diese Kompetenzänderung erfordert eine entsprechende Anpassung des KfzG.

Abs. 1 erklärt weiterhin alle Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen unter Berücksichtigung allfälliger Einschränkungen durch das KfzG und die StVO als geeignet für den Betrieb einer Kraftfahrlinie.

Abs. 2 wird neu eingefügt und hält dieselbe Bestimmung für die ehemaligen „Bundesstraßen B“ bis zum 31. Dezember 2006 aufrecht, da davon auszugehen ist, dass der Übergang der Kompetenz keine Änderung der Qualität der Straßen bewirkt hat. Es ist daher vertretbar für einen bestimmten Zeitraum die Straßeneignung ex lege als gegeben anzunehmen.

Abs. 3 wird neu eingefügt und bestimmt, dass wie bisher der Landeshauptmann für alle anderen Straßen die Straßeneignung festzustellen hat, sofern er keinen Gebrauch von der neuen Verordnungsmächtigung des § 46 Abs. 2 gemacht hat. Für Straßen gemäß Abs. 2 ist diese Feststellung erst ab dem 1. Jänner 2007 zu treffen.

Die bisherigen Abs. 2 und 3 erhalten die Bezeichnung Abs. 4 und 5.

Der bisherige Abs. 4 erhält die Bezeichnung Abs. 6 und eine Anpassung des Zitates.

Zu Z 10 (§ 14 Abs. 1):

Grammatikalische Korrektur

Zu Z 11 (§ 15 Abs. 1):

Die höchstzulässige Konzessionsdauer wird von bisher zehn auf acht Jahre verkürzt. Weiters wird auch der Konzessionsbehörde ein verkehrspolitischer Gestaltungsspielraum durch Einschränkung der Konzessionsdauer eingeräumt. Dieser Gestaltungsspielraum kann vorrangig nur von den Ländern genutzt werden, da der Bundesminister als Konzessionsbehörde auch an bilaterale Vereinbarungen gebunden ist.

Zu Z 12 (§ 20 samt Überschrift):

Da neben den Pflichten des Berechtigungsinhabers nunmehr auch die Pflichten des Fahrzeuglenkers normiert werden, erhält der bisherige § 20 die Bezeichnung § 20 Abs. 1, ein neuer Abs. 2 wird eingefügt, und die Überschrift wird angepasst.

Die Pflichten des Berechtigungsinhabers sind daher nunmehr in § 20 Abs. 1 zusammengefasst und werden folgende Änderungen vorgenommen:

In § 20 Abs. 1 Z 1 werden die vom Berechtigungsinhaber zu befolgenden Vorschriften durch Nennung der Verordnung (EWG) Nr. 684/92, der Verordnung (EG) Nr. 12/98 und des Landverkehrsabkommens zwischen der Europäischen Union und der Schweiz ergänzt und zwecks besserer Zitierbarkeit in lit. a bis lit. e unterteilt. Die Verweisungen finden sich in § 49.

§ 20 Z 2 bis 5 erhalten die Bezeichnung § 20 Abs. 1 Z 2 bis 5.

§ 20 Z 6 erhält die Bezeichnung § 20 Abs. 1 Z 6 und wird in der zweiten Hälfte neu gefasst. Durch diese Änderungen wird der Tatsache Rechnung getragen, dass zunehmend Fahrplaninformationen in elektronischen Medien veröffentlicht werden. Unverändert bleibt die Verpflichtung, dass diese Publizitätspflicht auf Kosten des Berechtigungsinhabers zu erfolgen hat, der diese Kosten jedoch durch adäquate und effiziente Weitergabe der Daten (insbesondere auf automationsunterstützten Datenträgern) minimieren kann. Zu betonen ist, dass nicht die rechtliche Qualität des Herausgebers, sondern die Weitergabe der Fahrpläne durch die Aufsichtsbehörden (§ 36 Abs. 2) an den jeweiligen Herausgeber des Kursbuches den amtlichen Charakter dieser Verpflichtung enthält.

Es wurde auch vor allem die Verpflichtung zur primären Veröffentlichung der Fahrplandaten in Printmedien aufgehoben, da diese nicht flexibel an kurzfristig geänderte Fahrplandaten (z.B. zu Schulbeginn) angepasst werden können und daher auch nicht mehr in einem wirtschaftlich vertretbaren Ausmaß nach-

gefragt werden. Wie dies auch jetzt schon der Fall ist, sind die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften und die Unternehmen bestrebt, den Fahrgästen durch Fahrplanaushang bei Haltestellen, Fahrplänen in Omnibussen, Regionalfahrplanheften, Verbundkursbüchern und insbesondere auch Fahrplanauskünfte in elektronischen Medien die bestmögliche Information zu gewährleisten.

§ 20 Z 7 erhält die Bezeichnung § 20 Abs. 1 Z 7. Weiters wird konkretisiert, dass es der Sorgfaltspflicht des Berechtigungsinhabers unterliegt, dass jeder Fahrgast vor oder bei Antritt der Fahrt die Möglichkeit hat, einen Fahrausweis zu lösen. Diese Bestimmung ist zusammen mit der Verpflichtung des Fahrzeuglenkers (neu: Abs. 2 Z 2) zu lesen, der sich auch im grenzüberschreitenden Verkehr davon überzeugen muss oder dafür zu sorgen hat (Zustieg von Fahrgästen bei weiteren Haltestellen), dass die Fahrscheinpflicht erfüllt ist.

§ 20 Z 8 erhält die Bezeichnung § 20 Abs. 1 Z 8, und der Verweis auf § 13 wird angepasst. Der Verweis auf § 22 Abs. 2 wird gestrichen, da die Übertragung der Betriebsführung genehmigungspflichtig und nicht nur anzeigepflichtig ist.

§ 20 Z 9 bis 11 erhalten die Bezeichnung § 20 Abs. 1 Z 9 bis 11.

§ 20 Abs. 1 Z 12 wird neu eingefügt und normiert die ausdrückliche Verpflichtung des Berechtigungsinhabers, dafür Sorge zu tragen, dass bei grenzüberschreitenden Verkehren dem Lenker vor Antritt der Fahrt alle Dokumente übergeben werden, die gemäß der in Z 1 zitierten Vorschriften für den Betrieb einer Kraftfahrline erforderlich sind. Mit dieser Bestimmung ist der Berechtigungsinhaber, der in vielen Fällen die Hauptverantwortung dafür trägt, dass die erforderlichen Dokumente nicht mitgeführt werden, unmittelbar belangbar.

§ 20 Abs. 2 wird neu eingefügt und enthält die Pflichten des Fahrzeuglenkers.

In § 20 Abs. 2 Z 1 werden - neben der entsprechenden Verpflichtung des Berechtigungsinhabers (Abs. 1 Z 1) - die vom Fahrzeuglenker zu beachtenden Vorschriften determiniert. Weiters wird normiert, dass der Fahrzeuglenker bei grenzüberschreitenden Verkehren alle Dokumente, die gemäß dieser Vorschriften für den Betrieb einer Kraftfahrline erforderlich sind, während der gesamten Fahrt mitzuführen und den zuständigen Kontrollorganen auf Verlangen auszuhändigen hat.

In § 20 Abs. 2 Z 2 wird entsprechend den Bestimmung für den Berechtigungsinhaber (Abs. 1 Z 7) die Verpflichtung des Fahrzeuglenkers normiert, sich im grenzüberschreitenden Kraftfahrlineverkehr zu überzeugen oder dafür zu sorgen, dass die Fahrgäste bei Antritt der Fahrt Fahrausweise besitzen. Hierdurch soll eine effizientere Kontrollmöglichkeit sowie eine direkte Belangbarkeit des Fahrzeuglenkers neben jener des Inhabers der Berechtigung geschaffen werden.

Zu Z 13 (§ 22 Abs. 4):

In § 22 Abs. 4 wird ergänzend bestimmt, dass der Auftragnehmer bei nicht genehmigungspflichtigen Auftragsfahrten im grenzüberschreitenden Verkehr nicht nur die Original-Konzessionsurkunde (§ 19 Abs. 2) sondern zusätzlich auch einen Fahrauftrag des Berechtigungsinhabers mitzuführen hat, der als Nachweis der rechtmäßigen Innehabung einer fremden Konzessionsurkunde dient.

Diese Bestimmung entspricht der gängigen Praxis und dient gleichzeitig dazu, dass bei Kraftfahrlineverkehren, die nicht in einen Mitgliedstaat des EWR oder in die Schweiz führen, Gesetzeswidrigkeiten (z.B. „Vermietung“ oder „Verkauf“ von Konzessionen) effizienter kontrolliert werden und im Falle der Betretung auf der Basis einer klaren gesetzlichen Regelung aufsichts- oder verwaltungsstrafrechtliche Sanktionen erfolgen können.

Zu Z 14 (§ 23):

Im Mahnschreiben der Europäischen Kommission zur Beschwerde 2003/4378 betreffend öffentliches Auftragswesen wurde unter anderem festgehalten, dass die Bestimmung, wonach Aufträge für zusätzliche Kurse auf konzessionierten Kraftfahrline an den Inhaber der Konzession zu vergeben sind, sofern dieser bereit ist, diese Kurse zu einem wirtschaftlich zumutbaren Entgelt durchzuführen, den primärrechtlichen Grundsätzen des Nichtdiskriminierungs- und Transparenzgebotes widerspricht.

In Abs. 1 hat daher dieses – den vergaberechtlichen Bestimmungen widersprechende - „Vorrecht“ des Konzessionsinhabers zu entfallen. Weiters ist klarzustellen, dass die Bestellung zusätzlicher Kurse auf schon konzessionierten Kraftfahrline (Abs. 1) jedenfalls unter Berücksichtigung der anwendbaren Bestimmungen des Vergaberechtes zu erfolgen hat. Die Bestimmung über die Beauftragung durch den Konzessionsinhaber in Abs. 1 wurde sprachlich angepasst.

In Abs. 2 ist ebenfalls klarzustellen, dass auch die Bestellung von Strecken jedenfalls unter Berücksichtigung der anwendbaren Bestimmungen des Vergaberechtes zu erfolgen hat. Dies bedeutet, dass bei der Bestellung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen jedenfalls das Vergaberecht zu befolgen ist, dies

jedoch nicht für eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen gilt, da diesbezügliche die makroökonomische Zweckmäßigkeit fraglich ist. Die Bestimmung, dass ein Antrag auf Erteilung einer Konzession zum eigenwirtschaftlichen Betrieb einer Kraftfahrlinie das Ausschreibungsverfahren unterbricht, entfällt, da die Möglichkeit des Widerrufs einer Ausschreibung durch den neu eingefügten Verweis auf die anwendbaren Bestimmungen des Vergaberechtes hinreichend gewahrt ist. Weiters wurde im ersten Satz nach dem Begriff „Eigenwirtschaftlichkeit“ ein Verweis auf die entsprechende Definition im Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 (ÖPNRV-G 1999) aufgenommen.

Hauptziel der oben genannten Regelungen (Abs. 1 und 2) ist die Gewährleistung von sicheren, effizienten und hochwertigen Verkehrsleistungen nicht nur mittels der erforderlichen Transparenz sondern auch unter Berücksichtigung sozialer, umweltpolitischer und raumplanerischer Faktoren.

Der bisherige Abs. 3 wird aufgehoben, da zur Definition der Begriffe „eigen-“, und „gemeinwirtschaftlich“ einerseits der Verweis auf das ÖPNRV-G 1999 in Abs. 2 neu aufgenommen wird und in Abs. 3 (alt Abs. 4) bereits normiert ist. Da die Definition dieses Begriffspaares im Kraftfahrliniengesetz jene des ÖPNRV-G 1999 nur mit geringen sprachlichen Abweichungen wiederholt, ist dieses Begriffspaar somit ausreichend durch den Verweis auf das ÖPNRV-G 1999 determiniert.

Der bisherige Abs. 4 erhält die Bezeichnung Abs. 3. Der Begriff des „namhaft gemachten Personkraftverkehrsunternehmers“ wird der Formulierung des Abs. 2 angepasst.

Der bisherige Abs. 5 erhält die Bezeichnung Abs. 4. Da eine Bestellung von Verkehrsdienstleistungen nach den anwendbaren Bestimmungen des Vergaberechtes nicht zwingend eine Ausschreibungspflicht bedingt, ist es erforderlich neben dem Pflichtenheft der Ausschreibung auch den zwischen Besteller und Personenkraftverkehrsunternehmer geschlossenen Vertrag als Grundlage für den Konzessionsinhalt und die Konzessionsdauer heranzuziehen, wobei diese die höchstzulässige Konzessionsdauer (§ 15) nicht überschreiten darf.

Der bisherige Abs. 6 bekommt die Bezeichnung Abs. 5 und wird hinsichtlich der Verweise korrigiert. Der Verweis auf den aufgehobenen § 30 wird gestrichen. Der Verweis auf § 20 Z 1 bis 3 wird ebenfalls zur Gänze gestrichen. Die privatrechtlichen Vereinbarungen hinsichtlich Inhalt der Konzession, Fahrplan- und Tarifgestaltung werden bereits bei der Erteilung einer Konzession für den gemeinwirtschaftlichen Verkehr im Konzessionsbescheid berücksichtigt. Wenn die Konzession jedoch erteilt ist, besteht ein öffentliches Recht, das nicht von den sonstigen gesetzlichen Bestimmungen exempt ist und auch – entsprechend dem Umfang des Verkehrsangebotes – der Beförderungs- und Tarifpflicht sowie den Beförderungsbedingungen unterliegt.

Zu Z 15 (§ 24 Abs. 1):

Anpassung des Zitates.

Zu Z 16 (§ 25):

Anpassung des Zitates.

Zu Z 17 (§ 27 Z 3):

Der Hinweis auf § 30, Verlängerung der Konzessionsdauer, entfällt.

Zu Z 18 (§ 28 Abs. 5)

Anpassung des Zitates.

Zu Z 19 (§ 30):

Die Bestimmung des § 30 wird ersatzlos aufgehoben, da im Mahnschreiben der Europäischen Kommission zur Beschwerde 2003/4378 betreffend öffentliches Auftragswesen weiters festgehalten wurde, dass eine Verlängerung der Konzessionsdauer für den Kraftfahrlinienverkehr ohne Maßnahmen, die eine hinreichende Transparenz und Offenheit des Verfahrens sicherstellen, einen weiteren Verstoß gegen das Verbot der Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit und das Transparenzgebot darstellen.

Gemäß § 30 war einem rechtzeitig eingebrachten Antrag auf Verlängerung der Konzessionsdauer bei sonst unverändertem Inhalt der Konzession ohne Durchführung eines Ermittlungsverfahrens stattzugeben, sofern kein anderer Konzessionswerber vorhanden war, die Kraftfahrlinie ständig betrieben wurde, und die Straßeneignung gegeben war. Somit existierte bei einer Verlängerung der Konzessionsdauer kein Verfahren, das hinreichend das primärrechtliche Nichtdiskriminierungs- und Transparenzgebot gewährleistet. Anträge, die auf Verlängerung der Konzessionsdauer abzielen, sind künftig als Anträge auf Wiederteilung von Konzessionen einzubringen, über die sodann ein Ermittlungsverfahren durchgeführt wird.

Zu Z 20 (§ 31 Abs. 3):

Die Bezeichnung „das Österreichische Statistische Zentralamt“ wird durch die Bezeichnung „die Statistik Austria“ ersetzt, und der Verweis auf die Rundungsbestimmungen ersatzlos gestrichen, da gesetzliche Rundungsbestimmungen bestehen.

Zu Z 21 (§ 32):

Die Bezeichnung „Bundesminister für soziale Sicherheit und Generationen“ wird korrigiert.

Zu Z 22 (§ 36 Abs. 2):

Anpassung des Zitates

Zu Z 23 (§ 36 Abs. 5)

Anpassung des Verweises auf § 5.

Zu Z 24 (§ 36 Abs. 6)

In Abs. 6 war die Leitung allenfalls erforderlicher nationaler Fahrplankonferenzen ausschließlich durch den Landeshauptmann festzustellen.

Zu Z 25 (§ 39 Abs. 2 Z 1):

In § 39 Abs. 2. Z 1 wurde nunmehr festgestellt, dass Oberleitungsomnibusse nicht als Linienfahrzeuge zu verwenden sind, um eine klare Abgrenzung zu eisenbahnrechtlichen Bestimmungen zu ermöglichen. Da Oberleitungsomnibusse aber auch Systeme für andere Antriebsenergien als aus Oberleitungen besitzen, ist es zulässig sie erforderlichenfalls kurzfristig zur Aufrechterhaltung des Betriebes auf Kraftfahrlinienstrecken einzusetzen.

Zu Z 26 (§46):

Der bisherige § 46 Z 1 bis 4 erhalten die Bezeichnung § 46 Abs. 1 Z 1 bis 4.

In einem neuen Abs. 2 wird die Verordnungsermächtigung des Landeshauptmannes zur Feststellung der Straßeneignung (§ 13 Abs. 3) normiert.

Zu Z 27 (§ 47):

In Anlehnung an das Güterbeförderungsgesetz 1995 sowie entsprechend den in § 20 Abs. 1 und 2 normierten Pflichten des Berechtigungsinhabers und des Fahrzeuglenkers werden die Strafbestimmungen neu strukturiert und ergänzt:

Abs. 1 bleibt inhaltlich unverändert und es wird klar gestellt, dass der Berichtungsinhaber der Normadressat ist.

Der neu eingefügte Abs. 2 enthält die Strafbestimmungen für den Fahrzeuglenker bei Verstößen gegen § 20 Abs. 2. Der Strafraum (bis zu 726 Euro) ist wesentlich geringer als in Abs.1, da die möglichen Delikte vorwiegend im wirtschaftlichen Interesse des Berechtigungsinhabers liegen.

Der bisherige Abs. 2 erhält die Bezeichnung Abs. 3 und erhält eine Subsidiaritätsklausel, um verfassungswidrige Doppelbestrafungen auszuschließen; Normadressat ist der Fahrgast.

Der bisherige Abs. 3 erhält aus systematischen Gründen die Bezeichnung Abs. 4 und bleibt inhaltlich unverändert; Normadressat ist ein Unternehmer, der ohne Berechtigung einen Linienverkehr durchführt.

Der neu eingefügte Abs. 5 stellt ausdrücklich fest, dass der Berechtigungsinhaber nach Abs. 1 auch dann strafbar ist, wenn er in § 20 Abs. 1 enthaltenen Pflichten im Ausland verletzt, und bestimmt die örtlich zuständige Behörde.

Der bisherige Abs. 4 erhält die Bezeichnung Abs. 6 und trägt den neu strukturierten Strafbestimmungen Rechnung, die an die explizit für den Berechtigungsinhaber und den Fahrzeuglenker normierten Pflichten angepasst sind. Aus praktischen Erwägungen wird von Gesetzes wegen der Fahrzeuglenker hinsichtlich der Erbringung der Sicherheitsleistung als Vertreter des Berechtigungsinhabers normiert, was aber nicht bedeutet, dass der Lenker auch strafrechtlich verfolgbar ist. Bei der Einhebung der vorläufigen Sicherheit ist auf die Verhältnismäßigkeit der gesetzten Maßnahmen zu achten.

Der neu eingefügte Abs. 7 entspricht der entsprechenden Regelung des Güterbeförderungsgesetzes 1995 sowie § 9 Abs. 7 VStG. Die Haftung des Unternehmers besteht hinsichtlich aller Lenker, die in seinem Interesse tätig sind, und ist durch das wirtschaftliche Interesse des Unternehmers gerechtfertigt.

Zu Z 28 (§ 48):

In Abs. 1 wird der Reorganisation auf Grund der SPG-Novelle 2005 Rechnung getragen, die Zitate hinsichtlich der Mitwirkungspflicht der Organe der Bundespolizei sowie die Zollorgane (diese nur im Rah-

men der ihnen sonst obliegenden Aufgaben) angepasst und das Landverkehrsabkommen zwischen der Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft aufgenommen.

In Abs. 2 wird ebenfalls die Reorganisation auf Grund der SPG-Novelle 2005 berücksichtigt.

Zu Z 29 (§ 49):

Der bisherige § 49 erhält die Bezeichnung § 49 Abs. 1, und es werden die neuen Abs. 2 bis 4 angefügt, die die Verweise auf die unmittelbar anwendbaren Rechtsakte der EU sowie das Landverkehrsabkommen enthalten.

Zu Z 30 (§ 52 Abs. 2 bis 4):

§ 52 Abs. 2 wird dahingehend präzisiert, dass alle vor dem 1. Jänner 2000 (In-Kraft-Treten des KfIG) eingereichten Anträge weiterhin nach den Bestimmungen des KfIG 1952 erledigt werden.

Abs. 3 enthält die Übergangsbestimmung für die Erledigung aller zwischen dem 1. Jänner 2000 und den vor In-Kraft-Treten dieses Bundesgesetzes eingereichten Anträge mit Ausnahme der in Abs. 4 genannten Anträge.

Abs. 4 enthält Übergangsbestimmungen für Anträge, die bereits vor In-Kraft-Treten dieses Bundesgesetzes gemäß § 30 „Verlängerung der Konzessionsdauer“ (nunmehr gestrichen) eingereicht wurden:

- wenn die Konzessionsdauer bei In-Kraft-Treten dieser Novelle noch höchstens sechs Monate beträgt, sind die Anträge nach den bisherigen Bestimmungen (KfIG, idF BGBl. I Nr. 151/2004) zu erledigen:
- alle anderen diesbezüglichen Anträge sind als Anträge auf „Wiedererteilung der Konzession“ gemäß § 29 Abs. 1 zu betrachten, und es ist von der Aufsichtsbehörde daher unverzüglich ein Ermittlungsverfahren einzuleiten.

Diese Differenzierung ist damit begründet, dass zwar Verfahrenspässe vermieden werden sollen, jedoch ehest möglich die im Mahnschreiben der Kommission (siehe EB zu Z 19) eingeforderte Nichtdiskriminierung und Transparenz erreicht werden soll. Überdies ist ein Zeitraum von ca. sechs Monaten im Hinblick auf die Fristenregelung des § 5 Abs. 5 inklusive Postlauf und Feststellung der Straßeneignung ausreichend zur Durchführung eines Ermittlungsverfahrens.

Zu Z 30 (§ 53 samt Überschrift):

Die Überschrift des § 53 wird geändert, damit jeder Zweifel am Rechtscharakter der (Verwaltungsstraf)Verfahren ausgeschlossen ist. Weiters wird angeordnet, dass auf vor In-Kraft-Treten dieser Novelle begangene Verwaltungsübertretungen die neuen Bestimmungen anzuwenden sind, sofern sie bereits nach den Bestimmungen des KfIG, idF BGBl. I Nr. 151/2004, strafbar waren und nunmehr keiner strengeren Behandlung unterliegen. Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Novelle bereits anhängige Verfahren sind nach den vor Inkrafttreten dieser Novelle geltenden Rechtsvorschriften zu Ende zu führen.

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
<p>Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahrliniengesetz - KfllG)</p> <p align="center">Abschnitt I</p> <p>Allgemeine Bestimmungen §§ 1 bis 4 ...</p> <p align="center">Abschnitt II</p> <p>Bestimmungen über Berechtigungen §§ 5 bis 19 ... § 20 Pflichten des Berechtigungsinhabers § 21 ...</p> <p align="center">Abschnitt III</p> <p>Bestimmungen über den Kraftfahrlinienbetrieb §§ 22 bis 38 ...</p> <p align="center">Abschnitt IV</p> <p>Bestimmungen über die Fahrzeuge §§ 39 bis 44 ...</p> <p align="center">Abschnitt V</p> <p>Übergangs- und Schlußbestimmungen §§ 45 bis 52 ...</p>	<p>Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahrliniengesetz - KfllG)</p> <p align="center">Abschnitt I</p> <p>Allgemeine Bestimmungen §§ 1 bis 4 ...</p> <p align="center">Abschnitt II</p> <p>Bestimmungen über Berechtigungen §§ 5 bis 19 ... § 20. Pflichten des Berechtigungsinhabers und des Fahrzeuglenkers § 21 ...</p> <p align="center">Abschnitt III</p> <p>Bestimmungen über den Kraftfahrlinienbetrieb §§ 22 bis 38 ...</p> <p align="center">Abschnitt IV</p> <p>Bestimmungen über die Fahrzeuge §§ 39 bis 44 ...</p> <p align="center">Abschnitt V</p> <p>Übergangs- und Schlußbestimmungen §§ 45 bis 52...</p>

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
§ 53 Anhängige Verfahren § 54 ...	§ 53 Anhängige Verwaltungsstrafverfahren § 54 ...
<p style="text-align: center;">Abschnitt I Allgemeine Bestimmungen</p> <p style="text-align: center;">Begriffsbestimmungen, Inhalt und Umfang der Berechtigungen § 1. (1) und (2) ...</p>	<p style="text-align: center;">Abschnitt I Allgemeine Bestimmungen</p> <p style="text-align: center;">Begriffsbestimmungen, Inhalt und Umfang der Berechtigungen § 1. (1) und (2) ...</p>
(3) Der innerstaatliche und grenzüberschreitende Kraftfahrlinienverkehr nach Abs. 1 bedarf einer Konzession, der grenzüberschreitende Kraftfahrlinienverkehr nur mit Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder nur mit Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum bedarf einer dieser gleichzuhaltenden Genehmigung.	(3) Der innerstaatliche und grenzüberschreitende Kraftfahrlinienverkehr nach Abs. 1 bedarf einer Konzession, der grenzüberschreitende Kraftfahrlinienverkehr, dessen Endhaltestellen auf dem Staatsgebiet von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz liegen, bedarf einer dieser gleichzuhaltenden Genehmigung.
(4) ...	(4) ...
<p style="text-align: center;">Antragspflicht für Konzessionen und Genehmigungen, Inhalt des Konzessionsantrages</p> <p>§ 2. (1) ...</p>	<p style="text-align: center;">Antragspflicht für Konzessionen und Genehmigungen, Inhalt des Konzessionsansuchens</p> <p>§ 2 (1) ...</p>
(2) ...	(2) ...
1 bis 13 ...	1 bis 13 ...
14. Angaben über Bauart, Ausstattung und Beschaffenheit (insbesondere Abmessungen, höchstes zulässiges Gesamtgewicht, Anzahl der Achsen und Achsabstände) der Fahrzeuge, die verwendet werden.	14. Angaben über Bauart, Ausstattung und Beschaffenheit (insbesondere Abmessungen und höchstes zulässiges Gesamtgewicht) der Fahrzeuge, die verwendet werden sollen.“
<p style="text-align: center;">Aufsichtsbehörden</p> <p>§ 3. (1) Zur Erteilung der in § 1 vorgesehenen Konzession ist der Landeshauptmann, hinsichtlich grenzüberschreitender Kraftfahrlinien und Kraftfahrli-nien, die sich über zwei oder mehrere Bundesländer erstrecken, der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zuständig.</p>	<p style="text-align: center;">Aufsichtsbehörden</p> <p>§ 3. (1) Zur Erteilung der in § 1 vorgesehenen Konzession ist der Landeshauptmann zuständig. Der Antrag auf Erteilung der in § 1 vorgesehenen Konzession für Kraftfahrlinien, die sich über zwei oder mehrere Bundesländer erstrecken, ist nach Wahl des Unternehmens beim Landeshauptmann jenes Bundeslandes einzubringen, in dem sich der Anfangs- oder der Endpunkt der Kraftfahrlinie befindet. Die Zuständigkeit bleibt auf die Dauer der erteilten Konzession unverändert.</p>
(2) In jedem Fall ist der Landeshauptmann für die Feststellung, ob die Stra-	(2) Hinsichtlich grenzüberschreitender Kraftfahrlinien ist der Bundesminister

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
ßen, über die eine Kraftfahrlinie geführt werden soll, sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes für diesen Verkehr eignen (§ 7 Abs. 1 Z 4 lit. a) und zur Erteilung der Genehmigung zur Festsetzung, Verlegung und Auflassung der Haltestellen zuständig.	für Verkehr, Innovation und Technologie zur Erteilung der in § 1 vorgesehenen Konzession (Genehmigung) zuständig.
	(3) In jedem Fall ist der Landeshauptmann des betreffenden Bundeslandes für die Feststellung, ob die Straßen, über die eine Kraftfahrlinie geführt werden soll, sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes für diesen Verkehr eignen (§ 7 Abs. 1 Z 4 lit. a) und zur Erteilung der Genehmigung zur Festsetzung, Verlegung und Auflassung der Haltestellen zuständig.
<p style="text-align: center;">Abschnitt II</p> <p style="text-align: center;">Bestimmungen über Berechtigungen</p> <p style="text-align: center;">Verfahrensvorschriften für die Erteilung einer Berechtigung</p> <p>§ 5. (1) Vor der Entscheidung über die Erteilung einer Berechtigung (Konzession oder Genehmigung) sind bei sonstiger Nichtigkeit (§ 68 Abs. 4 Z 4 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 - AVG, BGBl. Nr. 51) zu hören:</p>	<p style="text-align: center;">Abschnitt II</p> <p style="text-align: center;">Bestimmungen über Berechtigungen</p> <p style="text-align: center;">Verfahrensvorschriften für die Erteilung einer Berechtigung</p> <p>§ 5. (1) Vor der Entscheidung über die Erteilung einer Berechtigung (Konzession oder Genehmigung) sind bei sonstiger Nichtigkeit (§ 68 Abs. 4 Z 4 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 - AVG, BGBl. Nr. 51) zu hören:</p>
1. jene Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs und jene Kraftfahrlinienunternehmen, in deren Verkehrsbereich (§ 14) die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise fällt,	1. jene Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs und jene Kraftfahrlinienunternehmen, in deren Verkehrsbereich (§ 14) die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise fällt,
2. die Landeshauptmänner, wenn der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Erteilung der Berechtigung zuständig ist (§ 3) und es sich nicht um eine grenzüberschreitende Kraftfahrlinie handelt, für die im betreffenden Bundesland keine Haltestelle vorgesehen ist,	2. die Landeshauptmänner, wenn es sich um eine Kraftfahrlinie handelt, die sich über zwei oder mehrere Bundesländer erstreckt (§ 3 Abs. 1), 3. die Landeshauptmänner, wenn der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Erteilung der Berechtigung zuständig ist (§ 3 Abs. 2), und es sich nicht um eine grenzüberschreitende Kraftfahrlinie handelt, für die im betreffenden Bundesland keine Haltestelle vorgesehen ist,
3. die Gemeinden, in deren Gebiet einer der beiden Endpunkte der beantragten Kraftfahrlinie liegt,	4. die Gemeinden, in deren Gebiet einer der beiden Endpunkte der beantragten Kraftfahrlinie liegt,
4. die Gemeinden, über deren Gebiet die Linie geführt wird, sofern es sich nicht um eine grenzüberschreitende Kraftfahrlinie handelt, für die auf dem Gemeindegebiet keine Haltestelle vorgesehen ist,	5. die Gemeinden, über deren Gebiet die Linie geführt wird, sofern es sich nicht um eine grenzüberschreitende Kraftfahrlinie handelt, für die auf dem Gemeindegebiet keine Haltestelle vorgesehen ist,
5. die Wirtschaftskammern,	6. die Wirtschaftskammern,
6. die Landwirtschaftskammern,	

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
7. die Kammern für Arbeiter und Angestellte,	7. die Kammern für Arbeiter und Angestellte,
8. die Landarbeiterkammern und	
9. die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften (§ 17 ÖPNRV-G 1999, BGBl. I Nr. 204/1999), in deren Verbundraum die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise fällt, sofern es sich nicht um eine grenzüberschreitende Kraftfahrlinie handelt, für die im Verbundraum keine Haltestelle vorgesehen ist.	8. die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften (§ 17 ÖPNRV-G 1999, BGBl. I Nr. 204), in deren Verbundraum die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise fällt, sofern es sich nicht um eine grenzüberschreitende Kraftfahrlinie handelt, für die im Verbundraum keine Haltestelle vorgesehen ist.
(2) Von den in Abs. 1 Z 2 und 5 bis 8 genannten Stellen sind jene zu hören, die nach der Linienführung örtlich in Betracht kommen. Bei grenzüberschreitenden Kraftfahrlinien und bei Kraftfahrlinien, die sich über zwei oder mehrere Bundesländer erstrecken, sind die für das gesamte Bundesgebiet zuständigen Bundesorganisationen der unter Abs. 1 Z 5 bis 8 genannten Kammern zu hören.	(2) Von den in Abs. 1 Z 2, 3, 6 und 7 genannten Stellen sind jene zu hören, die nach der Linienführung örtlich in Betracht kommen. Bei grenzüberschreitenden Kraftfahrlinien sind die für das gesamte Bundesgebiet zuständigen Bundesorganisationen der unter Abs. 1 Z 6 und 7 genannten Kammern zu hören.
(3) Das Recht auf Anhörung gemäß Abs. 1 Z 3 und 4 wird von den Gemeinden im eigenen Wirkungsbereich wahrgenommen.	(3) Die Anhörung der in Abs. 1 genannten Stellen entfällt, wenn es sich um den Antrag auf Erteilung einer Berechtigung (Konzession oder Genehmigung) zum Betrieb einer Kraftfahrlinie handelt, für die im Bundesgebiet keine Haltestelle vorgesehen ist und feststeht, dass sich die zu befahrenden Straßen aus Gründen der Verkehrssicherheit und wegen ihres Bauzustandes zur Befahrung durch eine Kraftfahrlinie eignen.
(4) Den in Abs. 1 genannten Stellen ist im Konzessionsverfahren eine Frist von mindestens 30 und höchstens 60 Tagen, im Genehmigungsverfahren eine nicht erstreckbare Frist von 30 Tagen zur Abgabe ihrer Äußerung einzuräumen.	(4) Das Recht auf Anhörung gemäß Abs. 1 Z 4 und 5 wird von den Gemeinden im eigenen Wirkungsbereich wahrgenommen.
	(5) Den in Abs. 1 genannten Stellen ist im Konzessionsverfahren eine Frist von mindestens 30 und höchstens 60 Tagen, im Genehmigungsverfahren eine nicht erstreckbare Frist von 30 Tagen zur Abgabe ihrer Äußerung einzuräumen.
Weitere Verfahrensvorschriften	Weitere Verfahrensvorschriften
§ 6. (1) ...	§ 6. (1) ...
(2) Sofern sich ein Antrag auf Änderung einer Konzession oder Genehmigung nur auf eine bloß in einer einzigen Gemeinde gelegenen Strecke bezieht, ist im Verfahren nach § 5 Abs. 1 Z 3 und 4 nur die betroffene Gemeinde zu hören.	(2) Sofern sich ein Antrag auf Änderung einer Konzession oder Genehmigung nur auf eine bloß in einer einzigen Gemeinde gelegenen Strecke bezieht, ist im Verfahren nach § 5 Abs. 1 Z 4 und 5 nur die betroffene Gemeinde zu hören.
Fachliche Eignung, Bescheinigungen über deren Nachweis, Prüfungskommissionen, Betriebsleiter § 10. (1) bis (4) ...	Fachliche Eignung, Bescheinigungen über deren Nachweis, Prüfungskommissionen, Betriebsleiter § 10. (1) bis (4) ...

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
<p>(5) Der Berechtigungsgeber hat der Aufsichtsbehörde einen Betriebsleiter zu benennen, wenn er als natürliche Person die Voraussetzungen der fachlichen Eignung nicht erfüllt, oder wenn er keine natürliche Person ist. Dieser hat die Voraussetzung der Zuverlässigkeit und der fachlichen Eignung zu erfüllen, den Kraftfahrlinienbetrieb ständig und tatsächlich zu leiten und bedarf der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde.</p>	<p>(5) Der Berechtigungsgeber hat der Aufsichtsbehörde einen Betriebsleiter zu benennen, wenn er als natürliche Person die Voraussetzungen der fachlichen Eignung nicht erfüllt, oder wenn er keine natürliche Person ist. Dieser hat die Voraussetzungen der Zuverlässigkeit und der fachlichen Eignung zu erfüllen, den Kraftfahrlinienbetrieb ständig und tatsächlich, jedenfalls aber in dem Ausmaß zu leiten, wie es in § 39 Abs. 2 Z 2 GewO 1994, BGBl. Nr. 194, vorgesehen ist und bedarf der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde.</p>
<p style="text-align: center;">Straßeneignung</p> <p>§ 13. (1) Die Straßeneignung von Bundesautobahnen, Bundesschnellstraßen und Bundesstraßen B (§ 2 Abs. 1 BStG 1971, BGBl. Nr. 286) für den Kraftfahrlinienbetrieb wird unter Berücksichtigung etwaiger Einschränkungen durch die StVO 1960, BGBl. Nr. 159, und durch das KFG 1967, BGBl. Nr. 267, angenommen. Die Feststellung, ob sich andere Straßen aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes für die Befahrung durch eine Kraftfahrlinie eignen (§ 7 Abs. 1 Z 4 lit. a), ist vom Landeshauptmann unter Einhaltung der Fristen des § 5 Abs. 4 zu treffen.</p>	<p style="text-align: center;">Straßeneignung</p> <p>§ 13. (1) Die Straßeneignung von Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen (BStG 1971, BGBl. Nr. 286) für den Kraftfahrlinienbetrieb wird unter Berücksichtigung etwaiger Einschränkungen durch die StVO 1960, BGBl. Nr. 159, und durch das KFG 1967, BGBl. Nr. 267, angenommen.</p>
	<p>(2) Die Straßeneignung von Straßen mit der ehemaligen Bezeichnung „Bundesstraßen B“ (§ 2 Abs. 1 BStG 1971, BGBl. Nr. 286 in der Fassung BGBl. I Nr. 142/2000) wird unter Berücksichtigung etwaiger Einschränkungen durch die StVO 1960 und durch das KFG 1967 bis zum 31. Dezember 2006 angenommen.</p>
	<p>(3) Sofern keine Verordnung nach § 46 Abs. 2 erlassen wird, ist die Feststellung, ob sich andere Straßen aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes für die Befahrung durch eine Kraftfahrlinie eignen (§ 7 Abs. 1 Z 4 lit. a) vom Landeshauptmann unter Einhaltung der Fristen des § 5 Abs. 5 zu treffen; für Straßen gemäß Abs. 2 ist diese Feststellung frühestens am 1. Jänner 2007 zu treffen.</p>
<p>(2) Die Straßeneignung hat während der gesamten Berechtigungsdauer vorzuliegen. Der Landeshauptmann kann jederzeit von Amts wegen prüfen, ob sich eine von einer Kraftfahrlinie befahrene Straße auch weiterhin aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes für die Befahrung durch die Kraftfahrlinie eignet</p>	<p>(4) Die Straßeneignung hat während der gesamten Berechtigungsdauer vorzuliegen. Der Landeshauptmann kann jederzeit von Amts wegen prüfen, ob sich eine von einer Kraftfahrlinie befahrene Straße auch weiterhin aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes für die Befahrung durch die Kraftfahrlinie eignet.</p>
<p>(3) Hat der Berechtigungsinhaber insbesondere nach Straßenrückbauten oder Straßenumbauten Zweifel, ob die Straßeneignung weiterhin vorliegt, so hat er hievon den Landeshauptmann sowie, wenn der Bundesminister für Verkehr, Inno-</p>	<p>(5) Hat der Berechtigungsinhaber insbesondere nach Straßenrückbauten oder Straßenumbauten Zweifel, ob die Straßeneignung weiterhin vorliegt, so hat er hievon den Landeshauptmann sowie, wenn der Bundesminister für Verkehr, Inno-</p>

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
<p>vation und Technologie seine Aufsichtsbehörde ist, auch diesen zu verständigen. Der Landeshauptmann hat unverzüglich zu prüfen, ob die Straßeneignung weiter vorliegt.</p>	<p>vation und Technologie seine Aufsichtsbehörde ist, auch diesen zu verständigen. Der Landeshauptmann hat unverzüglich zu prüfen, ob die Straßeneignung weiter vorliegt.</p>
<p>(4) Stellt der Landeshauptmann anlässlich der Prüfung nach Abs. 2 oder 3 fest, daß sich die Straße für die Befahrung durch eine Kraftfahrlinie nicht mehr eignet, so hat er dies bescheidmässig festzustellen und die Einstellung des Betriebes aller diese Straße benützenden Kraftfahrlinien auf der gesamten Strecke oder für ein Teilstück zu verfügen. Dieser Bescheid ist auch dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, wenn er Aufsichtsbehörde ist, dem Straßenerhalter und der Straßenaufsichtsbehörde zuzustellen</p>	<p>(6) Stellt der Landeshauptmann anlässlich der Prüfung nach Abs. 4 oder 5 fest, dass sich die Straße für die Befahrung durch eine Kraftfahrlinie nicht mehr eignet, so hat er dies bescheidmässig festzustellen und die Einstellung des Betriebes aller diese Straße benützenden Kraftfahrlinien auf der gesamten Strecke oder für ein Teilstück zu verfügen. Dieser Bescheid ist auch dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, wenn er Aufsichtsbehörde ist, dem Straßenerhalter und der Straßenaufsichtsbehörde zuzustellen.</p>
<p style="text-align: center;">Verkehrsbereich</p> <p>§ 14. (1) Der Verkehrsbereich nach § 7 Abs. 1 Z 4 lit. b erstreckt sich so weit, wie eine beantragte Kraftfahrlinie auf einen bereits konzessionierten öffentlichen Verkehr gefährdend auswirken kann.</p>	<p style="text-align: center;">Verkehrsbereich</p> <p>§ 14. (1) Der Verkehrsbereich nach § 7 Abs. 1 Z 4 lit. b erstreckt sich so weit, wie sich eine beantragte Kraftfahrlinie auf einen bereits konzessionierten öffentlichen Verkehr gefährdend auswirken kann.</p>
<p>(2) bis (4) ...</p>	<p>(2) bis (4) ...</p>
<p style="text-align: center;">Konzessionsdauer und jährliche Betriebsdauer</p> <p>§ 15. (1) Die Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie wird auf zehn Jahre erteilt. Bei Vorliegen eines zeitlich begrenzten oder nur vorübergehenden Verkehrsbedürfnisses kann sie auch für einen kürzeren Zeitraum erteilt werden.</p>	<p style="text-align: center;">Konzessionsdauer und jährliche Betriebsdauer</p> <p>§ 15. (1) Die Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie wird auf höchstens acht Jahre erteilt. Bei Vorliegen eines zeitlich begrenzten oder nur vorübergehenden Verkehrsbedürfnisses sowie zur Erreichung der in § 37 Abs. 3 angeführten Ziele kann sie auch für einen kürzeren Zeitraum erteilt werden.</p>
<p>(2) ...</p>	<p>(2) ...</p>
<p style="text-align: center;">Pflichten des Berechtigungsinhabers</p> <p>§ 20. Die Berechtigung verpflichtet deren Inhaber:</p>	<p style="text-align: center;">Pflichten des Berechtigungsinhabers und des Fahrzeuglenkers</p> <p>§ 20. (1) Die Berechtigung verpflichtet deren Inhaber:</p>
<p>1. die Kraftfahrlinie während der gesamten Berechtigungsdauer den gesetzlichen Vorschriften, den Vorschreibungen der Berechtigung und dem Fahrplan entsprechend ununterbrochen zu betreiben (Betriebspflicht);</p>	<p>1. die Kraftfahrlinie während der gesamten Berechtigungsdauer gemäß</p> <ol style="list-style-type: none"> a) den Vorschriften dieses Bundesgesetzes, b) den Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 684/92, c) den Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 12/98 und d) den Vorschriften des Landverkehrsabkommens zwischen der Europäischen Union und der Schweizerischen Eidgenossenschaft sowie e) den Vorschreibungen der Berechtigung und dem Fahrplan entsprechend ununterbrochen

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	zu betreiben (Betriebspflicht);
2. soweit seine für den regelmäßigen Betrieb erforderlichen Beförderungsmittel ausreichen und nicht Umstände, die er nicht abwenden konnte und denen er auch nicht abzuhelfen vermag, die Beförderung unmöglich machen, alle Fahrgäste und deren Gepäck den Beförderungsbedingungen entsprechend zu befördern (Beförderungspflicht);	2. soweit seine für den regelmäßigen Betrieb erforderlichen Beförderungsmittel ausreichen und nicht Umstände, die er nicht abwenden konnte und denen er auch nicht abzuhelfen vermag, die Beförderung unmöglich machen, alle Fahrgäste und deren Gepäck den Beförderungsbedingungen entsprechend zu befördern (Beförderungspflicht);
3. die Beförderungspreise und die Beförderungsbedingungen in gleicher Weise gegenüber allen Benützern seiner Kraftfahrlinie zur Anwendung zu bringen; vom Berechtigungsinhaber gewährte Begünstigungen, die nicht unter den gleichen Bedingungen jedermann zugute kommen, sind unzulässig [Anwendungszwang von Beförderungspreisen (Tarifpflicht) und -bedingungen];	3. die Beförderungspreise und die Beförderungsbedingungen in gleicher Weise gegenüber allen Benützern seiner Kraftfahrlinie zur Anwendung zu bringen; vom Berechtigungsinhaber gewährte Begünstigungen, die nicht unter den gleichen Bedingungen jedermann zugute kommen, sind unzulässig [Anwendungszwang von Beförderungspreisen (Tarifpflicht) und -bedingungen];
4. die Besonderen Beförderungspreise und die Besonderen Beförderungsbedingungen einschließlich allfälliger vom Berechtigungsinhaber gewährten Begünstigungen nach Z 3 zeitgerecht der Aufsichtsbehörde zur Genehmigung vorzulegen (Genehmigungspflicht für Besondere Beförderungspreise und -bedingungen);	4. die Besonderen Beförderungspreise und die Besonderen Beförderungsbedingungen einschließlich allfälliger vom Berechtigungsinhaber gewährte Begünstigungen nach Z 3 zeitgerecht der Aufsichtsbehörde zur Genehmigung vorzulegen (Genehmigungspflicht für Besondere Beförderungspreise und -bedingungen);
5. zur Einhaltung der Vorschriften der §§ 33 bis 35 über Haltestellen (Haltestellenpflicht);	5. zur Einhaltung der Vorschriften der §§ 33 bis 35 über Haltestellen (Haltestellenpflicht);
6. die Fahrpläne, sofern in den Linienfahrzeugen keine Abfertigungsgeräte zum Einsatz gelangen auch eine Aufstellung der Fahrpreise (Tarifdreieck), sowie die Beförderungsbedingungen in den Linienfahrzeugen mitzuführen und den Fahrgästen auf Verlangen vorzulegen. Außer bei Verwendung einer Haltestellenanzeige im Linienfahrzeug hat dieser Fahrplan sämtliche Haltestellen der Kraftfahrlinie anzuführen. An den Haltestellen sind gut lesbare Fahrpläne oder Auszüge aus diesen (Durchfahrtszeiten) unter Angabe der die Kraftfahrlinien betreibenden Unternehmen anzuschlagen und zu erhalten. Die Beförderungspreise und die Fahrpläne sind im Österreichischen Kraftfahrlinienkursbuch auf Kosten des Berechtigungsinhabers amtlich zu veröffentlichen. In den Linienfahrzeugen ist die Betriebsführung sowie die Durchführung von Auftragsfahrten in der in § 22 Abs. 4 angeführten Weise kenntlich zu machen (Publizitätspflichten). Die Fahrplandaten sind überdies an die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften (§ 17 ÖPNRV-G 1999) für eine Veröffentlichung in einem Verbundkursbuch sowie für die Veröffentlichung über elektronische	6. die Fahrpläne, sofern in den Linienfahrzeugen keine Abfertigungsgeräte zum Einsatz gelangen auch eine Aufstellung der Fahrpreise (Tarifdreieck), sowie die Beförderungsbedingungen in den Linienfahrzeugen mitzuführen und den Fahrgästen auf Verlangen vorzulegen. Außer bei Verwendung einer Haltestellenanzeige im Linienfahrzeug hat dieser Fahrplan sämtliche Haltestellen der Kraftfahrlinie anzuführen. An den Haltestellen sind gut lesbare Fahrpläne oder Auszüge aus diesen (Durchfahrtszeiten) unter Angabe der die Kraftfahrlinien betreibenden Unternehmen anzuschlagen und zu erhalten. Die Beförderungspreise und die Fahrpläne sind im Österreichischen Kraftfahrlinienkursbuch oder in einem Verbundkursbuch auf Kosten des Berechtigungsinhabers zu veröffentlichen. Die Kursbücher (Fahrplanauskünfte) können als Druckwerke oder in elektronischen Medien veröffentlicht werden. Die Fahrplandaten sind dem jeweiligen Herausgeber des Kursbuches in geeigneter und Kosten sparender Form zu überlassen und jedenfalls aber auch den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften zur Verfügung zu stellen. Fahrpläne von Kraftfahr-

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
Medien zur Verfügung zu stellen. Bei Veröffentlichung in einem Verbundkursbuch, das zumindest alle Kraftfahrlinien des betreffenden Bundeslandes erfaßt, kann die amtliche Veröffentlichung der Fahrpläne im Österreichischen Kraftfahrlinienkursbuch unterbleiben;	linien, die nicht in einem Verkehrsverbund eingebunden sind, haben vom Berechtigungsinhaber in jeder für den Fahrgast geeigneten Form, nach Maßgabe der Möglichkeiten insbesondere auch in elektronischen Medien, veröffentlicht zu werden. In den Linienfahrzeugen ist die Betriebsführung sowie die Durchführung von Auftragsfahrten in der in § 22 Abs. 4 angeführten Weise kenntlich zu machen (Publizitätspflichten).
7. jedem Fahrgast einen Fahrausweis auszufolgen, aus dem der Abfahrts- und Zielort oder die Gültigkeitszonen und der Fahrpreis und bei Zeitkarten überdies die Gültigkeitsdauer hervorgehen. Für entgeltlich befördertes Gepäck ist ein Gepäckschein auszugeben (Fahrscheinpflicht);	7. dafür zu sorgen, dass jeder Fahrgast vor oder bei Antritt der Fahrt die Möglichkeit hat, einen Fahrausweis gemäß den jeweiligen Beförderungsbedingungen zu lösen, aus dem der Abfahrts- und Zielort oder die Gültigkeitszonen und der Fahrpreis und bei Zeitkarten überdies die Gültigkeitsdauer hervorgehen. Für entgeltlich befördertes Gepäck ist ein Gepäckschein auszugeben (Fahrscheinpflicht);
8. zur Einhaltung der Vorschriften der §§ 13 Abs. 3, 22 Abs. 2 und 3, 31 Abs. 5, 35 Abs. 1 und 5 sowie 42 Abs. 1 und 3 (Anzeige- und Meldepflichten);	8. zur Einhaltung der Vorschriften der §§ 13 Abs. 5, 22 Abs. 3, 31 Abs. 5, 35 Abs. 1 und 5 sowie 42 Abs. 1 und 3 (Anzeige- und Meldepflichten);
9. zur Einhaltung der Vorschriften des § 45 Abs. 2 hinsichtlich der Organe der Aufsicht (Duldungspflichten);	9. zur Einhaltung der Vorschriften des § 45 Abs. 2 hinsichtlich der Organe der Aufsicht (Duldungspflichten);
10. für Ordnung, Sicherheit und Regelmäßigkeit des Betriebs zu sorgen. Der Berechtigungsinhaber ist, unbeschadet der Verpflichtungen des Zulassungsbesitzers, insbesondere dafür verantwortlich, daß sich die Linienfahrzeuge stets in verkehrs- und betriebssicherem Zustand befinden, und die bei ihm beschäftigten Personen die für ihre Tätigkeit maßgeblichen Vorschriften kennen und beachten (Ordnungs- und Beaufsichtigungspflicht);	10. für Ordnung, Sicherheit und Regelmäßigkeit des Betriebs zu sorgen. Der Berechtigungsinhaber ist, unbeschadet der Verpflichtungen des Zulassungsbesitzers, insbesondere dafür verantwortlich, dass sich die Linienfahrzeuge stets in verkehrs- und betriebssicherem Zustand befinden, und die bei ihm beschäftigten Personen die für ihre Tätigkeit maßgeblichen Vorschriften kennen und beachten (Ordnungs- und Beaufsichtigungspflicht);
11. für die Durchführung des Dienstes eine Dienstanweisung zu erlassen, soweit dies nach den Größenverhältnissen des Unternehmens erforderlich ist. Eine Dienstanweisung muß erlassen werden, wenn ein Leiter des Betriebsdienstes (§ 41) bestellt wurde (Dienstanweisungspflicht).	11. für die Durchführung des Dienstes eine Dienstanweisung zu erlassen, soweit dies nach den Größenverhältnissen des Unternehmens erforderlich ist. Eine Dienstanweisung muss erlassen werden, wenn ein Leiter des Betriebsdienstes (§ 41) bestellt wurde (Dienstanweisungspflicht);

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	12. dafür zu sorgen, dass bei grenzüberschreitenden Kraftfahrlinienverkehren dem Lenker vor Antritt der Fahrt alle Dokumente übergeben werden, die gemäß den in Z 1 zitierten Vorschriften für den Betrieb einer Kraftfahrlinie erforderlich sind.
	(2) Der Fahrzeuglenker ist verpflichtet:
	1. bei der Verrichtung seines Dienstes die Bestimmungen der in Abs. 1 Z 1 zitierten Vorschriften einzuhalten und bei grenzüberschreitenden Kraftfahrlinienverkehren während der gesamten Fahrt alle gemäß diesen Vorschriften für den Betrieb einer Kraftfahrlinie erforderlichen Dokumente mitzuführen und diese Dokumente auf Verlangen den zuständigen Kontrollorganen auszuhändigen;
	2. sich im grenzüberschreitenden Kraftfahrlineverkehr davon zu überzeugen oder dafür zu sorgen, dass jder Fahrgast vor Antritt der Fahrt einen Fahrausweis besitzt, aus dem jedenfalls der Abfahrts- und Zielort, das Datum der Fahrt und der Fahrpreis hervorgehen.
<p style="text-align: center;">Abschnitt III</p> <p style="text-align: center;">Bestimmungen über den Kraftfahrlinienbetrieb</p> <p style="text-align: center;">Betriebsführerübertragung und Auftragsfahrten</p> <p>§ 22. (1) bis (3) ...</p>	<p style="text-align: center;">Abschnitt III</p> <p style="text-align: center;">Bestimmungen über den Kraftfahrlinienbetrieb</p> <p style="text-align: center;">Betriebsführerübertragung und Auftragsfahrten</p> <p>§ 22. (1) bis (3) ...</p>
<p>(4) Die Betriebsführung sowie die Durchführung von Auftragsfahrten ist in den Linienfahrzeugen auf einem Schild kenntlich zu machen, welches entweder hinter der Windschutzscheibe oder an der rechten Seitenfront hinter der ersten Fensterscheibe nach der Vordertüre anzubringen ist.</p>	<p>(4) Die Betriebsführung sowie die Durchführung von Auftragsfahrten ist in den Linienfahrzeugen auf einem Schild kenntlich zu machen, welches entweder hinter der Windschutzscheibe oder an der rechten Seitenfront hinter der ersten Fensterscheibe nach der Vordertüre anzubringen ist. Bei der Durchführung von nicht genehmigungspflichtigen Auftragsfahrten hat der Auftragnehmer im grenzüberschreitenden Kraftfahrlineverkehr zusätzlich einen Fahrauftrag des Konzessionsinhabers mitzuführen.</p>
<p>(5) ...</p>	<p>(5) ...</p>
<p style="text-align: center;">Bestellung von Kursen, gemeinwirtschaftlicher Betrieb von Kraftfahrlinien</p> <p>§ 23. (1) Werden beim Konzessionsinhaber oder bei einer Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft (§ 17 ÖPNRV-G 1999) über das vorgesehene Fahrplan-</p>	<p style="text-align: center;">Bestellung von Kursen, gemeinwirtschaftlicher Betrieb von Kraftfahrlinien</p> <p>§ 23. (1) Werden über das vorgesehene Fahrplanangebot einer Kraftfahrlinie hinaus Kurse bestellt, so hat der Besteller oder für diesen die Verkehrsverbundor-</p>

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
<p>angebot einer Kraftfahrlinie hinaus Kurse zu einem wirtschaftlich zumutbaren Entgelt bestellt, und ist der Konzessionsinhaber der Kraftfahrlinie, auf der diese Kurse geführt werden sollen, nicht bereit, diese Bestellfahrten auszuführen, so kann der Besteller selbst oder für diesen die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft diese Fahrten ausschreiben und einen geeigneten Personenkraftverkehrsunternehmer für den gemeinwirtschaftlichen Betrieb namhaft machen, den der Konzessionsinhaber sodann mit der Durchführung dieser Kurse zu beauftragen hat (§ 22 Abs. 3).</p>	<p>ganisationsgesellschaft die anwendbaren Bestimmungen des Vergaberechtes zu berücksichtigen. Wird ein anderer Personenkraftverkehrsunternehmer als der Konzessionsinhaber mit der Durchführung der bestellten Kurse betraut, so ist er vom Konzessionsinhaber mit der Durchführung dieser Kurse zu beauftragen (§ 22 Abs. 3).</p>
<p>(2) Wird die Bedienung von Strecken bestellt, die bisher mangels Eigenwirtschaftlichkeit nicht von einer Kraftfahrlinie bedient wurden oder zum Zeitpunkt der Bestellung nicht mehr eigenwirtschaftlich bedient werden können, so kann der Besteller selbst oder für diesen die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft die Durchführung dieser Fahrten ausschreiben und einen geeigneten Personenkraftverkehrsunternehmer namhaft machen, sofern während der Ausschreibungsfrist bei der Aufsichtsbehörde kein Antrag auf Erteilung einer Konzession zum eigenwirtschaftlichen Betrieb der Kraftfahrlinie gestellt wird, der in der Folge zur Konzessionserteilung führt.</p>	<p>(2) Wird die Bedienung von Strecken bestellt, die bisher mangels Eigenwirtschaftlichkeit (§ 3 Abs. 2 ÖPNRV-G 1999) von einer Kraftfahrlinie nicht bedient werden können, so hat der Besteller selbst oder für diesen die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft unter Berücksichtigung der anwendbaren Bestimmungen des Vergaberechtes einen geeigneten Personenkraftverkehrsunternehmer zu ermitteln. Von dieser Verpflichtung ausgenommen sind Strecken, die weiterhin eigenwirtschaftlich bedient werden können.</p>
<p>(3) Der Konzessionsinhaber führt in den Fällen des Absatzes 1 die Kraftfahrlinie eigenwirtschaftlich und in den Fällen des Absatzes 2 gemeinwirtschaftlich. In diesem Sinne gilt als</p>	
<p>1. eigenwirtschaftlicher Betrieb ein solcher, dessen Kosten ausschließlich aus den Erlösen des Beförderungsentgeltes gedeckt werden. Unter solchen Erlösen sind auch Zahlungen von Teilbeträgen des Beförderungsentgeltes durch Dritte, wie verbundbedingte Fahrpreisersätze sowie Fahrpreisersätze zur Gewährung von Sondertarifen für bestimmte Fahrgastgruppen oder zum Ersatz von Fahrpreisen auf Basis sonstiger privatrechtlicher Verträge zu verstehen,</p>	
<p>2. gemeinwirtschaftlicher Betrieb ein solcher, dessen Kosten nicht allein aus Erlösen des Beförderungsentgeltes gedeckt werden können und dessen Aufrechterhaltung eines Finanzierungsbeitrages durch Gebietskörperschaften oder durch private Besteller bedarf.</p>	
<p>(4) Dem nach Abs. 2 namhaft gemachten Personenkraftverkehrsunternehmer ist vor Betriebsaufnahme über Antrag eine Kraftfahrlinienkonzession zu erteilen, sofern alle positiven Voraussetzungen des § 7 Abs. 1 Z 1 und 2 gegeben sind und der Ausschließungsgrund des § 7 Abs. 1 Z 4 lit. a nicht vorliegt.</p>	<p>(3) Dem nach Abs. 2 ermittelten Personenkraftverkehrsunternehmer ist vor Betriebsaufnahme über Antrag eine Kraftfahrlinienkonzession zum gemeinwirtschaftlichen Betrieb (§ 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999) zu erteilen, sofern die Voraussetzungen des § 7 Abs. 1 Z 1 und 2 gegeben sind, und der Ausschließungsgrund</p>

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
(5) Im Verfahren über diesen Antrag findet § 5 keine Anwendung. Die Konzessionsdauer sowie das Betriebsprogramm haben dem Pflichtenheft der Ausschreibung zu entsprechen.	des § 7 Abs. 1 Z 4 lit. a nicht vorliegt. (4) Im Verfahren über diesen Antrag findet § 5 keine Anwendung. Die Konzessionsdauer sowie das Betriebsprogramm haben dem Pflichtenheft der Ausschreibung oder dem zwischen Besteller und Personenkraftverkehrsunternehmer geschlossenen Vertrag zu entsprechen, wobei die höchstzulässige Konzessionsdauer (§ 15) nicht überschritten werden darf.
	(5) Auf den Konzessionsinhaber finden diesfalls die Bestimmungen der §§ 16 Abs. 2 Z 2 bis 4, 22, 24, 28 Abs. 4 und 5 und 29 Abs. 1 keine Anwendung.
<p style="text-align: center;">Betriebspflichtenthebung</p> <p>§ 24. (1) Die Konzessionsbehörde hat den Konzessionsinhaber auf seinen Antrag von der Verpflichtung des § 20 Z 1 dauernd für den ganzen Betrieb oder einen Teil desselben zu entheben, wenn ihm die Weiterführung des Betriebes nicht mehr zugemutet werden kann, oder wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht. Bis zur Erteilung der Genehmigung hat der Konzessionsinhaber den Verkehr fahrplangemäß aufrechtzuerhalten.</p>	<p style="text-align: center;">Betriebspflichtenthebung</p> <p>§ 24. (1) Die Konzessionsbehörde hat den Konzessionsinhaber auf seinen Antrag von der Verpflichtung des § 20 Abs. 1 Z 1 dauernd für den ganzen Betrieb oder einen Teil desselben zu entheben, wenn ihm die Weiterführung des Betriebes nicht mehr zugemutet werden kann, oder wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht. Bis zur Erteilung der Genehmigung hat der Konzessionsinhaber den Verkehr fahrplangemäß aufrechtzuerhalten.</p>
(2) ...	(2) ...
<p style="text-align: center;">Widerruf der Berechtigung</p> <p>§ 25. Außer im Fall des § 8 (Wegfall der Zuverlässigkeit, der fachlichen Eignung oder der finanziellen Leistungsfähigkeit) kann die Aufsichtsbehörde die Berechtigung zum Betrieb einer Kraftfahrlinie auch dann widerrufen, wenn der Inhaber der Berechtigung den Bestimmungen des § 20 wiederholt trotz mindestens zweimaliger schriftlicher Verwarnung zuwiderhandelt. Überdies kann die Aufsichtsbehörde die Konzession widerrufen, wenn aus Verschulden des Konzessionsinhabers der Betrieb der Kraftfahrlinie nicht bis zum Ablauf der im Konzessionsbescheid vorgeschriebenen Frist aufgenommen wird (§ 18).</p>	<p style="text-align: center;">Widerruf der Berechtigung</p> <p>§ 25. Außer im Fall des § 8 (Wegfall der Zuverlässigkeit, der fachlichen Eignung oder der finanziellen Leistungsfähigkeit) kann die Aufsichtsbehörde die Berechtigung zum Betrieb einer Kraftfahrlinie auch dann widerrufen, wenn der Inhaber der Berechtigung den Bestimmungen des § 20 Abs. 1 wiederholt trotz mindestens zweimaliger schriftlicher Verwarnung zuwiderhandelt. Überdies kann die Aufsichtsbehörde die Konzession widerrufen, wenn aus Verschulden des Konzessionsinhabers der Betrieb der Kraftfahrlinie nicht bis zum Ablauf der im Konzessionsbescheid vorgeschriebenen Frist aufgenommen wird (§ 18).</p>
<p style="text-align: center;">Erlöschen der Berechtigung</p> <p>§ 27. ...</p>	<p style="text-align: center;">Erlöschen der Berechtigung</p> <p>§ 27. ...</p>
1 bis 2 ...	1 bis 2 ...
3. bei Ablauf der Konzessionsdauer ohne vorherige zeitgerechte Einbringung eines Antrages auf Konzessionswiedererteilung (§29) oder eines Ansuchens um Verlängerung der Konzessionsdauer;	3. bei Ablauf der Konzessionsdauer ohne vorherige zeitgerechte Einbringung eines Antrages auf Konzessionswiedererteilung (§ 29);
4 bis 5 ...	4 bis 5 ...

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
<p style="text-align: center;">Rechtsnachfolge</p> <p>§ 28. (1) bis (4) ...</p>	<p style="text-align: center;">Rechtsnachfolge</p> <p>§ 28. (1) bis (4) ...</p>
<p>(5) Die Übertragung der Konzession nach Abs. 4 ist von der Aufsichtsbehörde (§ 3 Abs. 1) zu genehmigen, und das Erlöschen der Konzession des bisherigen Konzessionsinhabers ist festzustellen (§ 27 Z 5).</p>	<p>(5) Die Übertragung der Konzession nach Abs. 4 ist von der Aufsichtsbehörde (§ 3 Abs. 1 und 2) zu genehmigen, und das Erlöschen der Konzession des bisherigen Konzessionsinhabers ist festzustellen (§ 27 Z 5).</p>
<p style="text-align: center;">Beförderungspreise</p> <p>§ 31. (1) und (2) ...</p>	<p style="text-align: center;">Beförderungspreise</p> <p>§ 31. (1) und (2) ...</p>
<p>(3) Die Wirtschaftskammer Österreich erhöht den jeweils gültigen Regelbeförderungspreis jährlich nach Feststellung des Preissteigerungsindex für Kraftfahrlinien durch das Österreichische Statistische Zentralamt um die Indexdifferenz und zeigt den so festgestellten Regelbeförderungspreis den Aufsichtsbehörden an. Bei der Berechnung haben Beträge bis 49 Groschen für die laufende Erhöhung außer Ansatz zu bleiben. Beträge über 49 Groschen sind auf den nächst höheren Schillingbetrag zu runden. § 39f Familienlastenausgleichsgesetz 1967 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 433/1996 bleibt unberührt.</p>	<p>(3) Die Wirtschaftskammer Österreich erhöht den jeweils gültigen Regelbeförderungspreis jährlich nach Feststellung des Preissteigerungsindex für Kraftfahrlinien durch die Statistik Austria um die Indexdifferenz und zeigt den so festgestellten Regelbeförderungspreis den Aufsichtsbehörden an. § 39 f Familienlastenausgleichsgesetz 1967 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 433/1996 bleibt unberührt.</p>
<p>(4) bis (6) ...</p>	<p>(4) bis (6) ...</p>
<p style="text-align: center;">Beförderungsbedingungen</p> <p>§ 32. Die Beförderungsbedingungen sind vor ihrer Anwendung der Aufsichtsbehörde zur Genehmigung vorzulegen, soweit sie für das Unternehmen im Einzelfalle von den Allgemeinen Beförderungsbedingungen (§ 46 Z 4) abweichen (Besondere Beförderungsbedingungen). Diese hat vor ihrer Entscheidung über das betreffende Ansuchen den Bundesminister für soziale Sicherheit und Generationen, die zuständige Wirtschaftskammer und die Kammer für Arbeiter und Angestellte sowie allenfalls von den Besonderen Beförderungsbedingungen betroffene in § 5 Abs. 1 Z 1 bezeichnete Verkehrsunternehmen zu hören. Gleiches gilt für Änderungen der Besonderen Beförderungsbedingungen. Die Aufsichtsbehörde kann überdies eine Änderung der Besonderen Beförderungsbedingungen verlangen, wenn sich die für ihre Genehmigung maßgeblichen Umstände wesentlich geändert haben.</p>	<p style="text-align: center;">Beförderungsbedingungen</p> <p>§ 32. Die Beförderungsbedingungen sind vor ihrer Anwendung der Aufsichtsbehörde zur Genehmigung vorzulegen, soweit sie für das Unternehmen im Einzelfalle von den Allgemeinen Beförderungsbedingungen (§ 46 Z 4) abweichen (Besondere Beförderungsbedingungen). Diese hat vor ihrer Entscheidung über das betreffende Ansuchen den Bundesminister für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz, die zuständige Wirtschaftskammer und die Kammer für Arbeiter und Angestellte sowie allenfalls von den Besonderen Beförderungsbedingungen betroffene in § 5 Abs. 1 Z 1 bezeichnete Verkehrsunternehmen zu hören. Gleiches gilt für Änderungen der Besonderen Beförderungsbedingungen. Die Aufsichtsbehörde kann überdies eine Änderung der Besonderen Beförderungsbedingungen verlangen, wenn sich die für ihre Genehmigung maßgeblichen Umstände wesentlich geändert haben.</p>
<p style="text-align: center;">Fahrpläne</p> <p>§ 36. (1) ...</p>	<p style="text-align: center;">Fahrpläne</p> <p>§ 36. (1) ...</p>
<p>(2) Die Fahrplanentwürfe sind der Aufsichtsbehörde für jede Fahrplanperiode</p>	<p>(2) Die Fahrplanentwürfe sind der Aufsichtsbehörde für jede Fahrplanperiode</p>

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
so rechtzeitig vor ihrem Inkrafttreten vorzulegen, dass ihre Übersendung an den Herausgeber des Österreichischen Kraftfahrlinienkursbuches oder den Herausgeber des Verbundkursbuches (§ 20 Z 6) zur Veröffentlichung zeitgerecht veranlaßt werden kann.	so rechtzeitig vor ihrem Inkrafttreten vorzulegen, dass ihre Übersendung an den Herausgeber des Österreichischen Kraftfahrlinienkursbuches oder den Herausgeber des Verbundkursbuches (§ 20 Abs. 1 Z 6) zur Veröffentlichung zeitgerecht veranlaßt werden kann.
(3) und (4) ...	(3) und (4) ...
(5) Die Fahrplanentwürfe sind jeweils vor Beginn der Fahrplanperiode, mindestens aber einmal im Jahr, mit den in § 5 Abs. 1 Z 1 und 5 bis 8 angeführten Stellen sowie mit den sonst in Betracht kommenden Verkehrsinteressenten zu erörtern. Verkehrswünsche sind nach Maßgabe der wirtschaftlichen Möglichkeiten zu berücksichtigen.	(5) Die Fahrplanentwürfe sind jeweils vor Beginn der Fahrplanperiode, mindestens aber einmal im Jahr, mit den in § 5 Abs. 1 Z 1, 6 und 7 angeführten Stellen sowie mit den sonst in Betracht kommenden Verkehrsinteressenten zu erörtern. Verkehrswünsche sind nach Maßgabe der wirtschaftlichen Möglichkeiten zu berücksichtigen.
(6) Die diesbezüglichen Verhandlungen sind von den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften zu führen. In verbundfreien Räumen haben hiezu unter der Leitung der beiden Aufsichtsbehörden (§ 3) mündliche Verhandlungen (Fahrplan-konferenzen) stattzufinden, zu denen die in Abs. 5 genannten Stellen zu laden sind.	(6) Die diesbezüglichen Verhandlungen sind von den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften zu führen. In verbundfreien Räumen haben hiezu unter der Leitung der Aufsichtsbehörde (§ 3 Abs. 1) mündliche Verhandlungen (Fahrplan-konferenzen) stattzufinden, zu denen die in Abs. 5 genannten Stellen zu laden sind.
Abschnitt IV Bestimmungen über die Fahrzeuge Fahrzeuge § 39. (1) ...	Abschnitt IV Bestimmungen über die Fahrzeuge Fahrzeuge § 39. (1) ...
(2) Als Linienfahrzeuge kommen in Betracht: 1. Omnibusse, 2. Omnibusanhänger, 3. Gelenkkraftfahrzeuge, 4. im innerstaatlichen Kraftfahrlinienverkehr in Ausnahmefällen auch Fahrzeuge des mit Personenkraftwagen betriebenen Mietwagengewerbes auf Grund besonderer Bewilligung durch die Konzessionsbehörde.	(2) Als Linienfahrzeuge kommen in Betracht: 1. Omnibusse mit Ausnahme von Oberleitungsomnibussen, 2. Omnibusanhänger, 3. Gelenkkraftfahrzeuge, 4. im innerstaatlichen Kraftfahrlinienverkehr in Ausnahmefällen auch Fahrzeuge des mit Personenkraftwagen betriebenen Mietwagengewerbes auf Grund besonderer Bewilligung durch die Konzessionsbehörde
Abschnitt V Übergangs- und Schlußbestimmungen Aufsicht	Abschnitt V Übergangs- und Schlußbestimmungen Aufsicht
Verordnungen	Verordnungen

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
<p>§ 46. Durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie können insbesondere erlassen werden:</p>	<p>§ 46. (1) Durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie können insbesondere erlassen werden:</p>
<p>1 bis 4 ...</p>	<p>1 bis 4 ...</p>
	<p>(2) Durch Verordnung kann der Landeshauptmann festlegen, dass sich andere Straßen als Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen (BStG 1971, BGBl. Nr. 286) aus Gründen der Verkehrssicherheit und wegen ihres Bauzustandes für die Befahrung durch eine Kraftfahrlinie eigenen (§ 7 Abs. 1 Z 4 lit. a).</p>
<p>Strafbestimmungen</p> <p>§ 47. (1) Wer gegen die Bestimmungen des § 20 verstößt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe von 726 Euro bis 7 267 Euro zu bestrafen.</p>	<p>Strafbestimmungen</p> <p>§ 47. (1) Wer als Berechtigungsinhaber gegen die Bestimmungen des § 20 Abs. 1 verstößt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde, im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeidirektion von dieser, mit einer Geldstrafe von 726 Euro bis zu 7 267 Euro zu bestrafen.</p>
	<p>(2) Wer als Fahrzeuglenker gegen die Bestimmungen des § 20 Abs. 2 verstößt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde, im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeidirektion von dieser, mit einer Geldstrafe bis zu 726 Euro zu bestrafen.</p>
<p>(2) Wer gegen die Bestimmungen der auf Grund des § 46 Z 1 lit. c ergangenen Verordnungen verstößt und hiedurch die öffentliche Sicherheit gefährdet, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde, im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeidirektion von dieser, mit einer Geldstrafe von 726 Euro bis 7 267 Euro zu bestrafen</p>	<p>(3) Wer gegen die Bestimmungen der auf Grund des § 46 Abs. 1 Z 1 lit. c ergangenen Verordnungen verstößt und hiedurch die öffentliche Sicherheit gefährdet, begeht hinsichtlich der Tat dann, wenn sie nicht gerichtlich strafbar ist, eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde, im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeidirektion von dieser, mit einer Geldstrafe von 726 Euro bis zu 7 267 Euro zu bestrafen.</p>
<p>(3) Wer eine Kraftfahrlinie ohne die gemäß § 1 Abs. 3 erforderliche Berechtigung betreibt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde, im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeidirektion von dieser, mit einer Geldstrafe von 2 180 Euro bis zu 7 267 Euro zu bestrafen. Die rechtskräftige Bestrafung nach dieser Bestimmung zieht überdies den Entfall der Voraussetzung der Zuverlässigkeit des Berechtigungsinhabers im Sinne § 7 Abs. 1 Z 1 und § 9 dieses Bundesgesetzes nach sich, wenn er bereits einmal wegen der gleichen Übertretung rechtskräftig bestraft wurde.</p>	<p>(4) Wer eine Kraftfahrlinie ohne die gemäß § 1 Abs. 3 erforderliche Berechtigung betreibt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde, im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeidirektion von dieser, mit einer Geldstrafe von 2 180 Euro bis zu 7 267 Euro zu bestrafen. Die rechtskräftige Bestrafung nach dieser Bestimmung zieht überdies den Entfall der Voraussetzung der Zuverlässigkeit des Unternehmers oder des nach § 10 Abs. 5 erforderlichen Betriebsleiters im Sinne des § 7 Abs. 1 Z 1 und des § 9 dieses Gesetzes nach sich, wenn er bereits einmal wegen der gleichen Übertretung rechtskräftig bestraft wurde.</p>

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	(5) Strafbar nach Abs. 1 ist der Berechtigungsinhaber auch dann, wenn er in § 20 Abs. 1 genannte Pflichten im Ausland verletzt. Örtlich zuständig ist diesfalls jene Behörde, in deren Sprengel der Lenker im Zuge einer Straßenkontrolle betreten wurde, sonst jene Behörde, in deren Sprengel der Grenzübertritt in das Bundesgebiet erfolgte.
(4) Als vorläufige Sicherheit gemäß § 37a VStG kann bei Verdacht einer Übertretung nach Abs. 3 ein Betrag bis zu 7 267 Euro festgesetzt werden	(6) Als vorläufige Sicherheit gemäß § 37a VStG, BGBl. Nr. 52/1991, kann bei Verdacht einer Übertretung nach Abs. 1 und 4 ein Betrag bis zu 7 267 Euro festgesetzt werden, bei Verdacht einer Übertretung nach Abs. 2 ein Betrag bis zu 726 Euro. Bei Verdacht einer Übertretung des Unternehmers gilt dabei der Lenker als Vertreter des Unternehmens, falls nicht dieser selbst oder ein von ihm bestellter Vertreter bei der Amtshandlung anwesend ist.
	(7) Der Unternehmer haftet für die über die von ihm beschäftigten Lenker verhängten Geldstrafen, sonstige in Geld bemessene Unrechtsfolgen und die Verfahrenskosten zur ungeteilten Hand.
<p style="text-align: center;">Mitwirkung</p> <p>§ 48. (1) An der Vollziehung der §§ 46 Z 1 lit. c und 47 Abs. 2 und 3 dieses Bundesgesetzes, hiezu ergangener Verordnungen und unmittelbar anwendbarer Rechtsakte der Europäischen Union haben die Organe der Bundespolizei sowie die Grenzorgane und die Zollorgane bei der Wahrnehmung der ihnen sonst obliegenden Aufgaben mitzuwirken durch</p>	<p style="text-align: center;">Mitwirkung</p> <p>§ 48. (1) An der Vollziehung der §§ 46 Abs. 1 Z 1 lit. c und 47 Abs. 3 und 4 dieses Bundesgesetzes, hiezu ergangener Verordnungen und unmittelbar anwendbarer Rechtsakte der Europäischen Union und des Landverkehrsabkommens zwischen der Europäischen Union und der Schweizerischen Eidgenossenschaft haben die Organe der Bundespolizei und die Zollorgane bei der Wahrnehmung der ihnen sonst obliegenden Aufgaben mitzuwirken durch</p>
a) Maßnahmen zur Vorbeugung gegen drohende Verwaltungsübertretungen und	a) Maßnahmen zur Vorbeugung gegen drohende Verwaltungsübertretungen und
b) Maßnahmen, die für die Einleitung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind..	b) Maßnahmen, die für die Einleitung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind.
(2) Die Organe der Bundespolizei haben den nach diesem Bundesgesetz zuständigen Organen der Aufsichtsbehörden über deren Ersuchen zur Sicherung der Ausübung des Aufsichtsrechtes gemäß § 45 Abs. 1 im Rahmen ihres gesetzmäßigen Wirkungsbereiches Hilfe zu leisten	(2) Die Organe der Bundespolizei haben den nach diesem Bundesgesetz zuständigen Organen der Aufsichtsbehörden über deren Ersuchen zur Sicherung der Ausübung des Aufsichtsrechtes gemäß § 45 Abs. 1 im Rahmen ihres gesetzmäßigen Wirkungsbereiches Hilfe zu leisten.
<p style="text-align: center;">Verweisungen</p> <p>§ 49. Soweit in diesem Bundesgesetz auf Bestimmungen anderer Bundesgesetze verwiesen wird, sind diese, sofern nichts anderes ausdrücklich angeordnet ist, in ihrer jeweils geltenden Fassung anzuwenden.</p>	<p style="text-align: center;">Verweisungen</p> <p>§ 49. (1) Soweit in diesem Bundesgesetz auf Bestimmungen anderer Bundesgesetze verwiesen wird, sind diese, sofern nichts anderes ausdrücklich angeordnet ist, in ihrer jeweils geltenden Fassung anzuwenden.</p>

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	<p>(2) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Verordnung (EWG) Nr. 684/92 verwiesen wird, ist die Verordnung (EWG) Nr. 684/92 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen, ABl. Nr. L 74 vom 20. 3. 1992, S. 1, geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 11/98, ABl. Nr. L 4 vom 8. 1. 1998, S. 1, und der Akte über die Bedingungen des Beitritts der Tschechischen Republik, der Republik Estland, der Republik Zypern, der Republik Lettland, der Republik Litauen, der Republik Ungarn, der Republik Malta, der Republik Polen, der Republik Slowenien und der Slowakischen Republik und die Anpassungen der die Europäische Union begründenden Verträge, ABl. Nr. L 236 vom 23 9 2003, S. 33, anzuwenden.</p>
	<p>(3) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Verordnung (EG) Nr. 12/98 verwiesen wird, ist die Verordnung (EG) Nr. 12/98 über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Personenkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, ABl. Nr. L 4 vom 8. 1. 1998, S. 10, geändert durch die Akte über die Bedingungen des Beitritts der Tschechischen Republik, der Republik Estland, der Republik Zypern, der Republik Lettland, der Republik Litauen, der Republik Ungarn, der Republik Malta, der Republik Polen, der Republik Slowenien und der Slowakischen Republik und die Anpassungen der die Europäische Union begründenden Verträge, ABl. Nr. L 236 vom 23 9 2003, S. 33, anzuwenden.</p>
	<p>(4) Soweit in diesem Bundesgesetz auf das Landverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Union und der Schweizerischen Eidgenossenschaft verwiesen wird, ist das Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Güter- und Personenverkehr auf Schiene und Straße, Abl. Nr. L 114 vom 30 4 2002, S. 91, anzuwenden.</p>
<p style="text-align: center;">Übergangsbestimmungen</p> <p>§ 52. (1) ...</p>	<p style="text-align: center;">Übergangsbestimmungen</p> <p>§ 52. (1) ...</p>
<p>(2) Die bis zum Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes eingereichten Anträge sind noch nach den Bestimmungen des Kraftfahrliniengesetzes 1952 zu erledigen.</p>	<p>(2) Vor dem 1. Jänner 2000 eingereichte Anträge sind noch nach den Bestimmungen des Kraftfahrliniengesetzes 1952 zu erledigen.</p>

Geltende Fassung	Vorgeschlagene Fassung
	(3) Sofern in Folge nichts anderes bestimmt ist, sind vor In-Kraft-Treten dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBl. I Nr. .../200. eingereichte Anträge noch nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBl. I Nr. 151/2004 zu erledigen.
	(4) Anträge auf Verlängerung der Dauer von Konzessionen, deren Dauer zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBl. I Nr. .../200. noch höchstens sechs Monate beträgt, sind nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBl. I Nr. 151/2004 zu erledigen. Alle anderen bis zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens dieses Bundesgesetzes eingereichten Anträge auf Verlängerung der Konzessionsdauer sind als Anträge auf Wiedererteilung der Konzession (§ 29 Abs. 1) zu behandeln.
<p style="text-align: center;">Anhängige Verfahren</p> <p>§ 53. Die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes sind auch auf strafbare Handlungen anzuwenden, die vor seinem Wirksamkeitsbeginn begangen worden sind, sofern diese schon zur Zeit ihrer Begehung mit Strafe bedroht waren und nicht einer strengeren Behandlung unterliegen als nach den bisher in Geltung gestandenen Vorschriften. Im übrigen sind noch nicht abgeschlossene Verfahren nach den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und nach den gemäß diesem Bundesgesetz anzuwendenden Rechtsvorschriften zu beurteilen.</p>	<p style="text-align: center;">Anhängige Verwaltungsstrafverfahren</p> <p>§ 53. Die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBl. I Nr. .../200. sind auch auf strafbare Handlungen anzuwenden, die vor seinem Wirksamkeitsbeginn begangen worden sind, sofern diese schon zur Zeit ihrer Begehung mit Strafe bedroht waren und nicht einer strengeren Behandlung unterliegen als nach den bisher in Geltung gestandenen Vorschriften. Am Tag des In-Kraft-Tretens dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBl. I Nr. .../200. anhängige Verfahren sind nach der bis zum In-Kraft-Treten des Bundesgesetzes, BGBl. I Nr. .../200., geltenden Rechtslage zu Ende zu führen.</p>