

**BMVIT – II/ST7 (Personenverkehr)**

Postfach 3000  
Stubenring 1, 1011 Wien  
email : st7@bmvit.gv.at

GZ. BMVIT-244.017/0007-II/ST7/2005    DVR:0000175

Ergeht an:

Präsidentschaftskanzlei  
Rechnungshof  
Volksanwaltschaft  
Verfassungsgerichtshof  
Verwaltungsgerichtshof  
Bundeskanzleramt Verfassungsdienst  
Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten  
Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit  
Bundesministerium für Gesundheit und Frauen  
Bundesministerium für Inneres  
Bundesministerium für Landesverteidigung  
Bundesministerium für Finanzen  
Bundesministerium für Justiz  
Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft  
Bundesministerium für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz  
Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur  
ÖBB-Personenverkehr AG  
ÖBB-Postbus GmbH  
Verbindungsstelle der Bundesländer  
Amt der Wiener Landesregierung  
Amt der Niederösterreichischen Landesregierung  
Amt der Oberösterreichischen Landesregierung  
Amt der Burgenländischen Landesregierung  
Amt der Salzburger Landesregierung  
Amt der Steiermärkischen Landesregierung  
Amt der Tiroler Landesregierung  
Amt der Vorarlberger Landesregierung  
Amt der Kärntner Landesregierung  
Unabhängigen Verwaltungssenat Wien  
Unabhängigen Verwaltungssenat im Land Niederösterreich  
Unabhängigen Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich  
Unabhängigen Verwaltungssenat Burgenland  
Unabhängigen Verwaltungssenat für Kärnten  
Unabhängigen Verwaltungssenat des Landes Salzburg  
Unabhängigen Verwaltungssenat für die Steiermark  
Unabhängigen Verwaltungssenat Tirol  
Unabhängigen Verwaltungssenat des Landes Vorarlberg  
Verein der Unabhängigen Verwaltungssenate  
Wirtschaftskammer Österreich  
Wirtschaftskammer Österreich, Fachverband der Autobusunternehmen  
Österreichischer Gewerkschaftsbund  
Österreichischer Gewerkschaftsbund

Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern Österreich  
Österreichischer Landarbeiterkammertag  
Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte  
Österreichischer Städtebund  
Österreichischer Gemeindebund  
Finanzprokuratur

Wien, am 11. August 2005

Betr.: Entwurf einer Novelle zum Kraftfahrliniengesetz

Sehr geehrte Damen und Herren,

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelt in der Beilage den Entwurf einer Novelle zum Kraftfahrliniengesetz samt Erläuterungen und Textgegenüberstellung mit der Bitte um Stellungnahme bis

23. September 2005.

Sollte bis zum oben angeführten Termin eine do. Stellungnahme nicht einlagen, darf angenommen werden, dass der Entwurf dieser Novelle vom do. Standpunkt aus keinen Anlass zu einer Äußerung gibt.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie begrüßt die Übermittlung von Stellungnahmen im Wege elektronischer Post und bittet, diese an die Adresse [st7@bmvit.gv.at](mailto:st7@bmvit.gv.at) zu richten.

Für die Ämter der Landesregierungen, die Verbindungsstelle der Bundesländer, den österreichischen Gemeindebund und den österreichischen Städtebund ergeht der Hinweis, dass die gegenständliche Übermittlung gleichzeitig als Versendung aufgrund des Art. 1 Abs. 1 und 4 der Vereinbarung zwischen Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften, BGBl. Nr. 35/1999, anzusehen ist. Innerhalb der oben genannten Frist kann gemäß Art. 2 dieser Vereinbarung beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie das Verlangen gestellt werden, dass im Konsultationsgremium Verhandlungen über die durch dieses Vorhaben im



Fall seiner Verwirklichung dem Antragsteller zusätzlich verursachten finanziellen Ausgaben einschließlich zusätzlicher Personalkosten aufgenommen werden.

Beilage

Mit freundlichen Grüßen

**Für den Bundesminister:**

Mag. Bettina Huber

**Ihre Sachbearbeiterin:**

Gabriele Arzberger

Tel.: ++43 1 71100 - 5515, Fax-DW: 15863

[Gabriele.Arzberger@bmvit.gv.at](mailto:Gabriele.Arzberger@bmvit.gv.at)

elektronisch gefertigt

## Entwurf

### **Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrliniengesetz geändert wird**

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahrliniengesetz - KfllG), BGBl. I Nr. 203/1999, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 62/2003, wird wie folgt geändert:

1. *Im Inhaltsverzeichnis wird in Abschnitt II die Bezeichnung „§ 20 Pflichten des Berechtigungsinhabers“ durch die Bezeichnung „§ 20 Pflichten des Berechtigungsinhabers und des Fahrzeuglenkers“ ersetzt.*

2. *Im Inhaltsverzeichnis wird in Abschnitt V die Bezeichnung „§ 53 Anhängige Verfahren“ durch die Bezeichnung „§ 53 Anhängige Verwaltungsstrafverfahren“ ersetzt.*

3. *§ 1 Abs. 3 lautet:*

„(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. *§ 3 lautet:*

„**§ 3.** (1) Zur Erteilung der in § 1 vorgesehenen Konzession ist der Landeshauptmann zuständig. Hinsichtlich Kraftfahrlinien, die sich über zwei oder mehrere Bundesländer erstrecken, ist der Landeshauptmann des Bundeslandes zuständig, in dessen Gebiet sich der Ausgangspunkt der Kraftfahrlinie befindet. Als Ausgangspunkt gilt eine der Endhaltestellen der Kraftfahrlinie. Die Zuständigkeit bleibt auf die Dauer der erteilten Konzession unverändert.

(2) Hinsichtlich grenzüberschreitender Kraftfahrlinien ist der Bundesminister 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.“

5. *§ 5 lautet:*

„**§ 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:

1. jene Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs und jene Kraftfahrlinienunternehmen, in deren Verkehrsbereich (§ 14) die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise fällt,



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,
4. die Gemeinden, in deren Gebiet einer der beiden Endpunkte der beantragten Kraftfahrlinie liegt,
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,
6. die Wirtschaftskammern,
7. die Kammern für Arbeiter und Angestellte,
8. 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.

(2) Von den in Abs. 1 Z 2, 3 und 5 bis 8 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) Die Anhörung der in Absatz 1 und 2 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) Das Recht auf Anhörung gemäß Abs. 1 Z 3 und 4 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.“

6. In § 6 Abs. 2 wird das Zitat „§ 5 Abs. 1 Z 3 und 4“ durch das Zitat „§ 5 Abs. 1 Z 4 und 5“ ersetzt.

7. § 10 Abs. 5 zweiter Satz lautet:

„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. 194 in der Fassung BGBl. I Nr. 72/2005, vorgesehen ist und bedarf der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde.“

8. § 13 lautet:

„(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.

(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.

(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.

(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.

(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, Innovation und Technologie seine Aufsichtsbehörde ist, auch diesen zu verständigen. Der Landeshauptmann hat unverzüglich zu prüfen, ob die Straßeneignung weiter vorliegt.

(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.“

9. § 14 Abs. 1 lautet:

„(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.“

10. § 15 Abs. 1 lautet:

„(1) Die höchstzulässige Konzessionsdauer beträgt acht Jahre“.

11. § 20 samt Überschrift lautet:

#### **„Pflichten des Berechtigungsinhabers und des Fahrzeuglenkers**

**§ 20.** (1) Die Berechtigung verpflichtet deren Inhaber:

1. die Kraftfahrlinie während der gesamten Berechtigungsdauer gemäß
  - den Vorschriften dieses Bundesgesetzes,
  - den Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 684/92,
  - den Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 12/98 und
  - den Vorschriften des Landverkehrsabkommens zwischen der Europäischen Union und der Schweizerischen Eidgenossenschaft sowie den Vorschriften der Berechtigung und dem Fahrplan entsprechend ununterbrochen 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 abzuhelpen 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);
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);
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 oder in den Verbundkursbüchern 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 Kraftfahrlinien, die nicht in einem Verkehrsverbund eingebunden sind, haben 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. dafür zu sorgen, dass jedem Fahrgast vor Antritt der Fahrt ein Fahrausweis ausgefolgt wird, 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 (Fahrscheinpflcht);
  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);
  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);
  13. 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).
  12. dafür zu sorgen, dass bei grenzüberschreitenden Kraftfahrlinienverkehren in jedem Linienfahrzeug während der gesamten Fahrt alle Dokumente mitgeführt werden, die gemäß den in Z 1 zitierten gesetzlichen 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 insbesondere im grenzüberschreitenden Kraftfahrlinienverkehr davon zu überzeugen oder dafür zu sorgen, dass jeder Fahrgast vor Antritt der Fahrt einen Fahrausweis besitzt, aus dem jedenfalls der Abfahrts- und Zielort, das Datum der Fahrt und der Fahrpreis hervorgehen.“

*12. Dem § 22 Abs. 4 wird folgender Satz angefügt:*

„Bei der Durchführung von nicht genehmigungspflichtigen Auftragsfahrten hat der Auftragnehmer im grenzüberschreitenden Kraftfahrlinienverkehr zusätzlich einen Fahrauftrag des Konzessionsinhabers mitzuführen.“ angefügt.

*13. § 23 lautet:*

„(1) Werden über das vorgesehene Fahrplanangebot einer Kraftfahrlinie hinaus Kurse bestellt, so hat der Besteller oder für diesen die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft die anwendbaren Bestimmungen des Vergaberegimes 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)

(2) Wird die Bedienung von Strecken bestellt, die bisher mangels Eigenwirtschaftlichkeit (§ 3 Abs. 2 ÖPNRV-G 1999) von einer Kraftfahrlinie nicht bedient wurden oder zum Zeitpunkt der Bestellung nicht mehr eigenwirtschaftlich bedient werden können, so hat der Besteller selbst oder für diesen die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft unter Berücksichtigung der anwendbaren Bestimmungen des Vergaberegimes einen geeigneten Personenkraftverkehrsunternehmer zu ermitteln. Von dieser Verpflichtung ausgenommen sind Strecken, die weiterhin eigenwirtschaftlich bedient werden können.

(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 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 Personenverkehrsunternehmer geschlossenen Vertrag zu entsprechen, wobei die höchstzulässige Konzessionsdauer (§ 15) nicht überschritten werden darf.

(6) 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.“

14. In § 24 Abs. 1 wird das Zitat „§20 Z 1“ durch das Zitat „§20 Abs. 1 Z 1“ ersetzt.

15. In § 25 wird das Zitat „§ 20“ durch das Zitat „§ 20 Abs. 1“ ersetzt.

16. In § 28 Abs. 5 wird das Zitat „§ 3 Abs. 1“ durch das Zitat „§ 3 Abs. 1 und 2“ ersetzt.

17. § 30 entfällt.

18. § 31 Abs. 3 lautet:

„(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.“

19. In § 32 wird die Wortfolge „Bundesminister für soziale Sicherheit und Generationen“ durch die Wortfolge „Bundesminister für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz“ ersetzt.

20. In § 36 Abs. 2 ist das Zitat „§ 20 Z 6“ durch das Zitat „§ 20 Abs. 1 Z 6“ zu ersetzen.

21. In § 36 Abs. 5 ist das Zitat „§ 5 Abs. 1 Z 1 und 5 bis 8“ durch das Zitat „§ 5 Abs. 1 Z 1, 6 und 7“ zu ersetzen.

22. In § 36 Abs. 6 wird die Wortfolge „der beiden Aufsichtsbehörden (§ 3) durch die Wortfolge „der Aufsichtsbehörde (§ 3 Abs. 1)“ ersetzt.

23. § 39 abs. 2 Z 1 lautet:

„1. Omnibusse mit Ausnahme von Oberleitungsomnibussen,“

24. Der bisherige § 46 erhält die Bezeichnung § 46 Abs. 1 und folgender neuer Abs. 2 wird angefügt:

„(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).“

25. § 47 lautet:

„§ 47. (1) Wer als Berechtigungsinhaber gegen die Bestimmungen des § 20 Abs. 1 verstößt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe von 726 Euro bis zu 7 267 Euro zu bestrafen.

(2) Wer als Fahrzeuglenker gegen die Bestimmungen des § 20 Abs. 2 verstößt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe bis zu 726 Euro zu bestrafen.

(3) Wer gegen die Bestimmungen der auf Grund des § 46 Z 1 lit. c ergangenen Verordnungen verstößt und hierdurch die öffentliche Sicherheit gefährdet, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe von 726 Euro bis zu 7 267 Euro zu bestrafen.

(4) Wer eine Kraftfahrlinie ohne die gemäß § 1 Abs. 3 erforderliche Berechtigung betreibt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist 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.

(5) Strafbar nach Abs. 1 ist der Berechtigungsinhaber auch dann, wenn er die in § 20 Abs. 1 genannten Verpflichtungen 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.

(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.“

26. § 48 lautet:

„**§ 48.** (1) An der Vollziehung 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

- a) Maßnahmen zur Vorbeugung gegen drohende Verwaltungsübertretungen und
- 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.“

27. Der bisherige § 49 erhält die Bezeichnung § 49 Abs. 1 und folgende neue Absätze 2 bis 4 werden angefügt:

„ (2) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Verordnung (EWG) Nr. 684/92 verwiesen wird, ist die Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. 3. 1992 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 des Rates vom 11. 12. 1997, 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.

(3) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Verordnung (EG) Nr. 12/98 verwiesen wird, ist die Verordnung (EG) Nr. 12/98 des Rates vom 11. Dezember 1997 über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmern 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.

(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.“

28. In § 51 wird folgender Abs. 4 angefügt:

Dieses Bundesgesetz in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. .../2005, tritt mit 1. Jänner 2006 in Kraft.

29. § 52 Abs. 2 lautet und folgende neue Absätze 3 und 4 werden angefügt:

„(2) Vor dem 1. Jänner 2000 eingereichte Anträge sind noch nach den Bestimmungen des Kraftfahrlineiengesetzes 1952 zu erledigen.

(3) Vor In-Kraft-Treten dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBl. I Nr. .../2005 eingereichte Anträge betreffend Kraftfahrlinien, die sich über zwei oder mehrere Bundesländer erstrecken, sind noch nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBl. I Nr. 62/2003 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. .../2005 noch höchstens drei Monate beträgt, sind nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBl. Nr. 62/2003 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.“

30. § 53 samt Überschrift lautet:

#### **„Anhängige Verwaltungsstrafverfahren**

„§ 53. Die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBl. I Nr. .../2005 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 Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBl. I Nr. .../2005 anhängige Verfahren sind nach der bis zum Inkrafttreten des Bundesgesetzes, BGBl. I Nr. .../2005, geltenden Rechtslage zu Ende zu führen.

## Vorblatt

### Probleme:

Im Mahnschreiben der Europäischen Kommission zur Beschwerde 2003/4378 betreffend öffentliches Auftragswesen wurde unter anderem festgehalten, dass die Bestimmung des § 23 KfLG, 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 Vergaberegimes zu erfolgen hat.

In diesem Mahnschreiben wurde weiters festgehalten, dass die gemäß § 30 KfLG 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 In-Kraft-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.

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.

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 und die Mitwirkungsverpflichtung der Kontrollorgane zu eng gefasst 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 sind 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 vor allem die Änderungen auf Grund der SPG-Novelle 2005 zu berücksichtigen.

### Ziele:

Durch diese Novelle soll hinsichtlich der Bestimmungen betreffend die Konzessionsvergabe bei Bestelleistungen im gemeinwirtschaftlichen Bereich klargestellt werden, dass in Konformität mit den anwendbaren Bestimmungen sowohl des nationalen als auch des gemeinschaftsrechtlichen Vergaberechts vorzugehen 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.

Die Ergänzung der unzureichenden Bestimmungen über die Pflichten sowohl des Berechtigungsinhabers als auch des Fahrzeuglenkers sowie die damit konsolidierten Strafbestimmungen und die Erweiterung der Mitwirkungsverpflichtung 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. 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 ein jährlicher Mehraufwand für die Länder von ca 10 865 Euro erwartet. Nähere Erläuterungen siehe Erläuterungen Allgemeiner Teil.

**EU-Konformität:**

Gegeben. Der Entwurf sieht insbesondere die Klarstellung vor, 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.

## 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;
- 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) sowie erweiterte Mitwirkung der Bundespolizei beim des Vollzug des KfIG;

Weitere Änderungen betreffen vorwiegend redaktionelle Korrekturen von Verweisen und Bezeichnung.

#### Finanzielle Auswirkungen:

Das Kraftfahrliniengesetz 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 Gesamtkosten 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 B beläuft sich auf ca. 4,5% des Gesamtarbeitsaufwandes, was bei durchschnittlichen Gesamtkosten von 53 339 EURO/ Jahr einen Mehraufwand von rd. 7 200 EURO/Jahr ergibt. Der Arbeitsaufwand eines Beamten der Verwendungsgruppe C beläuft sich auf ca. 3% des Gesamtarbeitsaufwandes, was bei durchschnittlichen Gesamtkosten 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

Zu berücksichtigen ist weiters, dass bei Inanspruchnahme der in § 46 normierten Verordnungsermächtigung für die Landeshauptmänner zur Feststellung der Straßeneignung ein Einsparungspotential für die Länder durch Verringerung des Verwaltungsaufwandes entstehen würde.

**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 (§ 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 Konzessionswerbers der Landeshauptmann des Bundeslandes zur Erteilung der Konzession zuständig, in dem einer der Endpunkte der Kraftfahrlinie liegt, 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 5 (§ 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 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 bisherige Abs. 3 erhält die Bezeichnung Abs. 4 und der Verweis wird angepasst.

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

**Zu Z 6 (§ 6 Abs. 2):**

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

**Zu Z 7 (§ 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 8 (§ 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 Verordnungsermächtigung 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 9 (§ 14 Abs. 1):**

Grammatikalische Korrektur

**Zu Z 10 (§ 15 Abs. 1):**

Die höchstzulässige Konzessionsdauer wird von bisher zehn auf acht Jahre verkürzt. Der zweite Satz entfällt, da es jedem Antragsteller auch weiterhin frei steht, die Konzession für einen kürzeren Zeitraum als die nunmehr höchstzulässigen acht Jahre zu beantragen.

**Zu Z 11 (§ 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. 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 nachgefragt 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 Berechtigten unterliegt, dass jeder Fahrgast vor Antritt der Fahrt einen Fahrausweis erhält. Diese Bestimmung ist zusammen mit der Verpflichtung des Fahrzeuglenkers (neu: Abs. 2 Z 2) zu lesen, der sich insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr davon überzeugen muss oder dafür zu sorgen hat (Zustieg von Fahrgästen bei weiteren Haltestellen), dass die Fahrscheinplicht 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 Berechtigten, dafür Sorge zu tragen, dass bei grenzüberschreitenden Verkehren alle Dokumente, die gemäß der in Z 1 zitierten Vorschriften für den Betrieb einer Kraftfahrline erforderlich sind, während der gesamten Fahrt mitzuführen werden. Mit dieser Bestimmung ist der Berechtigten, 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 Berechtigten (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 auszuhandigen hat.

In § 20 Abs. 2 Z 2 wird entsprechend den Bestimmung für den Berechtigten (Abs. 1 Z 7) die Verpflichtung des Fahrzeuglenkers normiert, insbesondere im grenzüberschreitenden Kraftfahrlineverkehr dafür zu sorgen, dass die Fahrgäste vor 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 12 (§ 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 Berechtigten 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 13 (§ 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 Kraftfahrlinien (Abs. 1) jedenfalls unter Berücksichtigung der anwendbaren Bestimmungen des Vergaberegimes zu erfolgen haben. 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 Vergaberegimes zu erfolgen hat. Dies bedeutet, dass bei der Bestellung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen jedenfalls das Vergaberegime 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 Vergaberegimes 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 Vergaberegimes nicht zwingend eine Ausschreibungspflicht bedingt, ist es erforderlich neben dem Pflichtenheft der Ausschreibung auch den zwischen Besteller und Personkraftverkehrsunternehmer 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 auf den umgestalteten § 20 und den aufgehobenen § 30 korrigiert. Der Verweis auf § 20 Abs. 1 Z 1 (alt: § 20 Z 1) wird zur Gänze gestrichen. Die privatrechtlichen Vereinbarungen hinsichtlich Inhalt der Konzession, Fahrplan- und Tarifgestaltung wird bereits bei der Erteilung einer Konzession für den gemeinwirtschaftlichen Verkehr im Konzessionsbescheid berücksichtigt. Wenn diese jedoch erteilt ist, wurde ein öffentliches Recht erteilt, das nicht von den sonstigen gesetzlichen Bestimmungen exempt ist und auch – entsprechend dem Umfang des Verkehrsangebotes – der Beförderungspflicht unterliegt.

**Zu 14 (§ 24 Abs. 1):**

Anpassung des Zitates.

**Zu 15 (§ 25):**

Anpassung des Zitates.

**Zu Z 16 (§ 28 Abs. 5)**

Anpassung des Zitates.

**Zu Z 17 (§ 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 18 (§ 31 Abs. 1):**

Die Bezeichnung „Österreichischen Statistischen Zentralamtes“ wird korrigiert und der Verweis auf die Rundungsbestimmungen ersatzlos gestrichen, da gesetzliche Rundungsbestimmungen bestehen.

**Zu Z 19 (§ 32):**

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

**Zu Z 20 (§ 36 Abs. 2):**

Anpassung des Zitates

**Zu Z 21 (§ 36 Abs. 5)**

Anpassung des Verweises auf § 5.

**Zu Z 22 (§ 36 Abs. 6)**

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

**Zu Z 23 (§ 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.

**Zu Z 24 (§46):**

Der bisherige § 46 Z 1 bis 4 erhielten 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 25 (§ 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. Die Zuständigkeit der Strafbehörden ergibt sich aus dem VStG und ist daher zu streichen.

Der neu eingefügte Abs. 2 enthält die Strafbestimmungen für den Fahrzeuglenker bei Verstößen gegen § 20 Abs. 2. Der Strafrahmen (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 bleibt inhaltlich unverändert; Normadressat ist der Fahrgast. Die Zuständigkeit der Strafbehörden ergibt sich aus dem VStG und ist daher zu streichen.

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. Die Zuständigkeit der Strafbehörden ergibt sich aus dem VStG und ist daher zu streichen.

Der neu eingefügte Abs. 5 stellt ausdrücklich fest, dass der Berechtigungsinhaber nach Abs. 1 auch dann strafbar ist, wenn er die 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 26 (§ 48):**

In Abs. 1 wird der Reorganisation der Bundesgendarmerie und Bundespolizei Rechnung getragen. Die Organe der Bundespolizei sowie die Zollorgane (diese nur im Rahmen der ihnen sonst obliegenden Aufgaben) haben an der Vollziehung aller Bestimmungen dieses Bundesgesetzes, hierzu ergangener Verordnungen, unmittelbar anwendbarer Rechtsakte der Europäischen Union über den Personenverkehr auf der Straße sowie des Landverkehrsabkommens mitzuwirken, anderenfalls nur unzureichende Kontroll- und Sanktionsmöglichkeiten bestehen.

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

**Zu Z 27 (§ 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 28 (§ 51 Abs. 4):**

Dem § 51 wird der neue Abs. 4 mit der Bestimmung über das Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes angefügt

**Zu Z 29 (§ 52 Abs. 2 bis 4):**

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

Abs. 3 enthält die Übergangsbestimmung für die Erledigung aller bei Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes bereits eingereichter Anträge betreffend Kraftfahrlinien, die sich über zwei oder mehrere Bundesländer erstrecken, durch den Bundesminister.

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

- wenn die Konzessionsdauer bei Inkrafttreten dieser Novelle noch höchstens 3 Monate beträgt, sind die Anträge nach den bisherigen Bestimmungen (KfIG, idF BGBl. I Nr. 62/2003) 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 Verfahrensentpässe vermieden werden sollen, jedoch ehest möglich die im Mahnschreiben der Kommission (siehe EB zu Z 17) eingeforderte Nichtdiskriminierung und Transparenz erreicht werden soll. Überdies ist ein Zeitraum von ca. drei Monaten im Hinblick auf die Fristenregelung des § 5 Abs. 5 inklusive Postlauf 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 Inkrafttreten dieser Novelle begangene Verwaltungsübertretungen die neuen Bestimmungen anzuwenden sind, sofern sie bereits nach den Bestimmungen des KfIG, idF BGBl. I Nr. 62/2003, 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.