

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, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 153/2006, wird wie folgt geändert:

1. *Im Inhaltsverzeichnis wird in Abschnitt II die Bezeichnung „§ 18 Frist zur Aufnahme des Betriebes“ durch die Bezeichnung „§ 18 Aufnahme des Betriebes“ ersetzt.*

2. *Im Inhaltsverzeichnis wird in Abschnitt III die Bezeichnung „§ 23 Bestellung von Kursen, gemeinwirtschaftlicher Betrieb von Kraftfahrlinien“ durch die Bezeichnung „§ 23 Bestellung von Kursen, nicht-kommerzieller Betrieb von Kraftfahrlinien“ ersetzt.*

3. *Im Inhaltsverzeichnis wird in Abschnitt III die Bezeichnung „§ 30 Verlängerung der Konzessionsdauer“ durch die Bezeichnung „§ 30 entfallen“ ersetzt.*

4. *Im Inhaltsverzeichnis wird in Abschnitt III die Bezeichnung „§ 37 Ausgleich der Verkehrsinteressen, Förderung der Zusammenarbeit und von Zusammenschlüssen der Unternehmen“ durch die Bezeichnung „§ 37 Ausgleich der Verkehrsinteressen, Förderung der Zusammenarbeit und von Zusammenschlüssen der Unternehmen und Berücksichtigung der Ziele der Bundes- und Landesverkehrsplanung“ ersetzt.*

5. *In § 2 werden nach Abs. 3 folgende neue Absätze 4 bis 6 eingefügt:*

„(4) Bei Anträgen auf Erteilung einer Konzession gemäß § 1 Abs. 3 in Verbindung mit § 23 Abs. 3 ist eine Kopie des Verkehrsdienstvertrages anzuschließen.

(5) Sofern es sich nicht um einen Konzessionsantrag für eine Verkehrsleistung gemäß § 1 Abs. 3 in Verbindung mit § 23 Abs. 3 oder für einen grenzüberschreitenden Kraftfahrlinienverkehr handelt, ist der Konzessionsantrag frühestens 12 Monate und spätestens 6 Monate vor dem Beginn des beantragten Gültigkeitszeitraumes zu stellen. Nach Ablauf der Antragsfrist sind wesentliche Änderungen des Konzessionsantrages unzulässig.

(6) Außerhalb der Antragsfrist eingebrachte Anträge sind zurückzuweisen. Die Aufsichtsbehörde kann jedoch unter Berücksichtigung der Fristen des § 5 Abs. 5 verspätete Anträge zulassen, sofern dies auf Umstände zurückzuführen ist, die der Konzessionswerber nicht abwenden konnte, und denen er auch nicht abzuhelfen vermochte.“

6. *In § 3 Abs. 1 werden die Bezeichnung „der Landeshauptmann“ durch die Bezeichnung „der Landeshauptmann/die Landeshauptfrau“ und die Bezeichnung „beim Landeshauptmann“ durch die Bezeichnung „beim Landeshauptmann/bei der Landeshauptfrau“ ersetzt.*

7. *In § 3 Abs. 2 wird die Bezeichnung „der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Bezeichnung „der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie“ ersetzt.*

8. *In § 3 Abs. 3 wird die Bezeichnung „der Landeshauptmann“ durch die Bezeichnung „der Landeshauptmann/die Landeshauptfrau“ ersetzt.*

9. In § 5 Abs. 1 Z 2 wird die Bezeichnung „die Landeshauptmänner“ durch die Bezeichnung „die Landeshauptmänner/die Landeshauptfrauen“ ersetzt.

10. In § 5 Abs. 1 Z 3 werden die Bezeichnungen „die Landeshauptmänner“ durch die Bezeichnung „die Landeshauptmänner/die Landeshauptfrauen“ und die Bezeichnung „der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Bezeichnung „der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie“ ersetzt.

11. § 7 lautet :

„§ 7. (1) Die Konzession ist zu erteilen, wenn:

1. der Konzessionswerber oder erforderlichenfalls der nach § 10 Abs. 5 vorgesehene Betriebsleiter zuverlässig und fachlich geeignet ist und der Konzessionswerber überdies die entsprechende finanzielle Leistungsfähigkeit besitzt;
2. der Konzessionswerber als natürliche Person die österreichische Staatsbürgerschaft besitzt und das Unternehmen (§ 1 Abs. 2 Z 2) seinen Sitz im Inland hat. Staatsangehörige und Unternehmen anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder einer sonstigen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind österreichischen Konzessionswerbern gleichgestellt;
3. die Art der Linienführung eine zweckmäßige und wirtschaftliche Befriedigung des in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisses gewährleistet und
4. die Erteilung einer Konzession auch sonst öffentlichen Interessen nicht zuwiderläuft. Dieser Ausschließungsgrund liegt insbesondere dann vor, wenn
 - a) die Kraftfahrlinie auf Straßen geführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes für diesen Verkehr nicht eignen, oder
 - b) der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch die Verkehrsunternehmen, in deren Verkehrsbereich (§ 14 Abs. 1, 2 und 4) die beantragte Linie ganz oder teilweise fällt, ernsthaft zu gefährden geeignet ist; dies gilt nicht im Falle der Gefährdung eines grenzüberschreitenden Verkehrs, der nur von einem einzigen Verkehrsunternehmen oder einer einzigen Gruppe von Verkehrsunternehmen betrieben wird, oder
 - c) der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste (§ 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999), in deren Verkehrsbereich (§ 14 Abs. 1, 3 und 5) er ganz oder teilweise fällt, ernsthaft beeinträchtigen würde, oder
 - d) bereits ein Vergabeverfahren nach den anwendbaren Bestimmungen des Vergaberechts oder der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zur Vergabe eines nicht-kommerziellen Kraftfahrlinienverkehrs (§ 23 Abs. 3) eingeleitet wurde, der sich ganz oder zum Teil auf die im Wesentlichen gleichen Verkehrsleistungen wie der beantragte Kraftfahrlinienverkehr bezieht, oder
 - e) der beantragte Kraftfahrlinienverkehr einer dem öffentlichen Bedürfnis mehr entsprechenden Ausgestaltung des Verkehrs durch die Verkehrsunternehmen, in deren Verkehrsbereich (§ 14 Abs. 6) die beantragte Linie ganz oder teilweise fällt, vorzuziehen, und eines von diesen die notwendige Verbesserung der Verkehrsbedienung innerhalb einer von der Aufsichtsbehörde festzusetzenden angemessenen Frist von höchstens sechs Monaten vornimmt.

(2) Die Aufsichtsbehörde hat zur Feststellung des Vorliegens des Ausschließungsgrundes gemäß Abs. 1 Z 4 lit. c alle relevanten Informationen bei den gemäß Art. 2 lit. b der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zuständigen Behörden oder nach dem 31. Dezember 2011 auch bei den gemäß § 30a ÖPNRV-G 1999 benannten Stellen einzuholen.

(3) Für den Fall der Erteilung einer Genehmigung nach § 1 Abs. 3 haben die Voraussetzungen des Abs. 1 Z 1 und 2 vorzuliegen, und darf der Ausschließungsgrund des Abs. 1 Z 4 lit. a nicht gegeben sein.“

12. § 8 Abs. 1 lautet:

„(1) Das Vorliegen der Voraussetzungen der Zuverlässigkeit, der fachlichen Eignung und der finanziellen Leistungsfähigkeit (§ 7 Abs. 1 Z 1) ist von der Aufsichtsbehörde mit Bescheid festzustellen und muss während der gesamten Dauer der Berechtigung vorliegen. Das Vorliegen dieser Voraussetzungen ist von der Aufsichtsbehörde spätestens alle fünf Jahre ab Erteilung der Berechtigung zu überprüfen. Stellt die Aufsichtsbehörde fest, dass eine der drei Voraussetzungen nicht mehr erfüllt ist, so hat sie die Berechtigung zu widerrufen.“

13. In § 10 Abs. 3 Z 1 wird die Bezeichnung „vom Landeshauptmann“ durch die Bezeichnung „vom Landeshauptmann/von der Landeshauptfrau“ ersetzt.

14. In § 10 Abs. 3 Z 2 wird die Bezeichnung „der Landeshauptmann“ durch die Bezeichnung „der Landeshauptmann/die Landeshauptfrau“ ersetzt.

15. § 13 Abs. 2 entfällt

16. § 13 Abs. 3 lautet:

„(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/von der Landeshauptfrau unter Einhaltung der Fristen des § 5 Abs. 5 zu treffen. Im Falle des § 23 Abs. 2 ist diese Feststellung auch auf Antrag des Bestellers oder der für diesen tätig werdenden Stelle zu treffen. Ein solcher Antrag kann bereits vor Einleitung eines Vergabeverfahrens eingebracht werden.“

17. In § 13 Abs. 4 wird die Bezeichnung „Der Landeshauptmann“ durch die Bezeichnung „Der Landeshauptmann/Die Landeshauptfrau“ ersetzt.

18. In § 13 Abs. 5 werden die Bezeichnung „den Landeshauptmann“ durch die Bezeichnung „den Landeshauptmann/die Landeshauptfrau“, und die Wortfolge „der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie seine Aufsichtsbehörde ist, auch diesen“ durch die Wortfolge „der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie seine Aufsichtsbehörde ist, auch diesen/diese“ und die Bezeichnung „Der Landeshauptmann“ durch die Bezeichnung „Der Landeshauptmann/Die Landeshauptfrau“ ersetzt.

19. In § 13 Abs. 6 werden die Bezeichnung „der Landeshauptmann“ durch die Bezeichnung „der Landeshauptmann/die Landeshauptfrau“ sowie die Wortfolge „so hat er dies“ durch die Wortfolge „so hat er/sie dies“ und die Wortfolge „dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, wenn er“ durch die Wortfolge „dem Bundesminister/der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, wenn er/sie“ ersetzt.

20. § 14 lautet:

„§ 14. (1) Der Verkehrsbereich erstreckt sich so weit, wie sich eine beantragte Kraftfahrlinie auf einen bereits konzessionierten öffentlichen Verkehr ernsthaft gefährdend auswirken (§ 7 Abs. 1 Z 4 lit. b) oder diesen ernsthaft beeinträchtigen (§ 7 Abs. 1 Z 4 lit. c) kann.

(2) Eine ernsthafte Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben liegt dann vor, wenn ein Verkehrsunternehmen bei der Führung seines öffentlichen Verkehrs hinsichtlich der gefährdeten Linie einen die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmenausfall erleiden würde.

(3) Eine ernsthafte Beeinträchtigung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben liegt dann vor, wenn bei der Führung eines nicht-kommerziellen öffentlichen Verkehrs (§ 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999) hinsichtlich der beeinträchtigten Linie die wirtschaftliche Betriebsführung nur durch zusätzliche Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln gesichert wäre.

(4) Behauptet ein Verkehrsunternehmen, durch die Erteilung einer neuen oder einer hinsichtlich der Streckenführung abzuändernden Konzession eine ernsthafte Gefährdung im Sinne des Abs. 2, so hat es der Aufsichtsbehörde jene zum Teil nur ihm bekannten Daten zu liefern, anhand derer diese beurteilen kann, wie sich der Einnahmenausfall auf die wirtschaftliche Betriebsführung seiner Linie auswirken wird. Sofern dies für die Beurteilung erforderlich ist, hat das Unternehmen auch eine entsprechende betriebswirtschaftliche Kalkulation vorzulegen, aus der das Einnahmenerfordernis für eine wirtschaftliche Betriebsführung hervorgeht.

(5) Ist durch die Erteilung einer neuen oder einer hinsichtlich der Streckenführung abzuändernden Konzession eine ernsthafte Beeinträchtigung im Sinne des Abs. 3 zu erwarten, so hat auch das Verkehrsunternehmen der Aufsichtsbehörde jene zum Teil nur ihm bekannten Daten zu liefern, anhand derer diese beurteilen kann, wie sich der Einnahmenausfall auf die wirtschaftliche Betriebsführung dieser Linie auswirken wird. Sofern dies für die Beurteilung erforderlich ist, hat das Unternehmen auch eine entsprechende betriebswirtschaftliche Kalkulation vorzulegen, aus der das Einnahmenerfordernis sowie das Erfordernis zusätzlicher Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln für eine wirtschaftliche Betriebsführung hervorgeht.

(6) Unter Verkehrsbereich nach § 7 Abs. 1 Z 4 lit. e ist der Bereich zu verstehen, innerhalb dessen die bereits bestehende Kraftfahrlinie das Verkehrsbedürfnis befriedigt.“

21. § 15 Abs. 1 und 2 lauten:

„§ 15. (1) Die Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie wird auf höchstens acht Jahre erteilt. Die Konzession kann auf einen kürzeren Zeitraum erteilt werden, wenn

- a) ein zeitlich begrenztes oder nur vorübergehendes Verkehrsbedürfnis vorliegt, oder
- b) die Harmonisierung des Ablaufes der Dauer einer oder mehrerer Konzessionen für die Realisierung der konkreten Ziele der Bundes- und Landesverkehrsplanung zweckdienlich ist (§ 37 Abs. 3).

(2) Die Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie, die Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist, wird auf höchstens zehn Jahre, unter der Voraussetzung des Art. 4 Abs. 3 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 jedoch auch auf höchstens fünfzehn Jahre erteilt.“

22. § 15. Abs. 2 erhält die Bezeichnung „Abs. 3“.

23. Die Überschrift des § 18 lautet:

„Aufnahme des Betriebes“

24. Der bisherige Text des § 18 erhält die Bezeichnung Abs. 1 und folgender Abs. 2 wird eingefügt:

„(2) Staatsangehörige und Unternehmen anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder einer sonstigen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum haben vor Aufnahme des Betriebes (Abs. 1) einen Sitz oder eine ständige geschäftliche Niederlassung im Inland nachzuweisen.“

25. In § 21 wird die Bezeichnung „des Landeshauptmannes“ durch die Bezeichnung „des Landeshauptmannes/der Landeshauptfrau“ ersetzt.

26. § 23 samt Überschrift lautet:

„Bestellung von Kursen, nicht-kommerzieller Betrieb von Kraftfahrlinien

(1) Werden über das vorgesehene Fahrplanangebot einer Kraftfahrlinie hinaus Kurse bestellt, so hat der Besteller oder die für diesen tätig werdende Stelle die anwendbaren Bestimmungen des Vergaberechts sowie der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 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) Sollen in den nicht in Abs. 1 genannten Fällen nicht-kommerzielle Verkehrsdienste (§ 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999) im Kraftfahrlinienverkehr bestellt werden, so dürfen diese Verkehrsdienste nur dann in einem Vergabeverfahren beschafft werden, wenn diese Verkehrsdienste nicht durch kommerzielle Verkehrsdienste (§ 3 Abs. 2 ÖPNRV-G 1999) abgedeckt sind. In diesem Fall hat der Besteller oder die für diesen tätig werdende Stelle unter Berücksichtigung der anwendbaren Bestimmungen des Vergaberechts sowie der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 einen geeigneten Personenkraftverkehrsunternehmer zu ermitteln.

(3) Dem nach Abs. 2 ermittelten Personenkraftverkehrsunternehmer ist vor Betriebsaufnahme über Antrag eine Konzession (§ 1 Abs. 3) zum Betrieb eines nicht-kommerziellen Verkehrsdienstes zu erteilen, sofern die Voraussetzungen des Abs. 2, 1. Satz und des § 7 Abs. 1 Z 1 und 2 gegeben sind, und der Ausschlussgrund 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 bei sonstiger Nichtigkeit (§ 68 Abs. 4 Z 4 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 - AVG, BGBl. Nr. 51) dem zwischen Besteller und Personenkraftverkehrsunternehmer geschlossenen Vertrag zu entsprechen, wobei die höchstzulässige Konzessionsdauer (§ 15 Abs. 2) nicht überschritten werden darf. Die in Verbindung mit Abs. 3 erteilte Konzession ist den im Sinne des § 5 Abs. 1 und 2 nach der Linienführung örtlich in Betracht kommenden Stellen zur Kenntnis zu bringen.

(5) Auf den Konzessionsinhaber finden diesfalls die Bestimmungen der §§ 16 Abs. 2 Z 2 bis 4, 22 Abs. 2, 28 Abs. 4 und 5 und 29 Abs. 1 keine Anwendung.

(6) Die Vertragspartner haben die Aufsichtsbehörde über eine vorzeitige Beendigung des Vertrages (Abs. 4) in Kenntnis zu setzen, die das Erlöschen (§ 27 Z 6) der in Verbindung mit Abs. 3 erteilten Konzession mit Wirksamkeit des Vertragsendes festzustellen hat.“

27. § 27 Z 3 lautet:

„3. mit Ablauf der Konzessionsdauer;“

28. Nach § 27 Z 5 wird der Punkt durch einen Strichpunkt ersetzt und folgende Z 6 eingefügt:

„6. im Falle der Beendigung des zwischen Besteller und Personenkraftverkehrsunternehmer geschlossenen Vertrages (§ 23 Abs. 4 und 6)“.

29. In § 29 Abs. 2 wird das Zitat „§ 7 Abs. 1 Z 4 lit. b und c“ durch das Zitat „§ 7 Abs. 1 Z 4 lit. b, c und e“ ersetzt.

30. In § 32 wird die Bezeichnung „den Bundesminister für soziale Sicherheit, Generationen und Konsumentenschutz“ durch die Bezeichnung „den Bundesminister/die Bundesministerin für Wirtschaft, Familie und Jugend“ ersetzt.

31. In § 33 Abs. 1 wird die Bezeichnung „vom Landeshauptmann“ durch die Bezeichnung „vom Landeshauptmann/von der Landeshauptfrau“ ersetzt.

32. In § 33 Abs. 4 wird die Bezeichnung „der Landeshauptmann“ durch die Bezeichnung „der Landeshauptmann/die Landeshauptfrau“ ersetzt.

33. In § 35 Abs. 1 wird die Wortfolge „dem Landeshauptmann sowie, wenn dieser Aufsichtsbehörde ist, dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „dem Landeshauptmann/der Landeshauptfrau sowie, wenn dieser/diese Aufsichtsbehörde ist, dem Bundesminister/der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie“ ersetzt.

34. In § 35 Abs. 4 wird die Wortfolge „dem Landeshauptmann sowie, wenn er Aufsichtsbehörde ist, dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „dem Landeshauptmann/der Landeshauptfrau sowie, wenn er/sie Aufsichtsbehörde ist, dem Bundesminister/der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie“ ersetzt.

35. In § 35 Abs. 5 wird die Wortfolge „dem Landeshauptmann sowie, wenn dieser Aufsichtsbehörde ist, dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „dem Landeshauptmann/der Landeshauptfrau sowie, wenn dieser/diese Aufsichtsbehörde ist, dem Bundesminister/der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie“ ersetzt.

36. In § 36 Abs. 1 wird die Wortfolge „vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „vom Bundesminister/von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie“ ersetzt.

37. § 36 Abs. 3 Z 4 lautet:

„4. die Fahrpreise, sofern diese bei grenzüberschreitenden Verkehren nicht gesondert bekannt gemacht sind.“

38. Die Überschrift des § 37 lautet:

„Ausgleich der Verkehrsinteressen, Förderung der Zusammenarbeit und von Zusammenschlüssen der Unternehmen und Berücksichtigung der Ziele der Bundes- und Landesverkehrsplanung“

39. § 37 Abs. 3 lautet:

„(3) Die Aufsichtsbehörden haben bei ihren Maßnahmen auch zur Erreichung der konkreten Ziele der Bundes- und Landesverkehrsplanung beizutragen, wobei die Interessen der Personenkraftverkehrsunternehmer in angemessener Weise zu berücksichtigen sind.“

40. Nach § 38 Abs. 1 wird folgender Abs. 1a eingefügt:

„(1a) Sofern eine bestehende Kraftfahrlinie oder ein Teil derselben als Rufbusverkehr geführt werden soll, ist die gemäß § 1 Abs. 3 erteilte Konzession sinngemäß zu ändern (§ 6).“

41. § 39 Abs. 2 Z 4 lautet:

„4. im innerstaatlichen Kraftfahrlinienverkehr sowie im grenzüberschreitenden Kraftfahrlinienverkehr, der innerhalb der Grenzzone betrieben wird, in Ausnahmefällen auch Fahrzeuge des mit Personenkraftwagen betriebenen Mietwagengewerbes auf Grund besonderer Bewilligung durch die Konzessionsbehörde. Als Grenzzone wird ein Gebiet bezeichnet, das einen Radius von jeweils 30 km ab der Grenzübertretsstelle umfasst“.

42. In § 44a Abs. 5 wird die Bezeichnung „Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Bezeichnung „Der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie“ ersetzt.

43. In § 44b Abs. 2 wird die Bezeichnung „vom Landeshauptmann“ durch die Bezeichnung „vom Landeshauptmann/von der Landeshauptfrau“ ersetzt.

44. In § 44b Abs. 2 Z 2 wird die Bezeichnung „der Landeshauptmann“ durch die Bezeichnung „der Landeshauptmann/die Landeshauptfrau“ ersetzt.

45. In § 44b Abs. 3 wird die Bezeichnung „Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Bezeichnung „Der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie“ ersetzt.

46. In § 44c Abs. 2 werden die Bezeichnung „des Landeshauptmannes“ durch die Bezeichnung „des Landeshauptmannes/der Landeshauptfrau“ und die Bezeichnung „des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Bezeichnung „des Bundesministers/der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie“ ersetzt.

47. In § 44c Abs. 3 wird die Bezeichnung „Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Bezeichnung „Der Bundesminister/Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie“ ersetzt.

48. In § 45 Abs. 2 wird die Bezeichnung „vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Bezeichnung „vom Bundesminister/von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie“ ersetzt.

49. In § 46 Abs. 1 wird die Bezeichnung „des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Bezeichnung „des Bundesministers/der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie“ ersetzt.

50. In § 46 Abs. 2 wird die Bezeichnung „der Landeshauptmann“ durch die Bezeichnung „der Landeshauptmann/die Landeshauptfrau“ ersetzt.

51. Nach § 49 Abs. 5 wird folgender Abs. 6 eingefügt:

„(6) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verwiesen wird, ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates ABl. Nr. L 315 vom 03.12.2007, S. 1, anzuwenden.“

52. In § 50 wird die Bezeichnung „Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Bezeichnung „Der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie“ ersetzt.

53. § 52 Abs. 4 lautet:

„(4) § 2 Abs. 5 ist auf Konzessionsanträge zur Wiedererteilung solcher Konzessionen nicht anzuwenden, deren Dauer zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBl. I Nr. XXX/2010 noch höchstens ein Jahr beträgt.“

54. In § 54 wird die Bezeichnung „der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Bezeichnung „der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie“ ersetzt.

Vorblatt

Problem:

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates dient der Umsetzung der Hauptziele des Weißbuchs der Kommission vom 12. September 2001 „Die Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ zur Gewährleistung sicherer, effizienter und hochwertiger Personenverkehrsdienste durch einen regulierten Wettbewerb, der auch die Transparenz und Leistungsfähigkeit öffentlicher Personenverkehrsdienste garantiert. Viele Personenverkehrsdienste, die im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse erforderlich sind, können jedoch nicht kommerziell betrieben werden. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten müssen daher Maßnahmen ergreifen können, um die Erbringung dieser Dienste sicherzustellen. Die Verordnung regelt daher die dafür erforderlichen Mechanismen, wie insbesondere die Gewährleistung von Ausgleichsleistungen und/oder ausschließlichen Rechten mittels öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder allgemeiner Vorschriften. Insbesondere im Bereich der Verfahren zur Erteilung von Konzessionen für Verkehrsleistungen mit gemeinwirtschaftlichen Aufgaben soll eine Anpassung des Kraftfahrlineingesetzes - KfllG, BGBl. I Nr. 203/99, an die Vorgaben der Verordnung eine größere Rechtssicherheit gewährleisten. Weitere Änderungen sind teils praxisindiziert oder redaktioneller Art oder sie stehen im Konnex zu anderen gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen und werden in den Erläuterungen näher dargelegt.

Ziel:

Gewährleistung einer größeren Rechtssicherheit durch Anpassung der kraftfahrlinienrechtlichen Bestimmungen an die Erfordernisse der Verordnung. Diese Anpassungen betreffen vor allem verfahrenstechnische Bestimmungen hinsichtlich des Zusammenspiels der Vergabe von Konzession und der Vergabe von Verkehrsdienstverträgen sowie den Schutz einerseits von Verkehren, die mittels Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln finanziert werden und andererseits von Verkehren, die ohne derartige Ausgleichszahlungen betrieben werden können.

Inhalt/Problemlösung:

Die relevanten Bestimmungen des KfllG werden den Vorgaben der Verordnung angepasst, die Erteilung von Konzessionen für Verkehre, die mittels Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln finanziert werden, die Dauer dieser Konzessionen sowie Schutzbestimmungen für Verkehre, die mittels Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln finanziert werden und Verkehre, die ohne derartige Ausgleichszahlungen betrieben werden können, werden geändert oder neu normiert, um die Anwendung der Verordnung rechtssicher zu gestalten und einen effizienten Einsatz öffentlicher Mittel sicher zu stellen.

Alternativen:

Keine Anpassung des KfllG wäre insbesondere mit dem Risiko der Rechtsunsicherheit bei der Erteilung von Konzessionen für Kraftfahrlinienverkehre, die mittels Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln finanziert werden, und eines ineffizienten Einsatzes von Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln verbunden.

Auswirkungen des Regelungsvorhabens:

– Finanzielle Auswirkungen:

Keine

– Wirtschaftspolitische Auswirkungen:

– – Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Keine

– – Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Bürger/innen und für Unternehmen:

Es sind keine neuen Informationsverpflichtungen für Bürger/innen und Unternehmen vorgesehen.

– Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit:

Das Regelungsvorhaben ist nicht unmittelbar klimarelevant.

– Auswirkungen in konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer Hinsicht:

Dieses Regelungsvorhaben soll in seinem Regelungsbereich den Gebietskörperschaften eine effiziente und rechtssichere Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bei der Bestellung von

Verkehrsdienstleistungen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder Allgemeiner Vorschriften im Sinne der Verordnung auf dem Kraftfahrlineensektor ermöglichen, damit den Fahrgästen ein preiswerter und qualitativ hochwertiger öffentlicher Verkehr zur Verfügung steht.

– **Geschlechtsspezifische Auswirkungen:**

Keine

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Konformität gegeben, da der Entwurf eine begleitende Maßnahme zur Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darstellt.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

1. Hauptgesichtspunkte des Entwurfes (Ausgangslage und Zielsetzung):

Das KfIG ist ein Aufsichtsgesetz und regelt die Erteilung und Ausübung von Konzessionen zum Betrieb von Kraftfahrlinien. Durch das In-Kraft-Treten der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 mit 3. Dezember 2009 ist es im Sinne größerer Rechtssicherheit zielführend auch das KfIG den Bestimmungen und Möglichkeiten dieser Verordnung und den zu ändernden Bestimmungen des ÖPNRV-G 1999 anzupassen.

Durch die gegenständliche Verordnung indizierte Regelungen werden bei den Bestimmungen über die Antragstellung übernommen, für die auch Fristen samt einer Übergangsbestimmung vorgesehen sind, um sowohl den Unternehmen als auch den Aufsichtsbehörden eine effizientere Abwicklung zu ermöglichen. Die Gründe und die Verfahrensanweisungen für eine mögliche Abweisung eines Konzessionsansuchens werden gesplittet, um auch einen Schutz für Verkehrsdienstleistungen, die mittels Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln finanziert werden (nicht-kommerzielle Verkehrsdienste) zu erzielen und einen effizienten Einsatz von öffentlichen Mitteln zu gewährleisten. Die Feststellung der Straßeneignung soll über Antrag bereits vor einem Vergabeverfahren oder einer Direktvergabe erfolgen können. Der Geltungszeitraum für Konzessionen für nicht-kommerzielle Verkehrsdienste wird den Möglichkeiten der Verordnung angepasst. Weiters werden bei der Ausübung dieser Verkehrsdienste zusätzliche Bestimmungen des KfIG für zulässig erklärt, um die Möglichkeit einer Unterauftragsvergabe und einer Betriebspflichtenthebung bei Wegfall der Vertragsgrundlage zu ermöglichen. Zusätzlich wird den Konzessionsbehörden die Möglichkeit eingeräumt, Konzessionen auf kürzere Laufzeiten als die beantragten zu erteilen, wenn dies für die konkreten Zielen der Bundes- und Landesplanung zweckdienlich ist. Bei ihren Maßnahmen haben die Konzessionsbehörden die Interessen der Unternehmen in angemessener Weise zu berücksichtigen.

Weitere Änderungen betreffen die Bestimmung, dass Unternehmen aus dem EWR-Raum nicht schon vor der Konzessionserteilung, die bei Antragstellung noch nicht gewährleistet sein kann, einen Sitz oder eine ständige Niederlassung im Inland nachweisen müssen, sondern diesen Nachweis erst vor Aufnahme des Kraftfahrlinienbetriebes zu erbringen haben. Bei kommerziellen grenzüberschreitenden Verkehren wird der Konzessionsausschlussgrund der ruinösen Konkurrenzierung dem geltenden Gemeinschaftsrecht angepasst und kann erst dann geltend gemacht werden, wenn der durch einen neuen Antrag konkurrenzierter Verkehr nicht nur von einem Unternehmen oder einer einzigen Gruppe von Unternehmen betrieben wird.

Eine durch die Praxis angeregte Änderung ist künftig auch die bescheidmäßige Feststellung des Vorliegens der Berufszugangsvoraussetzungen. Missverständene Regelungen, wie beispielsweise die Regelung, dass die Umwandlung eines existenten Kraftfahrlinienverkehrs in ein Rufbussystem keiner gesonderten Konzession bedarf, und die Bestimmung, dass der Geltungszeitraum einer Konzession jedenfalls mit dem Datum ihrer Befristung endet und unabhängig vom Einbringen eines Antrages auf Wiedererteilung vor Konzessionsablauf ist, werden klar gestellt. Als zusätzlicher Erlöschensgrund im Falle einer Konzession für einen nicht-kommerziellen Verkehr wird die vorzeitige Beendigung des Verkehrsdienstvertrages eingeführt. Im Einvernehmen mit den Behörden eines Nachbarstaates sollen bei Linienverkehren in den näher bestimmten Grenzzonen auch Personenkraftwagen eingesetzt werden können, wobei das Unternehmen jedoch weiterhin über die Qualifikation eines Personenkraftverkehrsunternehmers verfügen muss. Die weiteren Änderungen sind redaktioneller Natur und dienen vor allem der geschlechtsneutralen Bezeichnung von Organen.

2. Regelungstechnik:

Der vorliegende Entwurf fügt im Wege von Einzelnovellierungen die neuen Regelungen in das bestehende System des KfIG ein.

3. Finanzielle Auswirkungen und Auswirkungen auf Verwaltungslasten:

Durch dieses Regelwerk ergeben sich keine finanziellen Mehrbelastungen für den Bund und die Länder. Die Verwaltungslasten der Länder bleiben unverändert, da die bereits vorhandenen Bestimmungen nur eine Konkretisierung der Splittung hinsichtlich der Kraftfahrlinienverkehre mit oder ohne gemeinwirtschaftliche Leistungen erfahren.

4. 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)

Im Abschnitt II des Inhaltsverzeichnisses wird die Bezeichnung des § 18 (Frist für die Aufnahme des Betriebes) auf „Aufnahme des Betriebes“ geändert, und die Bezeichnung des § 23 (Bestellung von Kursen, gemeinwirtschaftlicher Betrieb von Kraftfahrlinien) auf „§ 23 Bestellung von Kursen, nicht-kommerzieller Betrieb von Kraftfahrlinien“ geändert.

Zu Z 2, 3 und 4 (Inhaltsverzeichnis Teil III)

Im Abschnitt III des Inhaltsverzeichnisses werden die Bezeichnung des § 23 (Bestellung von Kursen, gemeinwirtschaftlicher Betrieb von Kraftfahrlinien) auf „§ 23 Bestellung von Kursen, nicht-kommerzieller Betrieb von Kraftfahrlinien“ geändert, die durch BGBl. I Nr. 12/2006 obsoleete Bezeichnung des § 30 (Verlängerung der Konzessionsdauer) auf „§ 30 entfallen“ korrigiert, und die Bezeichnung des § 37 (Ausgleich der Verkehrsinteressen, Förderung der Zusammenarbeit und von Zusammenschlüssen der Unternehmen) um die Wortfolge „und Berücksichtigung der Bundes- und Landesverkehrsplanung“ ergänzt.

Zu Z 5 (§ 2 Abs. 4 bis 6)

Abs. 4 verpflichtet den Antragsteller, dem Antrag auf Erteilung einer Konzession für einen nicht-kommerziellen Verkehrsdienst nach § 23 Abs. 3 eine Kopie des Verkehrsdienstvertrages anzuschließen, da dieser maßgeblich für den Konzessionsinhalt ist.

Abs. 5 regelt die Frist für die Einbringung eines Antrages auf Erteilung, Wiedererteilung oder Änderung einer Konzession für einen innerstaatlichen kommerziellen Verkehrsdienst. Der Antrag kann frühestens 12 Monate und spätestens 6 Monate vor Beginn des beantragten Gültigkeitszeitraumes gestellt werden. Wenn die zuständige Behörde zur Ansicht kommt, dass Strecken oder Linien ohne Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln auf Dauer nicht wirtschaftlich geführt werden können und daher bestellt werden müssen, so ist sie verpflichtet, spätestens ein Jahr vor Einleitung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens oder ein Jahr vor einer Direktvergabe diesbezügliche Informationen im Amtsblatt der EU zu veröffentlichen (Informationspflicht des Art. 7 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007). Aus der Praxis ist bekannt, dass für solche wettbewerbliche Vergabeverfahren etwa eine Zeitdauer von einem Jahr veranschlagt wird. Die Frist von 12 Monaten für die Antragstellung soll daher einerseits einen nutzlosen Aufwand für das Unternehmen durch eventuelles Wirksamwerden des Ausschließungsgrundes gemäß § 7 Abs. 1 Z 4 lit. d verhindern. Andererseits soll aber auch der Aufwand der zuständigen Behörde betreffend die Vorbereitungsarbeiten für ein Vergabeverfahren minimiert werden, da hierdurch die konzessionsrechtliche Abdeckung von Strecken und Linien eingeschränkt wird, die ohne Ausgleichszahlungen auf Dauer nicht wirtschaftlich geführt werden können und daher letztlich doch bestellt werden müssen. Die Frist von 6 Monaten ergibt sich aus der Entscheidungsfrist des AVG.

Abs. 6 regelt die Ausnahmetatbestände bei Nichteinhaltung der Fristen des Abs. 5.

Zu Z 6 bis 10 (§ 3 Abs. 1 bis 3 und § 5 Abs. 1 Z 2 und 3)

Redaktionelle Änderungen in Berücksichtigung der geschlechtsneutralen Bezeichnung „der Bundesminister/die Bundesministerin“ sowie „der Landeshauptmann/die Landeshauptfrau“.

Zu Z 11 (§ 7)

Abs. 1 Z 1 ist unverändert.

Z 2 normiert bisher, dass ein Unternehmen aus einer Vertragspartei des EWR schon als Voraussetzung für die Erteilung einer Konzession einen Sitz oder eine ständige geschäftliche Niederlassung im Inland nachweisen muss, um österreichischen Staatsbürgern oder Unternehmen gleichgestellt zu sein. Dieser Passus entfällt, der Nachweis eines Sitzes oder einer ständigen geschäftlichen Niederlassung im Inland ist künftig erst nach Konzessionserteilung, jedenfalls aber vor Aufnahme des Betriebes (§ 18 Abs. 2, neu) zu erbringen.

Z 3 und Z 4 lit. a sind unverändert.

Der Ausschließungsgrund (Konkurrenzschutz) der lit. b kann im Konzessionsverfahren grundsätzlich von Betreibern unternehmensinitiiierter Verkehrsdienste geltend gemacht werden. Darunter sind jedenfalls kommerzielle Verkehrsdienste zu verstehen, die auf Initiative eines Unternehmens erbracht werden wie etwa nicht-kommerzielle Verkehrsdienste, die im Rahmen allgemeiner Vorschriften im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 finanziert werden. Weiters wird der Konkurrenzschutz für grenzüberschreitende Verkehre dem geltenden Gemeinschaftsrecht, Art. 7 Abs. 4 lit. d der Verordnung (EWG) Nr. 684/92, angepasst.

In lit. c wird als Ausschließungsgrund die ernsthafte Beeinträchtigung nicht-kommerzieller Verkehrsdienste, die im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbracht werden, normiert. Diese Bestimmung soll sicherstellen, dass die durch öffentliche Dienstleistungsaufträge finanzierten Verkehrsdienste nicht in dem Maße konkurrenziert werden, dass ihre wirtschaftliche Betriebsführung nur durch zusätzliche Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln gesichert wäre.

In lit. d wird normiert, dass ein eingeleitetes Verfahren zur wettbewerblichen oder direkten Vergabe eines nicht-kommerziellen Verkehrsdienstes zur Abweisung eines Konzessionsantrages führen kann, da davon auszugehen ist, dass nur dann ein Vergabeverfahren eingeleitet wird wenn fest steht, dass dieser Verkehrsdienst nicht ohne Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln geführt werden kann, und ein effizienter Mitteleinsatz geboten ist.

Die bisherige lit. c erhält die Bezeichnung „lit. e“.

Der neue Abs. 2 verpflichtet die Aufsichtsbehörde bei Entscheidungen gemäß Z 4 lit. c alle relevanten Informationen bezüglich aller Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln bei den gemäß Art. 2 lit. b der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zuständigen Behörden oder nach dem Stichtag, 31. Dezember 2011, auch bei den gemäß § 30a ÖPNRV-G 1999 benannten Stellen einzuholen.

Der bisherige Abs. 2 ist unverändert und wird zu Abs. 3.

Zu Z 12 (§ 8 Abs. 1)

Durch diese Änderung wird festgelegt, dass das Vorliegen der Berufzugangsvoraussetzungen, der fachlichen Eignung, der Zuverlässigkeit und der finanziellen Leistungsfähigkeit bescheidmäßig und nicht wie bisher mit informellem Schreiben festzustellen ist.

Zu Z 13 und 14 (§ 10 Abs. 3 Z 1 und 2)

Redaktionelle Änderungen in Berücksichtigung der geschlechtsneutralen Bezeichnung „der Landeshauptmann/die Landeshauptfrau“.

Zu Z 15 (§ 13 Abs. 2)

Die Übergangsbestimmung des Abs. 2 wurde mit 1. Jänner 2007 obsolet und entfällt.

Zu Z 16 (§ 13 Abs. 3)

Der Bezug zum entfallenden Abs. 2 wird gestrichen und im neuen zweiten Satz festgelegt, dass bei Bestellung eines nicht-kommerziellen Verkehrsdienstes nach § 23 Abs. 2 die Feststellung der Straßeneignung schon vor Einleitung eines Vergabeverfahrens oder einer Direktvergabe auch durch den Besteller beantragt werden kann. Hierdurch soll verhindert werden, dass der nicht unerhebliche Aufwand für ein Vergabeverfahren durch das eventuelle Nichtvorliegen einer Voraussetzung für die Konzessionserteilung (Straßeneignung gemäß § 7 Abs. 1 Z 4 lit. a) zunichte gemacht wird.

Zu Z 17 bis 19 (§ 13 Abs. 4 bis 6)

Redaktionelle Änderungen in Berücksichtigung der geschlechtsneutralen Bezeichnung „der Bundesminister/die Bundesministerin“ sowie „der Landeshauptmann/die Landeshauptfrau“.

Zu Z 20 (§ 14)

Abs. 1 wird den in § 7 Abs. 1 Z 4 lit. b und c normierten Ausschließungsgründen der ernsthaften Gefährdung kommerzieller Verkehrsdienste (lit. b) und der ernsthaften Beeinträchtigung nicht-kommerzieller Verkehrsdienste (lit. c) sprachlich angepasst.

Abs. 2 definiert weiterhin die „ernsthafte Gefährdung“ und ist, abgesehen von sprachlichen Bereinigungen, sinngemäß unverändert.

Abs. 3 definiert den Tatbestand der „ernsthafte Beeinträchtigung“, der dann als erfüllt anzusehen ist, wenn hinsichtlich der beeinträchtigten Linie die wirtschaftliche Betriebsführung nur durch zusätzliche Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln gesichert wäre.

Abs. 4 ergänzt die schon bisher normierte Mitwirkungspflicht des Unternehmens im Ermittlungsverfahren im Sinne der neueren Spruchpraxis des Verwaltungsgerichtshofes, der für die Prüfung des Vorliegens des

Ausschließungsgrundes gemäß § 7 Abs. 1 Z 4 lit. b die Vorlage einer entsprechenden betriebswirtschaftlichen Kalkulation, aus der das Einnahmenerfordernis für eine wirtschaftliche Betriebsführung hervorgeht, für erforderlich hält (z. B. Erkenntnis vom 12. September 2006, Zl. 2005/03/0096-6).

In Abs. 5 wird neben der Verpflichtung der Aufsichtsbehörde gemäß § 7 Abs. 2 zur Einholung aller relevanten Information betreffend die Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln auch die Mitwirkungspflicht des Unternehmens im Ermittlungsverfahren normiert. Dieses hat der Aufsichtsbehörde für die Prüfung des Vorliegens des Ausschließungsgrundes gemäß § 7 Abs. 1 Z 4 lit. c im Sinne des Abs. 4 alle erforderlichen Daten mitzuteilen, über die die Aufsichtsbehörde nicht verfügt. Das sind insbesondere Angaben über die geographische und qualitative (Schüler und Lehrlinge, Zeitkartenfahrer, Vollzahler) Verteilung der Fahrgastströme auf der beeinträchtigten Kraftfahrlinie, die daraus resultierenden Einnahmen bzw. die durch das Konkurrenzansuchen zu erwartenden Einnahmenverluste sowie eine entsprechende betriebswirtschaftliche Kalkulation, aus der das Einnahmenerfordernis sowie das Erfordernis zusätzlicher Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln für eine wirtschaftliche Betriebsführung hervorgeht.

Der bisherige Abs. 4 erhält die Bezeichnung Abs. 6 und das Zitat wird angepasst.

Zu Z 21 und 22 (§ 15 Abs. 1 bis 3)

Abs. 1 wird neu formuliert und erhält die lit. a und b, da sich die Bestimmungen einerseits an die Unternehmen (lit. a) und andererseits an die Behörden (lit. b) richten.

Die lit. a enthält unverändert die Möglichkeit, dass Unternehmen aus bestimmten Gründen auch um eine kürzere Konzessionsdauer ansuchen können.

In lit. b wird das Ermessen der Aufsichtsbehörde, zur Realisierung der Bundes- und Landesverkehrsplanung eine kürzere Konzessionsdauer zu genehmigen als beantragt wurde, klarer formuliert.

Der neue Abs. 2 ermöglicht unter Bezugnahme auf die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, dass auf öffentlichen Dienstleistungsaufträgen beruhende Konzessionen einen Geltungszeitraum von 10 Jahren haben können bzw. auch einen von 15 Jahren, wenn der Verkehr mit schienengestützten Unternehmen mehr als 50% des Wertes des betreffenden Verkehrsdienstes ausmacht (Art. 4 Abs. 3 Satz 2 leg.cit.).

Der bisherige Abs. 2 erhält daher die Bezeichnung Abs. 3.

Zu Z 23 und 24 (§ 18 Überschrift und § 18 Abs. 2)

Die Überschrift des § 18 (Frist zur Aufnahme des Betriebes) wird auf „Aufnahme des Betriebes“ gekürzt, da ein neuer Abs. 2 eingefügt wird, der für Staatsangehörige und Unternehmen aus dem EWR-Raum vor Betriebsaufnahme die Verpflichtung zum Nachweis eines Sitzes oder einer ständigen geschäftlichen Niederlassung im Inland normiert.

Zu Z 25 (§ 21)

Redaktionelle Änderungen in Berücksichtigung der geschlechtsneutralen Bezeichnung „der Landeshauptmann/die Landeshauptfrau“.

Zu Z 26 (§ 23)

Abs. 1 wird durch das Zitat der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergänzt, und der Begriff der „Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft“ sinngemäß durch den übergeordneten Begriff der „für den Besteller tätig werdenden Stelle“ ersetzt.

Abs. 2 wird ebenfalls durch das Zitat der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergänzt, und der Begriff der „Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft“ sinngemäß durch den übergeordneten Begriff der „für den Besteller tätig werdenden Stelle“ ersetzt. Weiters wird durch eine neue Formulierung des Abs. 2 klargestellt, dass die Bestellung von nicht-kommerziellen Kraftfahrlinien (§ 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999) in einem Vergabeverfahren nur dann zulässig ist, wenn die zu bestellenden Kraftfahrlinien nicht schon durch kommerzielle Verkehrsdienste (§ 3 Abs. 2 ÖPNRV-G 1999) abgedeckt sind. Hierdurch soll sichergestellt werden, dass der Einsatz von öffentlichen Mitteln sparsam und zweckmäßig erfolgt, das heißt nur für die teilweise oder gänzliche Finanzierung von Kraftfahrlinien unter Vermeidung von Parallelverkehren (nicht nur in räumlicher sondern auch in zeitlicher Hinsicht), die ohne diese Ausgleichszahlungen nicht betrieben werden könnten.

Die Unterscheidung in kommerzielle Verkehrsdienste und nicht-kommerzielle Verkehrsdienste (§ 3 Abs. 2 und 3 ÖPNRV-G 1999) schafft kein Präjudiz für die Frage, ob es im Rahmen der nicht-kommerziellen Verkehrsdienste wiederum Verkehrsdienste gibt, die auf Initiative eines Verkehrsunternehmens aufgenommen werden. Ebenso schließt diese Unterscheidung nicht aus, dass

solche, auf Initiative eines Verkehrsunternehmens aufgenommene Verkehrsdienste nach allgemeinen Vorschriften im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 finanziert werden. Es liegt daher einzig in der gemäß dieser Verordnung gegebenen grundsätzlichen Wahlfreiheit der Behörde, Ausgleichszahlungen entweder im Rahmen von allgemeinen Vorschriften (Art. 2 lit. 1 und Art. 3 Abs. 2 leg. cit.) oder im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge zu gewähren.

Abs. 3 ist sprachlich angepasst und durch den Hinweis auf Abs. 2, 1. Satz verstärkt, inhaltlich jedoch unverändert.

Im Abs. 4 erster Satz wird die bisherige Bestimmung durch die Rechtsfolge der Nichtigkeit ergänzt, wenn die nach Abs. 3 erteilte Konzession nicht dem zwischen Besteller und Personenkraftverkehrsunternehmer geschlossenen Vertrag entspricht. Es soll damit eindeutig klar gestellt werden, dass eine solche Konzession unter Berücksichtigung des § 15 Abs. 2 nur auf Vertragsdauer (ohne Berücksichtigung allfälliger Verlängerungsoptionen) und im vertraglich vereinbarten Umfang erteilt werden darf. Erforderlichenfalls hat dies durch Vorschreibung von Auflagen gemäß § 16 Abs. 2 (z. B. „die Linie ist nur von Montag bis Freitag zu betreiben“) oder durch sonstige Einschränkungen wie etwa gemäß § 15 Abs. 3 (z. B. „die Linie ist nur während der Schulzeiten zu betreiben“) zu erfolgen. Im neuen zweiten Satz wird festgelegt, dass nach Erteilung einer Konzession zum nicht-kommerziellen Betrieb einer Kraftfahrline diese Konzession aus Publizitätsgründen den Stellen zur Kenntnis zu bringen ist, die bei Durchführung eines Ermittlungsverfahrens zu hören gewesen wären.

In Abs. 5 ist normiert, welche Bestimmungen auf den Inhaber einer Konzession nach Abs. 3 nicht anzuwenden sind. Vor allem in Entsprechung diesbezüglicher Bestimmungen bzw. Möglichkeiten der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind entsprechende Änderungen erforderlich. Die Beauftragung eines anderen Personenkraftverkehrsunternehmers (Unterauftragvergabe, Art. 4 Abs. 7 und Art. 5 Abs. 1 lit. e leg. cit.) wird nunmehr ermöglicht. Weiters wird dem Konzessionsinhaber auch die Möglichkeit eingeräumt, sich von der Betriebspflicht erheben zu lassen, da die Vertragsgrundlage aus diversen subjektiven und objektiven Gründen entfallen kann.

In Abs. 6 wird normiert, dass im Falle einer vorzeitigen Auflösung dieses Verkehrsdienstvertrages die Vertragsparteien verpflichtet sind die Aufsichtsbehörde hiervon in Kenntnis zu setzen. Diese hat sodann das Erlöschen der auf diesem Vertrag basierenden Konzession festzustellen.

Zu Z 27 (§ 27 Z 3)

§ 27 ist mit „Erlöschen der Berechtigung“ überschrieben, und die ursprüngliche Formulierung der Z 3 „bei Ablauf der Konzessionsdauer ohne vorherige zeitgerechte Einbringung eines Antrages auf Konzessionswiedererteilung“ führte zu Fehlinterpretationen. Die Z 3 wird daher auf „3. bei Ablauf der Konzessionsdauer;“ verkürzt, da die Einbringung eines Antrages die Befristung eines Bescheides weder ändern noch diesen ersetzen kann.

Zu Z 28 (§ 27 Z 6)

Dem § 27 wird in Z 6 ein neuer Tatbestand des Erlöschens und zwar im Falle der Beendigung des zwischen Besteller und Personenkraftverkehrsunternehmer geschlossenen Vertrages (§ 23 Abs. 4 und 6) angefügt.

Zu Z 29 (§ 29 Abs. 2)

Durch die Änderung des § 7 wird die Anpassung des Zitates erforderlich.

Zu Z 30 bis 36 (§ 32, § 33 Abs. 1 und 4, 35 Abs. 1, 4 und 5, § 36 Abs. 1)

Redaktionelle Änderungen in Berücksichtigung der geschlechtsneutralen Bezeichnung „der Bundesminister/die Bundesministerin“ sowie „der Landeshauptmann/die Landeshauptfrau“.

Zu Z 37 (§ 36 Abs. 3 Z 4)

Diese Gesetzesstelle normiert, dass Fahrpläne auch den Fahrpreis enthalten müssen. Da diese Vorschrift in anderen Staaten nicht gilt, werden die Fahrpläne und Fahrpreise bei grenzüberschreitenden Verkehren regelmäßig in gesonderten Papieren vorgelegt, was bei dieser Änderung berücksichtigt wird.

Zu Z 38 und 39 (§ 37 Überschrift und § 37 Abs. 3)

Die programmatische Überschrift des § 37 wird um die Wortfolge „und Berücksichtigung der Bundes- und Landesverkehrsplanung“ erweitert und lautet nunmehr „Ausgleich der Verkehrsinteressen, Förderung der Zusammenarbeit und von Zusammenschlüssen der Unternehmen und Berücksichtigung der Ziele der Bundes- und Landesverkehrsplanung“.

In Abs. 3 war schon bisher die Verpflichtung der Aufsichtsbehörden normiert, bei ihren Maßnahmen die Ziele der Bundes- und Landesverkehrsplanung zu beachten, wobei anzumerken ist, dass unter

Landesverkehrsplanung auch die im Rahmen dieser Planung koordinierte Verkehrsplanung der Gemeinden zu verstehen ist. Weiters wird der Abs. 3 im Sinne der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (Erkenntnis vom 25. Februar 2009, Zl. 2008/03/0083) ergänzt und klar gestellt, dass die Aufsichtsbehörden bei ihren Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele die Interessen der Unternehmen zu beachten haben.

Zu Z 40 (§ 38 Abs. 1a)

In diesem neuen Absatz wird festgehalten, dass es keiner neuen bzw. zusätzlichen Konzession bedarf, wenn eine existente Kraftfahrlinie ganz oder zum Teil in einen Rufbusverkehr umgewandelt wird, sondern nur eine Konzessionsänderung vorzunehmen ist.

Zu Z 41 (§ 39 Abs. 2 Z 4)

Grundsätzlich sind grenzüberschreitende Linienverkehre mit Omnibussen zu betreiben. Der Einsatz von Personenkraftwagen des Mietwagengewerbes ist genehmigungspflichtig und nur im innerstaatlichen Verkehr zulässig und wird nun auf den Verkehr in den Grenzzonen ausgedehnt. Voraussetzung hierfür ist die Zustimmung der zuständigen Behörde des angrenzenden Staates sowie weiterhin die Qualifikation des Unternehmers als Personenkraftverkehrsunternehmer, das heißt der Unternehmer, muss jedenfalls auch über die fachliche Eignung für den Linienverkehr mit Omnibussen verfügen.

Zu Z 42 bis 50 (§ 44a Abs. 5, § 44b Abs. 2 sowie Z 2 und Abs. 3, § 44c Abs. 2 und 3, § 45 Abs. 2, § 46 Abs. 1 und 2)

Redaktionelle Änderungen in Berücksichtigung der geschlechtsneutralen Bezeichnung „der Bundesminister/die Bundesministerin“ sowie „der Landeshauptmann/die Landeshauptfrau“.

Zu Z 51 (§ 49 Abs. 5)

Der Verweis auf die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 wird eingefügt.

Zu Z 52 (§ 50)

Redaktionelle Änderung in Berücksichtigung der geschlechtsneutralen Bezeichnung „der Bundesminister/die Bundesministerin“.

Zu Z 53 (§ 52 Abs. 4)

Durch die neue Fristsetzung für die Einbringung eines Konzessionsantrages (§ 2 Abs. 5 neu) ist es erforderlich im Abs. 4 eine Übergangsregelung für Anträge auf Wiedererteilung von Konzessionen zu schaffen.

Zu Z 54 (§ 54)

Redaktionelle Änderung in Berücksichtigung der geschlechtsneutralen Bezeichnung „der Bundesminister/die Bundesministerin“.

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

Änderung des Kraftfahrliniengesetzes

Bestimmungen, die ausschließlich aus redaktionellen Gründen (z. B. Anpassung der geschlechtsspezifischen Bezeichnungen) geändert werden, sind hier nicht berücksichtigt.

Abschnitt II

Abschnitt II

Bestimmungen über die Berechtigung

Bestimmungen über die Berechtigung

§§ 5 bis 17 ...
§ 18 Frist zur Aufnahme des Betriebes
§ 19 ...

§§ 5 bis 17 ...
§ 18 Aufnahme des Betriebes
§ 19 ...

Abschnitt III

Abschnitt III

Bestimmungen über den Kraftfahrlinienbetrieb

Bestimmungen über den Kraftfahrlinienbetrieb

§ 22 ...
§ 23 Bestellung von Kursen, gemeinwirtschaftlicher Betrieb von Kraftfahrlinien
§ 24 ...
§ 30 Verlängerung der Konzessionsdauer
§ 31 ...
§ 37 Ausgleich der Verkehrsinteressen, Förderung der Zusammenarbeit und von Zusammenschlüssen der Unternehmen
§ 38 ...

§ 22 ...
§ 23 Bestellung von Kursen, nicht-kommerzieller Betrieb von Kraftfahrlinien
§ 24 ...
§ 30 entfallen
§ 31 ...
§ 37 Ausgleich der Verkehrsinteressen, Förderung der Zusammenarbeit und von Zusammenschlüssen der Unternehmen und Berücksichtigung der Ziele der Bundes- und Landesverkehrsplanung
§ 38 ...

§ 2. (1) bis (3) ...

§ 2. (1) bis (3) ...

(4) Bei Anträgen auf Erteilung einer Konzession gemäß § 1 Abs. 3 in Verbindung mit § 23 Abs. 3 ist eine Kopie des Verkehrsdienstvertrages anzuschließen.

(5) Sofern es sich nicht um einen Konzessionsantrag für eine Verkehrsleistung gemäß § 1 Abs. 3 in Verbindung mit § 23 Abs. 3 oder für einen grenzüberschreitenden Kraftfahrlinienverkehr handelt, ist der Konzessionsantrag frühestens 12 Monate und spätestens 6 Monate vor dem Beginn des beantragten Gültigkeitszeitraumes zu stellen. Nach Ablauf der

Geltende Fassung

§ 7. (1) Die Konzession ist zu erteilen, wenn:

1. der Konzessionswerber oder erforderlichenfalls der nach § 10 Abs. 5 vorgesehene Betriebsleiter zuverlässig und fachlich geeignet ist und der Konzessionswerber überdies die entsprechende finanzielle Leistungsfähigkeit besitzt,
2. der Konzessionswerber als natürliche Person die österreichische Staatsbürgerschaft besitzt und das Unternehmen (§ 1 Abs. 2 Z 2) seinen Sitz im Inland hat. Staatsangehörige anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder einer sonstigen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum und Unternehmen aus solchen Staaten, die auch einen Sitz oder eine ständige geschäftliche Niederlassung im Inland haben, sind österreichischen Konzessionswerbern gleichgestellt;
3. die Art der Linienführung eine zweckmäßige und wirtschaftliche Befriedigung des in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisses gewährleistet und
4. die Erteilung einer Konzession auch sonst öffentlichen Interessen nicht zuwiderläuft. Dieser Ausschließungsgrund liegt insbesondere dann vor, wenn
 - a) die Kraftfahrlinie auf Straßen geführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes für diesen Verkehr nicht eignen, oder
 - b) der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch die Verkehrsunternehmen, in deren Verkehrsbereich (§ 14 Abs. 1 bis 3) die beantragte Linie ganz oder teilweise fällt, zu gefährden geeignet ist, oder

Vorgeschlagene Fassung

Antragsfrist sind wesentliche Änderungen des Konzessionsantrages unzulässig.

(6) Außerhalb der Antragsfrist eingebrachte Anträge sind zurückzuweisen. Die Aufsichtsbehörde kann jedoch unter Berücksichtigung der Fristen des § 5 Abs. 5 verspätete Anträge zulassen, sofern dies auf Umstände zurückzuführen ist, die der Konzessionswerber nicht abwenden konnte, und denen er auch nicht abzuhelpfen vermochte.

§ 7. (1) Die Konzession ist zu erteilen, wenn:

1. der Konzessionswerber oder erforderlichenfalls der nach § 10 Abs. 5 vorgesehene Betriebsleiter zuverlässig und fachlich geeignet ist und der Konzessionswerber überdies die entsprechende finanzielle Leistungsfähigkeit besitzt;
2. der Konzessionswerber als natürliche Person die österreichische Staatsbürgerschaft besitzt und das Unternehmen (§ 1 Abs. 2 Z 2) seinen Sitz im Inland hat. Staatsangehörige und Unternehmen anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder einer sonstigen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind österreichischen Konzessionswerbern gleichgestellt;
3. die Art der Linienführung eine zweckmäßige und wirtschaftliche Befriedigung des in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisses gewährleistet und
4. die Erteilung einer Konzession auch sonst öffentlichen Interessen nicht zuwiderläuft. Dieser Ausschließungsgrund liegt insbesondere dann vor, wenn
 - a) die Kraftfahrlinie auf Straßen geführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes für diesen Verkehr nicht eignen, oder
 - b) der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch die Verkehrsunternehmen, in deren Verkehrsbereich (§ 14 Abs. 1, 2 und 4) die beantragte Linie ganz oder teilweise fällt, ernsthaft zu gefährden geeignet ist; dies gilt nicht im Falle der Gefährdung eines grenzüberschreitenden Verkehrs, der nur von einem einzigen Verkehrsunternehmen oder einer einzigen Gruppe von Verkehrsunternehmen betrieben wird, oder
 - c) der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der

Geltende Fassung

- c) der beantragte Kraftfahrlinienverkehr einer dem öffentlichen Bedürfnis mehr entsprechenden Ausgestaltung des Verkehrs durch die Verkehrsunternehmen, in deren Verkehrsbereich (§ 14 Abs. 4) die beantragte Linie ganz oder teilweise fällt, vorgriffe, und eines von diesen die notwendige Verbesserung der Verkehrsbedienung innerhalb einer von der Aufsichtsbehörde festzusetzenden angemessenen Frist von höchstens sechs Monaten vornimmt.

(2) Für den Fall der Erteilung einer Genehmigung nach § 1 Abs. 3 haben die Voraussetzungen des Abs. 1 Z 1 und 2 vorzuliegen, und darf der Ausschließungsgrund des Abs. 1 Z 4 lit. a nicht gegeben sein.

§ 8. (1) Die Voraussetzungen der Zuverlässigkeit, der fachlichen Eignung und der finanziellen Leistungsfähigkeit (§ 7 Abs. 1 Z 1) müssen während der gesamten Dauer der Berechtigung vorliegen und sind der Aufsichtsbehörde alle fünf Jahre ab Erteilung der Berechtigung nachzuweisen. Stellt die Aufsichtsbehörde bei dieser Prüfung fest, dass eine der drei Voraussetzungen nicht mehr erfüllt ist, so hat sie die Berechtigung zu widerrufen.

§ 8. (2) bis (3) ...

§ 13. (1) ...

Vorgeschlagene Fassung

Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste (§ 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999), in deren Verkehrsbereich (§ 14 Abs. 1, 3 und 5) er ganz oder teilweise fällt, ernsthaft beeinträchtigen würde, oder

- d) bereits ein Vergabeverfahren nach den anwendbaren Bestimmungen des Vergaberechts oder der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zur Vergabe eines nicht-kommerziellen Kraftfahrlinienverkehrs (§ 23 Abs. 3) eingeleitet wurde, der sich ganz oder zum Teil auf die im Wesentlichen gleichen Verkehrsleistungen wie der beantragte Kraftfahrlinienverkehr bezieht, oder
- e) der beantragte Kraftfahrlinienverkehr einer dem öffentlichen Bedürfnis mehr entsprechenden Ausgestaltung des Verkehrs durch die Verkehrsunternehmen, in deren Verkehrsbereich (§ 14 Abs. 6) die beantragte Linie ganz oder teilweise fällt, vorgriffe, und eines von diesen die notwendige Verbesserung der Verkehrsbedienung innerhalb einer von der Aufsichtsbehörde festzusetzenden angemessenen Frist von höchstens sechs Monaten vornimmt.

(2) Die Aufsichtsbehörde hat zur Feststellung des Vorliegens des Ausschließungsgrundes gemäß Abs. 1 Z 4 lit. c alle relevanten Informationen bei den gemäß Art. 2 lit. b der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zuständigen Behörden oder nach dem 31. Dezember 2011 auch bei den gemäß § 30a ÖPNRV-G 1999 benannten Stellen einzuholen.

(3) Für den Fall der Erteilung einer Genehmigung nach § 1 Abs. 3 haben die Voraussetzungen des Abs. 1 Z 1 und 2 vorzuliegen, und darf der Ausschließungsgrund des Abs. 1 Z 4 lit. a nicht gegeben sein.

§ 8. (1) Das Vorliegen der Voraussetzungen der Zuverlässigkeit, der fachlichen Eignung und der finanziellen Leistungsfähigkeit (§ 7 Abs. 1 Z 1) ist von der Aufsichtsbehörde mit Bescheid festzustellen und muss während der gesamten Dauer der Berechtigung vorliegen. Das Vorliegen dieser Voraussetzungen ist von der Aufsichtsbehörde spätestens alle fünf Jahre ab Erteilung der Berechtigung zu überprüfen. Stellt die Aufsichtsbehörde fest, dass eine der drei Voraussetzungen nicht mehr erfüllt ist, so hat sie die Berechtigung zu widerrufen.

§ 8. (2) bis (3) ...

§ 13. (1) ...

Geltende Fassung

(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.

§ 13. (4) bis (6) ...

§ 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.

(2) Eine Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben liegt dann vor, wenn ein Verkehrsunternehmen in der Führung seines öffentlichen Verkehrs einschneidend beeinträchtigt wird, dies ist dann der Fall, wenn es hinsichtlich der gefährdeten Linie einen die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmenausfall erleidet.

(3) Behauptet ein Verkehrsunternehmen, durch die Erteilung einer neuen oder einer hinsichtlich der Streckenführung abzuändernden Konzession einen die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmenausfall zu erleiden, so hat es der Aufsichtsbehörde jene zum Teil nur ihm bekannten Daten zu liefern, anhand derer diese in die Lage versetzt wird, zu beurteilen, wie sich der Einnahmenausfall auf die wirtschaftliche Betriebsführung seiner Linie auswirken wird.

Vorgeschlagene Fassung

entfällt

(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/von der Landeshauptfrau unter Einhaltung der Fristen des § 5 Abs. 5 zu treffen. Im Falle des § 23 Abs. 2 ist diese Feststellung auch auf Antrag des Bestellers oder der für diesen tätig werdenden Stelle zu treffen. Ein solcher Antrag kann bereits vor Einleitung eines Vergabeverfahrens eingebracht werden.

§ 13. (4) bis (6) ...

§ 14. (1) Der Verkehrsbereich erstreckt sich so weit, wie sich eine beantragte Kraftfahrlinie auf einen bereits konzessionierten öffentlichen Verkehr ernsthaft gefährdend auswirken (§ 7 Abs. 1 Z 4 lit. b) oder diesen ernsthaft beeinträchtigen (§ 7 Abs. 1 Z 4 lit. c) kann.

(2) Eine ernsthafte Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben liegt dann vor, wenn ein Verkehrsunternehmen bei der Führung seines öffentlichen Verkehrs hinsichtlich der gefährdeten Linie einen die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmenausfall erleiden würde.

(3) Eine ernsthafte Beeinträchtigung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben liegt dann vor, wenn bei der Führung eines nicht-kommerziellen öffentlichen Verkehrs (§ 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999) hinsichtlich der beeinträchtigten Linie die wirtschaftliche Betriebsführung nur durch zusätzliche Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln gesichert wäre.

(4) Behauptet ein Verkehrsunternehmen, durch die Erteilung einer neuen oder einer hinsichtlich der Streckenführung abzuändernden Konzession eine ernsthafte Gefährdung im Sinne des Abs. 2, so hat es der Aufsichtsbehörde jene zum Teil nur ihm bekannten Daten zu liefern, anhand derer diese beurteilen kann, wie sich der Einnahmenausfall auf die wirtschaftliche Betriebsführung seiner Linie auswirken wird. Sofern dies für die Beurteilung erforderlich ist, hat das Unternehmen auch eine entsprechende betriebswirtschaftliche Kalkulation

Geltende Fassung

(4) Unter Verkehrsbereich nach § 7 Abs. 1 Z 4 lit. c ist der Bereich zu verstehen, innerhalb dessen die bereits bestehende Kraftfahrlinie das Verkehrsbedürfnis befriedigt.

§ 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.

(2) Die Konzession kann ferner entweder für den Betrieb während des ganzen Jahres oder für einen bestimmten Zeitraum während eines Jahres erteilt werden. Eine ohne nähere Bestimmung erteilte Konzession gilt für den Betrieb während des ganzen Jahres.

§ 18. Überschrift

Vorgeschlagene Fassung

vorzulegen, aus der das Einnahmenerfordernis für eine wirtschaftliche Betriebsführung hervorgeht.

(5) Ist durch die Erteilung einer neuen oder einer hinsichtlich der Streckenführung abzuändernden Konzession eine ernsthafte Beeinträchtigung im Sinne des Abs. 3 zu erwarten, so hat auch das Verkehrsunternehmen der Aufsichtsbehörde jene zum Teil nur ihm bekannten Daten zu liefern, anhand derer diese beurteilen kann, wie sich der Einnahmenausfall auf die wirtschaftliche Betriebsführung dieser Linie auswirken wird. Sofern dies für die Beurteilung erforderlich ist, hat das Unternehmen auch eine entsprechende betriebswirtschaftliche Kalkulation vorzulegen, aus der das Einnahmenerfordernis sowie das Erfordernis zusätzlicher Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln für eine wirtschaftliche Betriebsführung hervorgeht.

(6) Unter Verkehrsbereich nach § 7 Abs. 1 Z 4 lit. e ist der Bereich zu verstehen, innerhalb dessen die bereits bestehende Kraftfahrlinie das Verkehrsbedürfnis befriedigt.

§ 15. (1) Die Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie wird auf höchstens acht Jahre erteilt. Die Konzession kann auf einen kürzeren Zeitraum erteilt werden, wenn

- a) ein zeitlich begrenztes oder nur vorübergehendes Verkehrsbedürfnis vorliegt, oder
- b) die Harmonisierung des Ablaufes der Dauer einer oder mehrerer Konzessionen für die Realisierung der konkreten Ziele der Bundes- und Landesverkehrsplanung zweckdienlich ist (§ 37 Abs. 3).

(2) Die Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie, die Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist, wird auf höchstens zehn Jahre, unter der Voraussetzung des Art. 4 Abs. 3 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 jedoch auch auf höchstens fünfzehn Jahre erteilt.

(3) Die Konzession kann ferner entweder für den Betrieb während des ganzen Jahres oder für einen bestimmten Zeitraum während eines Jahres erteilt werden. Eine ohne nähere Bestimmung erteilte Konzession gilt für den Betrieb während des ganzen Jahres.

§ 18. Überschrift

Geltende Fassung
Frist zur Aufnahme des Betriebes

§ 18. (1)

§ 23. Überschrift

Bestellung von Kursen, gemeinwirtschaftlicher Betrieb von Kraftfahrlinien

§ 23. (1) Werden über das vorgesehene Fahrplanangebot einer Kraftfahrlinie hinaus Kurse bestellt, so hat der Besteller oder für diesen die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft 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).

(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 Vergaberechtes 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 Personenkraftverkehrsunternehmer geschlossenen Vertrag zu entsprechen, wobei die höchstzulässige Konzessionsdauer

Vorgeschlagene Fassung
Aufnahme des Betriebes

§ 18. (1) ...

(2) Staatsangehörige und Unternehmen anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder einer sonstigen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum haben vor Aufnahme des Betriebes (Abs. 1) einen Sitz oder eine ständige geschäftliche Niederlassung im Inland nachzuweisen.

§ 23. Überschrift

Bestellung von Kursen, nicht-kommerzieller Betrieb von Kraftfahrlinien

§ 23 (1) Werden über das vorgesehene Fahrplanangebot einer Kraftfahrlinie hinaus Kurse bestellt, so hat der Besteller oder die für diesen tätig werdende Stelle die anwendbaren Bestimmungen des Vergaberechtes sowie der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 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) Sollen in den nicht in Abs. 1 genannten Fällen nicht-kommerzielle Verkehrsdienste (§ 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999) im Kraftfahrlinienverkehr bestellt werden, so dürfen diese Verkehrsdienste nur dann in einem Vergabeverfahren beschafft werden, wenn diese Verkehrsdienste nicht durch kommerzielle Verkehrsdienste (§ 3 Abs. 2 ÖPNRV-G 1999) abgedeckt sind. In diesem Fall hat der Besteller oder die für diesen tätig werdende Stelle unter Berücksichtigung der anwendbaren Bestimmungen des Vergaberechtes sowie der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 einen geeigneten Personenkraftverkehrsunternehmer zu ermitteln.

(3) Dem nach Abs. 2 ermittelten Personenkraftverkehrsunternehmer ist vor Betriebsaufnahme über Antrag eine Konzession (§ 1 Abs. 3) zum Betrieb eines nicht-kommerziellen Verkehrsdienstes zu erteilen, sofern die Voraussetzungen des Abs. 2, 1. Satz und 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 bei sonstiger Nichtigkeit (§ 68 Abs. 4 Z 4 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 - AVG, BGBl. Nr. 51) dem zwischen Besteller und Personenkraftverkehrsunternehmer

Geltende Fassung

(§ 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.

§ 27. Die Berechtigung erlischt in folgenden Fällen:

1. bis 2. ...
3. bei Ablauf der Konzessionsdauer ohne vorherige zeitgerechte Einbringung eines Antrages auf Konzessionswiedererteilung (§ 29);
4. bis 5. ...

§ 29. (1) ...

(2) Ebenso sind Ersatz- und Nachfolgeverkehre von Schienenbahnen mit öffentlicher Personenbeförderung in Konkurrenz mit einem anderen Konzessionswerber bei sonst gleichem Angebot vor allem zu berücksichtigen. Die Rechte betroffener Kraftfahrlinienunternehmer nach § 7 Abs. 1 Z 4 lit. b und c bleiben hiedurch unberührt.

§ 36. (1) bis (3)

1. bis 3.
4. die Fahrpreise.

(4) bis (6) ...

§ 37. Überschrift

Vorgeschlagene Fassung

geschlossenen Vertrag zu entsprechen, wobei die höchstzulässige Konzessionsdauer (§ 15 Abs. 2) nicht überschritten werden darf. Die in Verbindung mit Abs. 3 erteilte Konzession ist den im Sinne des § 5 Abs. 1 und 2 nach der Linienführung örtlich in Betracht kommenden Stellen zur Kenntnis zu bringen.

(5) Auf den Konzessionsinhaber finden diesfalls die Bestimmungen der §§ 16 Abs. 2 Z 2 bis 4, 22 Abs. 2, 28 Abs. 4 und 5 und 29 Abs. 1 keine Anwendung.

(6) Die Vertragspartner haben die Aufsichtsbehörde über eine vorzeitige Beendigung des Vertrages (Abs. 4) in Kenntnis zu setzen, die das Erlöschen (§ 27 Z 6) der in Verbindung mit Abs. 3 erteilten Konzession mit Wirksamkeit des Vertragsendes festzustellen hat.

§ 27. Die Berechtigung erlischt in folgenden Fällen:

1. bis 2. ...
3. mit Ablauf der Konzessionsdauer;
4. bis 5. ...
6. im Falle der Beendigung des zwischen Besteller und Personenkraftverkehrsunternehmer geschlossenen Vertrages (§ 23 Abs. 4 und 6).

§ 29. (1) ...

(2) Ebenso sind Ersatz- und Nachfolgeverkehre von Schienenbahnen mit öffentlicher Personenbeförderung in Konkurrenz mit einem anderen Konzessionswerber bei sonst gleichem Angebot vor allem zu berücksichtigen. Die Rechte betroffener Kraftfahrlinienunternehmer nach § 7 Abs. 1 Z 4 lit. b, c und e bleiben hiedurch unberührt.

§ 36. (1) bis (3)

1. bis 3.
4. die Fahrpreise, sofern diese bei grenzüberschreitenden Verkehren nicht gesondert bekannt gemacht sind.

(4) bis (6) ...

§ 37. Überschrift

Geltende Fassung**Ausgleich der Verkehrsinteressen, Förderung der Zusammenarbeit**

§ 37. (1) bis (2) ...

(3) Die Aufsichtsbehörden haben bei ihren Maßnahmen auch die Ziele der Bundes- und Landesplanung zu beachten.

§ 38. (1) ...

(2) bis (3) ...

§ 39. (1) bis (2)

1. bis 3.

4. im innerstaatlichen Kraftfahrlinienverkehr in Ausnahmefällen auch Fahrzeuge des mit Personenkraftwagen betriebenen Mietwagengewerbes auf Grund besonderer Bewilligung durch die Konzessionsbehörde.

§ 49. (1) bis (5) ...

y

§ 52. (1) bis (3) ...

(4) Anträge auf Verlängerung der Dauer von Konzessionen, deren Dauer zum Zeitpunkt des In-Kraft-Tretens dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBl. I

Vorgeschlagene Fassung**Ausgleich der Verkehrsinteressen, Förderung der Zusammenarbeit und von Zusammenschlüssen der Unternehmen und Berücksichtigung der Ziele der Bundes- und Landesverkehrsplanung**

§ 37. (1) bis (2) ...

(3) Die Aufsichtsbehörden haben bei ihren Maßnahmen auch zur Erreichung der konkreten Ziele der Bundes- und Landesverkehrsplanung beizutragen, wobei die Interessen der Personenkraftverkehrsunternehmer in angemessener Weise zu berücksichtigen sind.

§ 38. (1) ...

(1a) Sofern eine bestehende Kraftfahrlinie oder ein Teil derselben als Rufbusverkehr geführt werden soll, ist die gemäß § 1 Abs. 3 erteilte Konzession sinngemäß zu ändern (§ 6 Abs. 1).

(2) bis (3) ...

§ 39. (1) bis (2)

1. bis 3.

4. im innerstaatlichen Kraftfahrlinienverkehr sowie im grenzüberschreitenden Kraftfahrlinienverkehr, der innerhalb der Grenzzone betrieben wird, in Ausnahmefällen auch Fahrzeuge des mit Personenkraftwagen betriebenen Mietwagengewerbes auf Grund besonderer Bewilligung durch die Konzessionsbehörde. Als Grenzzone wird ein Gebiet bezeichnet, das einen Radius von jeweils 30 km ab der Grenzübertretsstelle umfasst.

§ 49. (1) bis (5) ...

(6) Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verwiesen wird, ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates ABl. Nr. L 315 vom 03.12.2007, S. 1, anzuwenden.

§ 52. (1) bis (3) ...

(4) § 2 Abs. 5 ist auf Konzessionsanträge zur Wiedererteilung solcher Konzessionen nicht anzuwenden, deren Dauer zum Zeitpunkt des In-Kraft-

Geltende Fassung

Nr. 12/2006 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.

Vorgeschlagene Fassung

Tretens dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBl. I Nr. XXX/2010 noch höchstens ein Jahr beträgt.