

510 der Beilagen XXV. GP

Beschluss des Nationalrates

Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrliniengesetz geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahrliniengesetz – KfLG), BGBl. I Nr. 203/1999, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 96/2013, wird wie folgt geändert:

1. *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.*

2. *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.*

3. *Dem § 2 werden folgende Absätze 4 bis 6 angefügt:*

„(4) Bei Anträgen auf Erteilung einer Konzession gemäß § 1 Abs. 3 in Verbindung mit § 23 Abs. 3 ist eine Kopie des Verkehrsdiestevertrages 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 eingebrauchte 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 abzuheften vermochte.“

4. *§ 7 Absatz 1 Ziffer 4 lautet:*

„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 Kraftfahrlinienverkehrs, der im Wesentlichen touristischen Zwecken dient, und die Entscheidung über dessen Gefährdung alleine aufgrund der Angaben des konkurrenzierenden Verkehrsunternehmens wegen der geminderten Rentabilität dieses Kraftfahrlinienverkehrs erfolgen würde, oder

- c) der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdiene (§ 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.“

5. Nach § 7 Abs. 1 wird folgender Abs. 2 eingefügt:

„(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 2015 auch bei den gemäß § 30a ÖPNRV-G 1999 benannten Stellen einzuholen.“

6. § 7 Abs. 2 erhält die Bezeichnung „(3)“

7. § 13 Abs. 2 entfällt

8. § 13 Abs. 3 erhält die Bezeichnung „(2)“ und lautet:

„(2) 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 bzw. 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.“

9. § 13 Abs. 4, 5 und 6 erhalten die Bezeichnungen „(3)“, „(4)“ und „(5)“:

10. § 14 lautet samt Überschrift lautet:

„Verkehrsbereich“

§ 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 beinträchtigen (§ 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 wirtschaftlichen 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 beeinträchtigen 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 Erforder-

nis 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.“

11. § 15 Abs. 1 und 2 lauten:

„§ 15. (1) Die Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie wird auf höchstens zehn 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.“

12. § 15. Abs. 2 erhält die Bezeichnung „(3)“.

13. § 23 samt Überschrift lautet:

„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 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 Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 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 Ausschließungsgrund des § 7 Abs. 1 Z 4 lit. a nicht vorliegt.

(4) Im Verfahren über einen Antrag gemäß Abs. 3 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. 3 und 4 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.“

14. § 27 Z 3 lautet:

„3. mit Ablauf der Konzessionsdauer;“

15. 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)“.

16. § 28 samt Überschrift lautet:

„Rechtsnachfolge“

§ 28. (1) Für den Fall des Todes des Inhabers der Berechtigung gelten die Bestimmungen der §§ 41 bis 43 Gewerbeordnung 1994, BGBI. Nr. 194, über den Fortbetrieb der Verlassenschaft, des überlebenden Ehegatten und der Deszendenten mit der Maßgabe, dass an die Stelle der Bezirksverwaltungsbehörde die Aufsichtsbehörde (§ 3 Abs. 1 und 2) tritt, und das Fortbetriebsrecht einer natürlichen Person spätestens nach sechs Monaten endet, wenn nicht vorher ein Verkehrsleiter bestellt wird; in begründeten Fällen kann die Behörde eine Verlängerung dieser Frist um höchstens drei Monate genehmigen.

(2) Im Falle der Geschäftsunfähigkeit des Inhabers der Berechtigung, der die Funktion des Verkehrsleiters innehatte, darf der Sachwalter den Betrieb höchstens sechs Monate weiterführen. Danach muss ein Verkehrsleiter bestellt werden, wobei die Aufsichtsbehörde diese Frist um drei Monate verlängern kann.

(3) Bei Verschmelzungen, Umwandlungen, Einbringungen, Zusammenschlüssen, Realteilungen und Spaltungen kann das ursprüngliche Recht zur Ausübung der Konzession vom bisherigen Konzessionsinhaber auf den Nachfolgeunternehmer übertragen werden, wenn dieser die Voraussetzungen des § 7 Abs. 1 Z 1 und 2 erfüllt.

(4) Die Übertragung der Konzession nach Abs. 3 ist von der Aufsichtsbehörde (§ 3 Abs. 1 und 2) zu genehmigen, und das Erlöschen der Konzession des bisherigen Konzessionsinhabers ist festzustellen (§ 27 Z 5).“

17. 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.

18. Die Überschrift des § 37 lautet:

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

19. § 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.“

20. Dem § 49 wird folgender Abs. 7 angefügt:

„(7) 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.“

21. § 52 Abs. 4 lautet:

„(4) § 2 Abs. 5 ist auf Konzessionsanträge zur Wiedererteilung solcher Konzessionen nicht anzuwenden, deren Dauer zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBI. I Nr. XXX/2015 noch höchstens ein Jahr beträgt.“