

## Stellungnahme der FlixBus DACH GmbH zum Ministerialentwurf betreffend Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrliniengesetz geändert wird (46/ME)

### Einleitung:

Der Ministerialentwurf bezüglich des Bundesgesetzes zur Änderung des Kraftfahrliniengesetzes hat zum Teil begrüßenswerte Aspekte. Es fallen jedoch Punkte auf, die für die Fernverkehrseinbindung und die Verkehrswirtschaft Österreichs problematisch sein könnten und möglicherweise sogar unvereinbar mit nationalem und Gemeinschaftsrecht sind.

### § 22 Abs. 3:

Mit dem Vorschlag zur Einführung des Absatzes 3 des § 22 Kraftfahrliniengesetzes verfolgt das Ministerium das Ziel die Zahl der Kraftfahrlinien von und nach Drittstaaten zu verringern, wenn der Konzessionsinhaber bereits ein Drittel der ihm konzessionierten Kraftfahrlinien zur Gänze im Auftragsverkehr fahren lässt. Diese Regelung soll insbesondere dem Zweck dienen reine „Konzessionsholdings“ einzudämmen, die den **Betrieb der Kraftfahrlinie vom billigsten Auftragnehmer vornehmen lassen**. Unter Konzessionsholdings versteht der Begründungstext diejenigen Unternehmen, die keine eigenen Busse besitzen und ausschließlich Auftragsfahrten vornehmen lassen. Begründet wird der Änderungsentwurf außerdem mit dem Argument, dass die Vorgehensweise der „Konzessionsholdings“ insbesondere im Verkehr mit Drittstaaten aufgrund **gravierender Unterschiede bei Lohn- und Sozialvorschriften** zu beobachten sei. Das Auftreten von „Konzessionsholdings“ oder Unternehmen, **deren einziger Geschäftszweck die entgeltliche Überlassung von Befahrungsrechten ist**, sei bisher rechtlich nicht eindämmbar gewesen. Gegen dieses Geschäftsmodell soll durch die neue Regelung effektiv vorgegangen werden.

Das Ziel, Dumpingwettbewerb zu verhindern, mag unterstützenswert sein, allerdings könnte sich die geplante Regelung des Ministeriums unter anderem auch gegen moderne digitale Geschäftskonzepte wie das von FlixBus richten. Ein Rückschritt bei modernen Verkehrsformen durch Digitalisierung könnte Österreich im internationalen Wettbewerb massiv schädigen und hätte dadurch Nachteile für die Fahrgäste. Das Ministerium berücksichtigt in seiner Begründung des Bundesgesetzes zur Änderung des KfIG einige wichtige Aspekte nicht oder wertet diese falsch:

- **FlixBus betreibt nicht nur „Konzessionsholdings“:**  
Der Geschäftszweck von FlixBus beschränkt sich nicht nur auf „Konzessionsholdings“ und Überlassungen von Befahrungsrechten. Auch wenn die Betreiber die Fahrten nicht selbst mit eigenen Bussen durchführen und auch selbst keine Busflotte besitzen, geht der **Geschäftszweck** weit über die bloße Überlassung von Befahrungsrechten hinaus. Als modernes und innovatives IT-Startup in Kooperation mit mittelständischen Busunternehmen übernimmt FlixBus neben der **umfangreichen Linienplanung**, dem Haltestellenmanagement und der Betriebssteuerung sowie alle Öffentlichkeitsmaßnahmen. Außerdem werden eigene IT-Lösungen zur Linienplanung und Buchungsplattformen entwickelt. Insbesondere ist darauf zu verweisen, dass in vielen Fällen die Verantwortung für die Konzessionen und die Einhaltung verkehrlicher Vorschriften bei den Betreibern und nicht bei den ausführenden Unternehmen liegt.
- **Hürden für künftiges Engagement:**  
Auch wenn der Entwurf des Verkehrsministeriums zur Änderung des § 22 Abs. 3 KfIG sich derzeit noch kaum direkt auf FlixBus auswirkt, ist jedoch damit zu rechnen, dass künftige Planungen und

Möglichkeiten Linien von Österreich in Drittstaaten anbieten zu können, erheblich eingeschränkt werden. Die hohe Nachfrage nach Fernbusverkehren und der verkehrliche Bedarf der Bevölkerung führen auch in Zukunft zu Linienaufwüchsen. Die neue umweltfreundliche und erschwingliche Möglichkeit per FlixBus zu verreisen könnte durch den Entwurf künftig erheblich eingeschränkt werden. Dies würde nicht nur FlixBus und deren Buspartner betreffen, sondern vor allem auch die Einwohner und Gäste Österreichs, denen dadurch gerade im grenzüberschreitenden Verkehr eine umweltfreundliche und bezahlbare Reisemöglichkeit genommen würde. Eine regulatorische Eindämmung würde zu allererst österreichische Mittelständler und der österreichischen Wirtschaft betreffen. Unserer Ansicht nach sind dies v.a. die großen österreichischen Bus-Unternehmen, die im FlixBus-Netz in Richtung Ost- und Südost-Europa tätig sind. Eine rechtliche Beschränkung könnte zu einer Verlagerung der Aufträge und Arbeitsplätze außerhalb Österreichs führen.

- **Bereits das österreichische Sozialdumping-Bekämpfungsgesetz (LSD-BG) trägt dazu bei, die Ziele des Änderungsentwurfs zu erreichen:**

Das in dem Entwurf zur Änderung des § 22 Abs. 3 KfLG verfolgte Ziel, Sozial- und Lohndumping einzudämmen, ist bereits durch die Umsetzung der europäischen Entsenderichtlinie in Form des österreichischen Sozialdumping-Bekämpfungsgesetzes (LSD-BG) geschehen. Mit dem LSD-BG werden die Arbeitgeber, die in einem Drittstaat ihren Sitz haben und ihre Arbeitnehmer im Rahmen von Personenbeförderungsleistungen nach Österreich entsenden, verpflichtet ihre Arbeitnehmer in Österreich anzumelden und den in Österreich geltenden Mindestlohn zu zahlen. Gerade erst letzte Woche (24.05.2018) haben sich die europäischen Sozialminister darauf geeinigt die Entsenderegelungen reformieren zu wollen, um Lohn- und Sozialdumping noch besser und effektiver eindämmen zu können. Unserer Ansicht nach bedarf es keiner Änderung des § 22 Abs. 3 KfLG, um gegen Lohn- und Sozialdumping vorgehen zu können. Statt eine neue Regelungen in das KfLG einzuführen und dadurch neue Bürokratie zu schaffen, könnte es im Ergebnis sinnvoller und effizienter sein die Möglichkeiten bestehender Gesetze zur Vermeidung von Lohn- und Sozialdumpings auszunutzen. Das österreichische LSD-BG bietet hierfür ausreichende Möglichkeiten.

- **Gefahr für Transitgenehmigungen:**

Des Weiteren ist zu beachten, dass aktuell bei Transitverbindungen durch Österreichisches Landesgebiet ebenfalls gem. § 19 Abs. 2 KfLG eine Genehmigung einzuholen ist. Diese berechtigt den Konzessionsinhaber dazu österreichische Teilstrecken befahren zu dürfen. Unserer Ansicht nach ist es wichtig, dass klargestellt wird, dass diese Transit-Genehmigungen nicht von der neuen Regelung erfasst sind.

- **Europarechtliche Bedenken des Änderungsentwurfes:**

Außerdem ist zu hinterfragen, inwieweit eine Einschränkung der wirtschaftlichen Tätigkeit der Konzessionsinhaber mit der europarechtlich verankerten Dienstleistungs- und Diskriminierungsfreiheit vereinbar ist. Denn auch wenn die Verweigerung der Genehmigung lediglich Kraftfahrlinien von und nach Drittstaaten betrifft, so sind auch diese Teile der Kraftfahrlinie von der Verweigerung betroffen, welche durch die EU-Mitgliedsstaaten führen. Hierdurch könnten Unternehmen, die in Österreich Auftragsfahrten von und nach Drittstaaten durchführen lassen wollen, durch eine Verweigerung der Genehmigung (wenn der Konzessionsinhaber bereits ein Drittel der ihm konzessionierten Kraftfahrlinien von und nach Drittstaaten zur Gänze im Auftragsverkehr führen lässt) deutlich schlechter gestellt werden, als ein Unternehmer mit gleichem Vorhaben in einem anderen EU-Mitgliedsland.