

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

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. Dies jedoch ohne den Personenbeförderungsgewerben gemäß Gewerbeordnung 1994 anzugehören, da diese gemäß § 2 Abs. 1 Z 15 auf den Betrieb von Kraftfahrlinien nicht anzuwenden ist. Der vorliegende Entwurf zur Novellierung des Kraftfahrliniengesetzes dient der Verwaltungsvereinfachung bei Haltestellengenehmigungen für nicht-kommerzielle Verkehrsdienste, die im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bestellt werden, in dem die Haltestellengenehmigungen automatisch auf die neue Konzessionsinhaberin bzw. den neuen Konzessionsinhaber übergehen können. Die Änderungen vermindern den Verwaltungsaufwand der Konzessionsbehörden, bringen finanzielle Einsparungen für die Unternehmen und wirken sich durch die Nichtabhaltung von Verfahren und Verhandlungen auch positiv für eine klimaneutrale Verwaltung aus. Die Novellierung bringt überdies Anpassungen im Bereich der Anrufsammeltaxis, indem einerseits die Vorbestellungsarten erweitert und andererseits die Betriebszeiten flexibilisiert werden. Im Zuge der Novellierung werden des Weiteren auch die Ressortbezeichnungen aktualisiert sowie geschlechtergerechte Anpassungen vorgenommen.

Besonderer Teil

Zu Z 1 (§ 3 Abs. 1 und 4, § 4a Abs. 1, § 5 Abs. 1 Z 3, § 8a Abs. 1 und 3, 10 Abs. 2, § 13 Abs. 4 und 5, § 35 Abs. 1, 4 und 5, § 36 Abs. 1, 44c Abs. 2 und 3, § 45 Abs. 2, § 46 Abs. 1, § 50 und § 54)

Die Ressortbezeichnung war von „Verkehr, Innovation und Technologie“, in „Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie“ zu aktualisieren.

Zu Z 2 (§ 4a Abs. 1 und 3)

In Abs. 1 und 3 war der Begriff „Konzession“ durch die in der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 verwendete Wortfolge „Zulassung zur Ausübung des Berufs des Personenkraftverkehrsunternehmers“ zu ersetzen. Der Begriff der Konzession wurde hier unkorrekt verwendet, da im Kraftfahrliniengesetz, im Gegensatz zum Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996, zwischen der Zulassung zur Ausübung des Berufs des Personenkraftverkehrsunternehmers und der Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie unterschieden werden muss. In der geänderten Bestimmung war nicht die Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie, sondern die Zulassung zur Ausübung des Berufs des Personenkraftverkehrsunternehmers gemeint, insofern war hier eine Korrektur vorzunehmen.

Zu Z 3 (§ 13 Abs. 4)

Im Sinne einer geschlechtergerechten Sprache wurde diese Anpassung vorgenommen.

Zu Z 4 (§ 33 neuer Abs. 1b)

Bei Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession im Sinne des § 23 Abs. 3 KfVG soll die Haltestellengenehmigung auf die neue Konzessionsinhaberin bzw. den neuen Konzessionsinhaber übergehen, jedoch bedarf es – unbeschadet der Bestimmungen des Absatzes 1a – nach Ablauf von höchstens 15 Jahren seit der letzten Festsetzung einer erneuten Festsetzung der Haltestelle. Die bisherige Regelung, dass nach jeder Neuerteilung einer Konzession alle Haltestellengenehmigungen neu beantragt und wiedererteilt werden mussten, stellte einen Verwaltungsaufwand dar, der durch die Neuregelung verhindert wird.

Die Neuregelung gilt lediglich für Konzessionserteilungen nach § 23 Abs. 3 und somit faktisch nicht für den internationalen Kraftfahrlinienverkehr. Im internationalen Kraftfahrlinienverkehr werden im Gegensatz zum nicht-kommerziellen Kraftfahrlinienverkehr üblicherweise große Haltestellen (Busterminals, Busbahnhof, ...) bedient, welche von mehreren Unternehmen zur gleichen Zeit angefahren werden. Damit hier ein funktionierender Ablauf garantiert werden kann, bedarf es weiterhin der Genehmigung dieser Haltestellen, zumal auch die Haltestellengenehmigungen im internationalen Kraftfahrlinienverkehr quantitativ keinen so großen Aufwand wie jene im nationalen Kraftfahrlinienverkehr darstellen.

Zu Z 5 (§ 33 neuer Abs. 2a)

Kommt der neu geschaffene § 33 Abs. 1b zur Anwendung, so soll die neue Konzessionsinhaberin bzw. der Konzessionsinhaber die Mitbenützung einer Haltestelle nicht beantragen müssen, wenn sie bzw. er bereits Inhaber dieser Haltestellengenehmigungen ist.

Zu Z 6 (§ 34 Abs. 4)

Kommt es zu einem Übergang der Haltestellengenehmigungen gemäß § 33 Abs. 1b, dann wäre es nicht zweckmäßig, wenn die alte Konzessionsinhaberin bzw. der alte Konzessionsinhaber die Haltestellenzeichen entfernen müsste, obwohl diese weiterhin durch die neu erteilte Konzession bedient werden sollen.

Zu Z 7 (§ 35 Abs. 1 zweiter Satz, Abs. 4 zweiter Satz und Abs. 5)

Im Sinne einer geschlechtergerechten Sprache wurde diese Anpassung vorgenommen.

Zu Z 8 (§38 Abs. 3 Z 2)

Aufgrund der fortschreitenden Digitalisierung war die Möglichkeit der Art der Vorbestellung von Anrufsammeltaxis zu erweitern, eine Möglichkeit, die durch die Formulierung „Anmeldungen über Telefon oder in anderer festgesetzter Art“ in der Ziffer 1a) schon gegeben ist. Des Weiteren war eine Flexibilisierung der Betriebszeiten von Anrufsammeltaxis vorzunehmen, damit den Bedürfnissen der Fahrgäste größtmöglich entsprochen werden kann.

Zu Z 9 (§ 42 Abs. 3)

Einerseits wurden geschlechtergerechte Anpassungen vorgenommen und andererseits wurden die Meldepflichten der Unternehmen betreffend den nationalen Kraftfahrlinienverkehr eingeschränkt, da diese Daten von den Verkehrsverbänden selbst erhoben werden.

Zu Z 10 (§ 44c Abs. 2 zweiter Satz)

Im Sinne einer geschlechtergerechten Sprache wurde diese Anpassung vorgenommen.

Zu Z 11 (§ 51 neuer Abs. 8)

Hier wird das Inkrafttreten der Novelle festgelegt.