

Vorblatt

Problem:

Mit Wirksamkeit vom 4. Dezember 2011 gelten

die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates, ABl. Nr. L 300 vom 14.11.2009 S. 51,

die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs, ABl. Nr. L 300 vom 14.11.2009 S. 72, und

die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, ABl. Nr. L 300 vom 14.11.2009 S. 88.

Die Bestimmungen über den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers waren in der nunmehr durch Verordnung (EG) Nr. 1071/09 ersetzten Richtlinie EG/26/96 des Rates normiert und sowohl im Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996, im Kraftfahrliniengesetz und der Berufszugangsverordnung Kraftfahrlinien- und Gelegenheitsverkehr - BZP-VO für den Personenkraftverkehr als auch im Güterbeförderungsgesetz 1995 und der Berufszugangs-Verordnung Güterkraftverkehr - BZGü-VO für den Güterkraftverkehr umgesetzt. Die in der neuen Verordnung über den Berufszugang explizit geregelten Bereiche sind daher im Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996, im Kraftfahrliniengesetz und im Güterbeförderungsgesetz 1995 zu entfernen beziehungsweise, wenn erforderlich, anzupassen. Gegebenenfalls sind unionsrechtliche Bestimmungen durch ausführende Bestimmungen im Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996, im Kraftfahrliniengesetz und im Güterbeförderungsgesetz 1995 zu präzisieren.

Die Bestimmungen über den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs sind im Güterbeförderungsgesetz 1995 an die Verordnung (EG) Nr. 1072/09 anzupassen.

Die Bestimmungen über den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt sind im Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 und im Kraftfahrliniengesetz an die Verordnung (EG) Nr. 1073/09 anzupassen.

Weiters waren Bestimmungen der Richtlinie 2002/15/EG zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben, ABl. Nr. L 80 vom 23.03.2002 S. 35, im GüterbefG, im GelverkG und im KfLG umzusetzen.

Sonstige Änderungen im KfLG sind einerseits durch das Urteil des EuGH vom 22. Dezember 2010 in der Rechtssache C-338/09 erforderlich und andererseits praxisindiziert oder aber redaktioneller Art.

Ziel:

Insbesondere Bereinigung und Anpassung parallel zu EU-Recht geregelter Bestimmungen im GelverkG, im KfLG und im GüterbefG, die ursprünglich auf der Umsetzung der Richtlinie EG/26/96 beruhten, welche nunmehr durch die Verordnung (EG) Nr. 1071/09 ersetzt wurde. Weiters Umsetzung von Regelungen betreffend die Arbeitszeit selbständiger Kraftfahrer entsprechend der Richtlinie 2002/15/EG.

Inhalt/Problemlösung:

Die relevanten Bestimmungen des GelverkG, des KfLG und des GüterbefG werden entsprechend den Inhalten der Verordnungen bereinigt, die gesetzlichen Grundlagen für die Führung des unionsrechtlich vorgesehenen einzelstaatlichen elektronischen Registers geschaffen und, wo erforderlich, ausführende Bestimmungen im GelverkG, im KfLG und im GüterbefG normiert sowie Richtlinienbestimmungen implementiert.

Alternativen:

Keine, da der Großteil der im GelverkG, im KfLG und im GüterbefG geänderten Bestimmungen bisher ihre Grundlage in einer Richtlinie hatten, nunmehr jedoch in eine EU-Verordnung gefasst sind, sodass parallel bestehende nationale Regelungen obsolet sind oder angepasst werden müssen. Die Implementierung der relevanten Bestimmungen der Richtlinie 2002/15/EG ist ebenfalls verpflichtend.

Auswirkungen des Regelungsvorhabens:

- Finanzielle Auswirkungen:

Kosten werden verursacht werden durch die Einrichtung des Verkehrsunternehmensregisters; da das Register durch Unionsrecht verpflichtend vorgeschrieben ist, sind diese Aufwendungen unvermeidbar. Auf der Grundlage eingeholter Kostenschätzungen werden sich die Kosten auf rund 600.000 Euro für die Einrichtung des Registers und etwa 5.300 Euro/Monat für den laufenden Betrieb belaufen. Die Bede-

ckung erfolgt aus dem Budget des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, wobei die benötigten finanziellen Mittel durch Rücklagenauflösung zur Verfügung gestellt werden können.

Von diesen Kosten abgesehen, sind durch den vorliegenden Entwurf Änderungen weder einnahmen- noch ausgabenseitig zu erwarten.

– **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 ist nicht unmittelbar relevant in konsumentenschutzpolitischer oder sozialer Hinsicht.

– **Geschlechtsspezifische Auswirkungen:**

Keine.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Konformität ist gegeben, da der Entwurf eine begleitende Maßnahme zur Anwendung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/09, (EG) Nr. 1072/09 und (EG) Nr. 1073/09 darstellt und relevante Teile der Richtlinie 2002/15/EG umsetzt.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

1. Hauptgesichtspunkte des Entwurfes (Ausgangslage und Zielsetzung):

Die

Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates, ABl. Nr. L 300 vom 14.11.2009 S. 51,

die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs, ABl. Nr. L 300 vom 14.11.2009 S. 72, und

die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, ABl. Nr. L 300 vom 14.11.2009 S. 88,

gelten mit Wirksamkeit vom 4. Dezember 2011, wodurch unter anderem auch das Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996, das Kraftfahrliniengesetz und das Güterbeförderungsgesetz 1995 anzupassen sind. Dieser Anpassungsbedarf ist vor allem dadurch gegeben, dass die Bestimmungen über den Zugang zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers in der nunmehr durch eine Verordnung ersetzten Richtlinie EG/26/96 des Rates normiert waren, und daher ihre Umsetzung sowohl im Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996, im Kraftfahrliniengesetz und der Berufszugangsverordnung Kraftfahrlinien- und Gelegenheitsverkehr - BZP-VO, BGBl. Nr. 889/1994 idF BGBl. II Nr. 459/2010, für den Personenkraftverkehr als auch im Güterbeförderungsgesetz 1995 und der Berufszugangs-Verordnung Güterkraftverkehr - BZGü-VO, BGBl. Nr. 221/1994 idF BGBl. II Nr. 280/2000, für den Güterkraftverkehr fanden. Die in der neuen Verordnung über den Berufszugang explizit geregelten Bereiche müssen daher im Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996, im Kraftfahrliniengesetz und im Güterbeförderungsgesetz 1995 aufgehoben, wenn erforderlich angepasst, oder aber durch ausführende Bestimmungen anwendbar gemacht werden.

Diese unionsrechtlichen Anpassungen betreffen insbesondere

Gesetzliche Grundlage für die Einrichtung und den Betrieb des einzelstaatlichen elektronischen Verkehrsunternehmensregisters,

Bestimmungen über die Berufszugangsvoraussetzungen der Zuverlässigkeit, finanziellen Leistungsfähigkeit, fachlichen Eignung und der Niederlassung,

Erteilung und Entziehung der Berufszugangsberechtigung in Bescheidform,

Erfordernis der Bestellung eines betriebsinternen oder externen Verkehrsleiters,

Verantwortlichkeit des Verkehrsleiters,

angepasste Strafbestimmungen,

angepasste Behördenzuständigkeit,

Bestimmungen zur Einhaltung der neuen Meldepflichten an die Europäische Kommission,

Umsetzung der Bestimmungen über die Arbeitszeit selbstständiger Kraftfahrer.

Weitere Änderungen im Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 und im Güterbeförderungsgesetz 1995 gehen auf Anregungen der Wirtschaft und der Bundesländer zurück.

Weitere Änderungen im Kraftfahrliniengesetz betreffen das Urteil des EuGH vom 22. Dezember 2010 in der Rechtssache C-338/09 (kein Konkurrenzschutz für Linien, die im Wesentlichen touristischen Zwecken dienen sowie Änderung der Bestimmung, dass Personenkraftverkehrsunternehmer aus dem EWR-Raum nicht schon vor Konzessionserteilung nach KfVG, 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. Die missverständliche Regelung, dass die Umwandlung eines existenten Kraftfahrlinienverkehrs in ein Rufbussystem keiner gesonderten Konzession bedarf, wird klar gestellt. 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 vor allem redaktioneller Natur und dienen der geschlechtsneutralen Bezeichnung von Organen.

2. Regelungstechnik:

Der vorliegende Entwurf passt im Wege einer Sammelnovelle nationales Recht dem Unionsrecht an und fügt neue ausführende Regelungen in das bestehende System des GelverkG, des KflG und des GütbefG ein.

3. Finanzielle Auswirkungen und Auswirkungen auf Verwaltungslasten:

Kosten werden durch die Einrichtung des unionsrechtlich vorgeschriebenen Verkehrsunternehmensregisters entstehen, wobei bezüglich der Höhe nur eine Schätzung möglich ist. Es ist dabei von Kosten in der Höhe von rund 600.000 Euro für die Einrichtung des Registers und in der Folge mit monatlichen laufenden Kosten von rund 5.300 Euro zu rechnen. Darüber hinaus werden keine Änderungen hinsichtlich der Einnahmen oder Ausgaben bewirkt.

Neue Informationsverpflichtungen (und somit Verwaltungslasten) entstehen lediglich durch die in Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG festzulegende Verpflichtung zur Führung und Aufbewahrung von Aufzeichnungen über die Arbeitszeit von selbstständigen Kraftfahrern. Eine Quantifizierung dieser Verwaltungslasten ist nicht möglich, weil nicht festgestellt werden kann, wie viele Personen von dieser Regelung betroffen sein werden.

4. Kompetenzgrundlage:

In kompetenzrechtlicher Hinsicht stützt sich das im Entwurf vorliegende Bundesgesetz hinsichtlich des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes 1996 und des Güterbeförderungsgesetzes 1995 auf Art. 10 Abs. 1 Z 8 und 9 B-VG („Angelegenheiten des Gewerbes und der Industrie“).

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.

Die arbeitsrechtlichen Bestimmungen unterfallen dem Kompetenztatbestand des Art. 10 Abs. 1 Z 11 B-VG.

Besonderer Teil

Zu Art. 1 (Änderung des Güterbeförderungsgesetzes 1995)

Zu Z 1 (§ 1 Abs. 1):

Der Geltungsbereich des GütbefG umfasst nunmehr aufgrund der umzusetzenden Richtlinie 2002/15/EG auch die Arbeitszeit von selbstständigen Kraftfahrern bei der gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern. Aus Gründen einer besseren Systematik wurde der erste Satz in Ziffern untergliedert.

Zu Z 2 (§ 2 Abs. 4):

Die Frist für die Bearbeitung des Antrags auf Erteilung einer Konzession ab dem Zeitpunkt, zu dem alle erforderlichen Belege bei der Behörde eingelangt sind, wird für die auf drei Monate gemäß Artikel 11 Abs. 3 Verordnung (EG) Nr. 1071/09 festgelegt. Weiters wurde klargestellt, welche Belege einem Antrag auf Erteilung einer Konzession anzuschließen sind.

Zu Z 3 (§ 3 Abs. 2a):

Anpassung des Zitats der Verordnung (Verordnung (EG) Nr. 1072/09), in der nunmehr die Gemeinschaftslizenz geregelt wird.

Zu Z 4 (§ 4 Z 1):

Die Ausnahmeregelung von der Konzessionspflicht für die Beförderung von Postsendungen wurde auf „die Beförderung von Postsendungen im Rahmen des Universaldienstes“ eingeschränkt.

Zu Z 5 (§ 5 Abs. 1):

Den allgemeinen Voraussetzungen für die Ausübung eines reglementierten Gewerbes wird die Voraussetzung einer tatsächlichen und dauerhaften Niederlassung in Österreich gemäß Verordnung (EG) Nr. 1071/09 hinzugefügt. Nähere Kriterien ergeben sich aus Artikel 5 leg.cit.

Zu Z 6 (§ 5 Abs. 1a bis 6):

Die zusätzliche, ein Jahr nicht übersteigende Frist für den Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit entfällt, da in der Verordnung (EG) Nr. 1071/09 in Artikel 13 Abs. 1 lit. c nur noch eine sechsmonatige Frist vorgesehen ist. Weiters Anpassung des Zitats der Verordnung (Verordnung (EG) Nr. 1072/09), in der nunmehr die Gemeinschaftslizenz geregelt wird.

Die Bestimmungen über die Zuverlässigkeit gelten nunmehr auch für den Verkehrsleiter. Die Rahmenbedingungen für die Zuverlässigkeit sind jetzt in Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1071/09 geregelt. Unabhängig davon sollen die bisherigen Kriterien, unten denen die Zuverlässigkeit auf keinen Fall gegeben ist, bestehen bleiben.

Die Bestimmungen über die finanzielle Leistungsfähigkeit müssen nunmehr in Abs. 3 den Voraussetzungen gemäß Artikel 7 Verordnung (EG) Nr. 1071/09 entsprechen. Die Bestimmung, dass für die Überprüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit neben den erforderlichen finanziellen Mitteln keine erheblichen Rückstände an Steuern oder an Beiträgen zur Sozialversicherung, die aus unternehmerischer Tätigkeit geschuldet werden, bestehen dürfen, wurde aus der Berufszugangs-Verordnung Güterkraftverkehr (BZGü-VO) ins GütbefG übernommen.

Die Bescheinigung über den Nachweis der fachlichen Eignung in Abs. 4 muss nunmehr Anhang III der Verordnung (EG) Nr. 1071/09 entsprechen. Für die Gestaltung dieser Bescheinigung (Sicherheitsmerkmale) wird der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie eine Verordnungsermächtigung eingeräumt.

In die von der Landeshauptfrau/vom Landeshauptmann zu bestellenden Prüfungskommissionen sind in Abs. 5 nunmehr auch Verkehrsleiter, die seit mindestens drei Jahren ohne Unterbrechung in diesem Gewerbe tätig sind, zu berufen. Das Wort „Beamter“ wurde im letzten Satz des Abs. 5 durch das Wort „öffentlich Bediensteten“ ersetzt, da auch ein Vertragsbediensteter zum Vorsitzenden der Kommission bestellt werden kann.

Die Verordnungsermächtigung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie in Abs. 6 betreffend die Festlegung der Sachgebiete der Prüfung besteht nicht mehr, da diese ausnahmslos Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 zu entsprechen haben. Die von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung festzulegenden Universitäts-, Fachhochschul- oder Fachschuldiplome sowie sonstige Prüfungszeugnisse müssen Kenntnisse der Sachgebiete gemäß Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1071/09 nachweisen.

Durch Änderung der Wortfolge „des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie“ (Abs. 4) und „Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ (Abs. 6) in „der Bundesministerin/des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie“ und „Die Bundesministerin/der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ wurde eine geschlechtsneutrale Formulierung geschaffen.

Durch Änderung der Wortfolge „vom Landeshauptmann“ (Abs. 4 und 5) und „der Landeshauptmann“ (Abs. 5) in „von der Landeshauptfrau/vom Landeshauptmann“ und „die Landeshauptfrau/der Landeshauptmann“ wurde eine geschlechtsneutrale Formulierung geschaffen.

Zu Z 7 (§ 5a):

Die mit Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1071/09 neu geschaffene Funktion des Verkehrsleiters erfordert Bestimmungen

in Abs. 1 über

- die Benennung des Verkehrsleiters,
- die Voraussetzungen für die Ausübung der Funktion des Verkehrsleiters,
- die Genehmigung der Benennung mit Bescheid,
- die Vorgangsweise bei der Benennung von mehr als einem Verkehrsleiter,
- die Vorgangsweise bei der Bestellung von einem Geschäftsführer

in Abs. 2 über

- die Vorgangsweise bei Verlust der Zuverlässigkeit eines Unternehmers oder eines gewerberechtl. Geschäftsführers, der auch Verkehrsleiter ist,

in Abs. 3 über

- die Eintragung in das Verkehrsunternehmensregister durch die konzessionserteilende Behörde.

und in Abs. 4 über

- die Klarstellung, dass, falls der Verkehrsleiter die Anforderungen der Zuverlässigkeit nicht mehr erfüllt, Artikel 13 Abs. 1 lit. a der Verordnung (EG) Nr. 1071/09 unbeschadet der Bestimmungen über die Fortbetriebsrechte zur Anwendung kommt.

Aufgrund der subsidiären Geltung der GewO 1994 gemäß § 1 Abs. 5 GütbefG, sind im Zusammenhang mit den Fortbetriebsrechten die §§ 41 bis 45 GewO 1994 anzuwenden. Die Bestimmungen über die Fortbetriebsrechte im GütbefG konnten daher gestrichen und für die Regelung der Funktion des Verkehrsleiters herangezogen werden.

Zu Z 8 (§ 6 Abs. 4):

Zwecks Beseitigung von Unklarheiten im Rahmen von Verkehrskontrollen wurde in Z 1 die Wortfolge „Vertrag über die Vermietung des Fahrzeuges“ durch die Wortfolgen „Vertrag über die Vermietung des Kraftfahrzeuges“ und „das Kennzeichen des Kraftfahrzeuges“ ersetzt.

Zu Z 9 (§ 7 Abs. 1 bis 3):

In Abs. 1 Z 1 ist das Zitat der Verordnung (Verordnung (EG) Nr. 1072/09), in der nunmehr die Gemeinschaftslizenz geregelt wird, anzupassen. In Abs. 1 Z 3 und 4 wird die Wortfolge „des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „der Bundesministerin/des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie“ ersetzt, wodurch eine geschlechtsneutrale Formulierung geschaffen wird.

Da Kapitel III der Verordnung (EG) Nr. 1072/09 die Kabotage nunmehr zur Gänze regelt, ist Abs. 2 entsprechend zu bereinigen. Die bisher bestehende Verordnungsermächtigung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie hinsichtlich der Gestaltung und der Handhabung der mitzuführenden Kontrollblätter hat daher zu entfallen. Die Bestimmung, dass Kabotage mit Drittländern nur gestattet ist, wenn mit dem Staat, in dem der Unternehmer seinen Sitz hat, eine diesbezügliche Vereinbarung besteht, bleibt aufrecht. Da sich außerdem mehrfach Unklarheiten ergeben haben, ob Kabotage im grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehr gem. der Richtlinie 92/106/EWG nach wie vor zulässig ist, wird dies eindeutig klargestellt. In Abs. 2 Z 2 wird die Wortfolge „des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „der Bundesministerin/des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie“ ersetzt, wodurch eine geschlechtsneutrale Formulierung geschaffen wird.

Um Unklarheiten zu vermeiden, werden die in Abs. 3 normierten, von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie abzuschließenden, Kabotagevereinbarungen durch die Bezeichnung „Kabotagevereinbarungen mit Drittländern“ spezifiziert. Weiters wird die Wortfolge „der Bundesminister für

Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „die Bundesministerin/der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ ersetzt, wodurch eine geschlechtsneutrale Formulierung geschaffen wird.

Zu Z 10 (§ 7 Abs. 5):

Nähere Bestimmungen des mit der Genehmigung gemäß § 7 Abs. 1 Z 2 mitzuführenden Fahrtenberichtsheftes sollen durch Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie geregelt werden.

Zu Z 11 (§§ 7a und 7b):

Die Gemeinschaftslizenz ist nunmehr in der Verordnung (EG) Nr. 1072/09 geregelt, hat Sicherheitsmerkmale aufzuweisen und ist in das Verkehrsunternehmensregister einzutragen. Daher ist durch § 7a eine neue Bestimmung zu schaffen und in Abs. 1 bezüglich des Musters der Gemeinschaftslizenz und der beglaubigten Kopien auf Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1073/09 zu verweisen. Die Gestaltung der Gemeinschaftslizenz erfolgt mittels Verordnungsermächtigung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie. In Abs. 2 wird die Geltungsdauer der Gemeinschaftslizenz auf fünf Jahre begrenzt. In Abs. 3 werden die einheitliche Zusammensetzung der Seriennummern der Gemeinschaftslizenz und der beglaubigten Kopien, deren Eintragung in das Verkehrsunternehmensregister, und in Abs. 4 die Behördenbezeichnungen der Landeshauptleute für die Eintragung in das Verkehrsunternehmensregister festgelegt. In Abs. 5 wird normiert, dass die Gemeinschaftslizenz sowie sämtliche Abschriften bei der Konzessionsbehörde abzugeben sind, wenn die Gewerbeberechtigung endet oder die Konzession wegen Nichterfüllung der Konzessionsvoraussetzungen entzogen wird.

Die in § 7b geregelte Fahrerbescheinigung hat nunmehr dem Muster in Anhang III der Verordnung (EG) Nr. 1072/09 zu entsprechen. Die Gestaltung der Fahrerbescheinigung erfolgt mittels Verordnungsermächtigung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie. In Abs. 2 ist die Geltungsdauer und in Abs. 3 die Rückerstattung an die ausstellende Behörde bei Wegfall der Voraussetzungen geregelt.

Zu Z 12 (§ 10 Abs. 1):

Die Definition des Werkverkehrs wurde in Z 3 an Artikel I Abs. 5 lit. d sublit. iii angepasst.

Zu Z 13 (§ 19 Abs. 4 und 5):

In Abs. 4 Z 3 ist das Zitat der Verordnung (Verordnung (EG) Nr. 1072/09), in der nunmehr die Fahrerbescheinigung geregelt wird, anzupassen.

Da für die Ausstellung des Fahrerqualifizierungsnachweises nicht ausschließlich die Bezirksverwaltungsbehörde, sondern auch der Landeshauptmann und die Bundespolizeidirektion, zuständig sind, wird der Begriff „Bezirksverwaltungsbehörde“ durch den Begriff „Behörde“ in Abs. 5 ersetzt. Die Wortfolge „des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie“ wird durch die Wortfolge „Die Bundesministerin/der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ ersetzt, wodurch eine geschlechtsneutrale Formulierung geschaffen wird.

Zu Z 14 (§ 20 Abs. 2):

Das Zitat der Verordnung (Verordnung (EG) Nr. 1072/09), in der nunmehr die Gemeinschaftslizenz und die Fahrerbescheinigung geregelt sind, wird angepasst. Die Wortfolge „der Landeshauptmann“ wird durch die Wortfolge „die Landeshauptfrau/der Landeshauptmann“ ersetzt, wodurch eine geschlechtsneutrale Formulierung geschaffen wird.

Zu Z 15 (§ 20 Abs. 5):

In den Bestimmungen über die Zuständigkeit der konzessionserteilenden Behörde

- kann in Z 5 die Verlängerung Fortbetriebsrechts entfallen, da die entsprechende Bestimmungen im GütbefG (ehemaliger § 5a Abs. 1) gestrichen wurde,
- kann in Z 6 die Feststellung vom Vorliegen der fachlichen Eignung des überlebenden Ehegatten entfallen, da die entsprechenden Bestimmungen im GütbefG (ehemaliger § 5a Abs. 2) gestrichen wurde,
- wird die ursprüngliche Z 7 zur Z 5,
- wird in Z 6 die Rückforderung der Gemeinschaftslizenz und der Fahrerbescheinigung gemäß Verordnung (EG) Nr. 1072/09 verankert,
- wird in Z 7 lit. a bis c die Behördenzuständigkeit hinsichtlich des Verkehrsleiters (Genehmigung der Benennung, Überprüfung der Zuverlässigkeit, Erklärung der Ungeeignetheit) festgelegt,

- wird in Z 8 die Eintragung der Daten in das Verkehrsunternehmensregister sowie deren Berichtigung, Übermittlung und Löschung festgelegt und
- werden in Z 9 die Meldepflichten an das bmvit aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 1071/09 und der Verordnung (EG) Nr. 1073/09 festgelegt.

Zu Z 16 (§ 22):

Da die Amtshilfe innerhalb der EU nunmehr zur Gänze im Straßenverkehrspaket geregelt ist, ist lediglich die weitere Geltung sonstiger gegenseitiger Amts- und Rechtshilfeabkommen zu normieren

Zu Z 17 (§ 23 Abs. 1 bis 4):

In Abs. 1 Z 8 wird das Zitat der Verordnung (Verordnung (EG) Nr. 1072/09), in der nunmehr die Gemeinschaftslizenz und die Fahrerbescheinigung geregelt sind, angepasst. Da nunmehr sowohl die Zulassung zum Güterkraftverkehrsunternehmer als auch der Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs im Straßenverkehrspaket geregelt sind, werden die Zitate der entsprechenden Verordnungen in Z 9 angepasst. Z 11 kann entfallen, da die Bestimmung über die Kontrollblätter ersatzlos gestrichen wird.

In Abs. 2 Z 4 wird das Zitat der Verordnung (Verordnung (EG) Nr. 1072/09), in der nunmehr die Gemeinschaftslizenz und die Fahrerbescheinigung geregelt sind, angepasst. Da nunmehr sowohl die Zulassung zum Güterkraftverkehrsunternehmer als auch der Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs im Straßenverkehrspaket geregelt sind, werden die Zitate der entsprechenden Verordnungen in Z 5 angepasst.

In Abs. 3 entfällt die Verweisung auf Z 11, da die Bestimmung über die Kontrollblätter ersatzlos gestrichen wird. Das Zitat der Verordnung (Verordnung (EG) Nr. 1072/09) wird angepasst. Weiters wird normiert, dass bei einem schwersten Verstoß gemäß Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/09, die zuständige Behörde des Niederlassungsmitgliedstaates zu verständigen ist.

In Abs. 4 zweiter Satz ist die Verweisung auf Abs. 1 Z 8 bis 10 zu reduzieren, da die Bestimmung über die Kontrollblätter ersatzlos gestrichen wird.

Zu Z 18 (§ 23 Abs. 8 und 9):

In Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG ist eine Strafbestimmung bei Überschreitung der wöchentlichen Höchstarbeitszeit gemäß § 24c, bei Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Ruhepausen gemäß § 24d, bei Überschreitung der Tagesarbeitszeit gemäß § 24e Abs. 1 und bei fehlendem Ausgleich der Nacharbeit gemäß § 24e Abs. 2 für selbstständige Kraftfahrer zu schaffen. Der Strafrahmen entspricht § 28 Abs. 3 ArbeitszeitG. Weiters ist eine Strafbestimmung bei Verletzung der Aufzeichnungs- oder Aufbewahrungspflicht gemäß § 24f für selbstständige Kraftfahrer zu schaffen.

Zu Z 19 (Abschnitte VIII und IX):

Zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1071/09, insbesondere der Artikel 11 bis 14, hat jeder Mitgliedstaat ein einzelstaatliches elektronisches Register der Kraftverkehrsunternehmen (Güter- und Personenverkehr) zu führen, in dem die laut Beschluss der EK vom 17. Dezember 2009, K(2009)9959, erfasste Mindestanforderung an Daten einzugeben ist. Die erforderlichen nationalen Bestimmungen sind in Abschnitt VIII, § 24a, normiert.

Das Register wird bei der Bundesrechenzentrum GmbH geführt.

In Abschnitt IX betreffend die Arbeitszeit der selbstständigen Kraftfahrer werden in Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG in § 24b die Begriffsbestimmungen, in § 24c die wöchentliche Höchstarbeitszeit, in § 24d die Ruhepausen, in § 24e die Nacharbeit und in § 24f die Aufzeichnungspflicht festgelegt. Hinsichtlich der Definition der Arbeitszeit ist zur Klarstellung jedenfalls darauf hinzuweisen, dass die „Bereitschaftszeit“ i.S. von Art. 3 lit. b der Richtlinie nicht zur Arbeitszeit zählt und der Begriff auch auf selbstständige Kraftfahrer nicht anzuwenden ist. Eine Verpflichtung, die zu führenden Aufzeichnungen mitzuführen, besteht nicht; die Bestimmungen der §§ 24c – 24f können aber durch Vorlageauftrag der Behörde an den selbstständigen Kraftfahrer von dieser überprüft werden.

Zu Z 20 (§ 25 Abs. 2):

In den Verweisungen ist die Verordnung (EWG) Nr. 881/92 durch die Verordnung (EG) Nr. 1071/09 zu ersetzen.

Zu Z 21 (§ 25 Abs. 4 bis 6):

Die Verweisungen sind um die Verordnung (EG) Nr. 1072/09 zu ergänzen.

Die Verweisungen sind um die Ökopunkteverordnung zu ergänzen.

Die Verweisungen sind um die Richtlinie 91/439/EWG zu ergänzen.

Zu Z 22 (§ 26 Abs. 9):

Für den ab 4.12.2011 von jedem Güterkraftverkehrsunternehmen zu benennenden Verkehrsleiter wird eine Übergangsregelung für bestehende Unternehmen geschaffen und weiters normiert, dass innerhalb eines Monats ein Verkehrsleiter zu benennen ist, falls ein Unternehmen zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Novelle des GütbefG keinen Verkehrsleiter benannt hat.

Zu Z 23 (§ 27a Z 1):

Da die Richtlinie 96/26/EG durch Artikel 29 Verordnung (EG) Nr. 1071/09 aufgehoben wird, ist Z 1 zu streichen. In der neuen Z 1 wird auf die Richtlinie 2002/15/EG verwiesen.

Zu Art. 2 (Änderung des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes 1996):

Zu Z 1 (§ 1 Abs. 1):

Der Geltungsbereich des GelverkG umfasst nunmehr aufgrund der umzusetzenden Richtlinie 2002/15/EG auch die Arbeitszeit von selbstständigen Kraftfahrern bei der gewerbsmäßigen Beförderung von Personen mit Omnibussen. Aus Gründen einer besseren Systematik wurde der erste Satz in Ziffern untergliedert.

Zu Z 2 (§ 2 Abs. 3):

Die Frist für die Bearbeitung des Antrags auf Erteilung einer Konzession ab dem Zeitpunkt, zu dem alle erforderlichen Belege bei der Behörde eingelangt sind, wird für die Personenkraftgewerbe (das Ausflugswagen-Gewerbe, das Stadtrundfahrten-Gewerbe und das Mietwagen-Gewerbe mit Omnibussen) auf drei Monate gemäß Artikel 11 Abs. 3 Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 festgelegt. Weiters wurde klargestellt, welche Belege einem Antrag auf Erteilung einer Konzession anzuschließen sind.

Zu Z 3 (§ 4 Abs. 3):

Anpassung des Zitats der Verordnung (Verordnung (EG) Nr. 1073/2009), in der nunmehr die Gemeinschaftslizenz geregelt wird.

Zu Z 4 (§ 5 Abs. 1):

Den allgemeinen Voraussetzungen für die Ausübung eines reglementierten Gewerbes wird die Voraussetzung einer tatsächlichen und dauerhaften Niederlassung in Österreich gemäß Verordnung (EG) Nr. 1071/09 hinzugefügt. Diese neue zusätzliche Konzessionsvoraussetzung wird auch für die nicht von der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 erfassten Gewerbe normiert. Nähere Kriterien ergeben sich aus Artikel 5 leg.cit.

Zu Z 5 (§ 5 Abs. 2a bis 5):

Die zusätzliche, ein Jahr nicht übersteigende Frist für den Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit für die Personenkraftgewerbe entfällt in Abs. 2a, da in der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 in Artikel 13 Abs. 1 lit. c nur noch eine sechsmonatige Frist vorgesehen ist. Weiters Anpassung des Zitats der Verordnung (Verordnung (EG) Nr. 1073/2009), in der nunmehr die Gemeinschaftslizenz geregelt wird.

Die Bestimmungen über die Zuverlässigkeit gelten nunmehr auch für den Verkehrsleiter im Rahmen der Personenkraftgewerbe und wurden in Abs. 3 an Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 angepasst. Unabhängig davon sollen die bisherigen Kriterien, unter denen die Zuverlässigkeit auf keinen Fall gegeben ist, bestehen bleiben.

Die Bestimmungen über die finanzielle Leistungsfähigkeit für die Personenkraftgewerbe in Abs. 4 müssen nunmehr den Voraussetzungen gemäß Artikel 7 Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 entsprechen. Die Bestimmung, dass für die Überprüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit neben den erforderlichen finanziellen Mitteln keine erhebliche Rückstände an Steuern oder an Beiträgen zur Sozialversicherung, die aus unternehmerischer Tätigkeit geschuldet werden, bestehen dürfen, wurde aus der Berufszugangsverordnung Kraftfahrlinien- und Gelegenheitsverkehr (BZP-VO) ins GelverkG übernommen.

Die Bescheinigung über den Nachweis der fachlichen Eignung für die Personenkraftgewerbe in Abs. 5 muss nunmehr Anhang III der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 entsprechen. Für die Gestaltung dieser Bescheinigung wird der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie eine Verordnungsermächtigung eingeräumt. Durch Änderung der Wortfolge „vom Landeshauptmann“ „von der Landeshauptfrau/vom Landeshauptmann“ wurde eine geschlechtsneutrale Formulierung geschaffen.

Zu Z 6 (§ 5 Abs. 5a)

Die fachliche Eignung (Befähigungsnachweis) für das Taxi-Gewerbe, das Mietwagen-Gewerbe mit Personenkraftwagen und das mit Omnibussen ausgeübte Gästewagen-Gewerbe und die Anerkennung von

Universitäts-, Fachhochschul- oder Fachschuldiplomen sowie sonstigen Prüfungszeugnissen ist, da diese Gewerbe von der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 nicht erfasst sind, zwecks Übersichtlichkeit in einem eigenen Absatz zu regeln.

Als Nachweis der mindestens dreijährigen fachlichen Tätigkeit für das Taxi-Gewerbe und das Mietwagen-Gewerbe mit Personenkraftwagen sollen nur mehr Bestätigungen eines Sozialversicherungsträgers anerkannt werden, die über ein geringfügiges Beschäftigungsverhältnis im Sinne des § 5 Abs. 2 Allgemeines Sozialversicherungsgesetz hinausgehen, um der Ausübung dieser Gewerbe durch unqualifizierte Unternehmer entgegenzuwirken.

Durch Änderung der Wortfolge „vom Landeshauptmann“ in „von der Landeshauptfrau/vom Landeshauptmann“ wurde eine geschlechtsneutrale Formulierung geschaffen.

Zu Z 7 (§ 5 Abs. 6):

In die von der Landeshauptfrau/vom Landeshauptmann zu bestellenden Prüfungskommissionen sind nunmehr auch Verkehrsleiter, die seit mindestens drei Jahren ohne Unterbrechung in diesem Gewerbe tätig sind, zu berufen. Das Wort „Beamter“ wurde im letzten Satz des Abs. 5 durch das Wort „öffentlich Bediensteten“ ersetzt, da auch ein Vertragsbediensteter zum Vorsitzenden der Kommission bestellt werden kann. Durch Änderung der Wortfolge „vom Landeshauptmann“ und „der Landeshauptmann“ in „von der Landeshauptfrau/vom Landeshauptmann“ und „die Landeshauptfrau/der Landeshauptmann“ wurde eine geschlechtsneutrale Formulierung geschaffen.

Zu Z 8 (§ 5 Abs. 8):

Die Verordnungsermächtigung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend die Festlegung der Sachgebiete der Prüfung und die auszustellenden Bescheinigungen umfasst nur mehr das Taxi-Gewerbe, das Mietwagen-Gewerbe mit Personenkraftwagen und das mit Omnibussen ausgeübte Gästewagen-Gewerbe. Die von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung festzulegenden Universitäts-, Fachhochschul- oder Fachschuldiplome sowie sonstige Prüfungszeugnisse für die Personenkraftgewerbe müssen Kenntnisse der Sachgebiete gemäß Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 nachweisen. Durch Änderung der Wortfolge „Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ in „Die Bundesministerin/der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ wurde eine geschlechtsneutrale Formulierung geschaffen.

Zu Z 9 (§ 6a):

Die mit Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 neu geschaffene Funktion des Verkehrsleiters für die Personenkraftgewerbe erfordert Bestimmungen

in Abs. 1 über

- die Benennung des Verkehrsleiters,
- die Voraussetzungen für die Ausübung der Funktion des Verkehrsleiters,
- die Genehmigung der Benennung mit Bescheid,
- die Funktion des Verkehrsleiters, wenn einer natürlichen Person die Konzession erteilt wurde,
- die Funktion des Verkehrsleiters und die Vorgangsweise, wenn in einem Unternehmen ein gewerberechtl. Geschäftsführer bestellt und diese Bestellung bescheidmäßig genehmigt wurde,

in Abs. 2 über

- die Vorgangsweise bei Verlust der Zuverlässigkeit eines Unternehmers oder eines gewerberechtl. Geschäftsführers, der auch Verkehrsleiter ist,

in Abs. 3 über

- die Eintragung in das Verkehrsunternehmensregister durch die konzessionserteilende Behörde,

und in Abs. 4 über

- die Klarstellung, dass, falls der Verkehrsleiter die Anforderungen der Zuverlässigkeit nicht mehr erfüllt, Artikel 13 Abs. 1 lit. a der Verordnung (EG) Nr. 1071/09 unbeschadet der Bestimmungen über die Fortbetriebsrechte zur Anwendung kommt.

Zu Z 10 (§ 7):

Aufgrund der subsidiären Geltung der GewO 1994 gemäß § 1 Abs. 2 GelverkG, sind im Zusammenhang mit den Fortbetriebsrechten die §§ 41 bis 45 GewO 1994 anzuwenden. Die Bestimmungen über die Fortbetriebsrechte im GelverkG konnten daher gestrichen werden.

Zu Z 11 (§ 10 Abs. 3):

Da aufgrund der Änderung des Tabakgesetzes bei den in Omnibussen ausgeübten gewerbsmäßigen Gelegenheitsverkehren ein absolutes Rauchverbot besteht, ist die Bestimmung über die Anbringung von Hinweistafeln betreffend Sitzplätze für Nichtraucher zu streichen.

Zu Z 12 (§ 11 Abs. 1):

In Abs. 1 Z 1 ist das Zitat der Verordnung (Verordnung (EG) Nr. 1073/09), in der nunmehr die Gemeinschaftslizenz geregelt wird, anzupassen. In Abs. 1 Z 2 und 4 wird die Wortfolge „des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „der/des Bundesministerin/Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie“ ersetzt, wodurch eine geschlechtsneutrale Formulierung geschaffen wird. Weiters wurden in Abs. 1 Z 3 (Landverkehrsabkommen mit der Schweiz) und Abs. 1 Z 5 (Interbus-Übereinkommen) auf Anregung des BKA die Verweise richtig gestellt.

Zu Z 13 (§ 11a):

Die Gemeinschaftslizenz für die Personenkraftgewerbe ist nunmehr in der Verordnung (EG) Nr. 1073/09 geregelt, hat Sicherheitsmerkmale aufzuweisen und ist in das Verkehrsunternehmensregister einzutragen. Daher ist durch § 11a eine neue Bestimmung zu schaffen und in Abs. 1 bezüglich des Musters der Gemeinschaftslizenz und der beglaubigten Kopien auf Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1073/09 zu verweisen. Die Gestaltung der Gemeinschaftslizenz erfolgt mittels Verordnungsermächtigung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie. In Abs. 2 wird die Geltungsdauer der Gemeinschaftslizenz auf fünf Jahre begrenzt. In Abs. 3 werden die einheitliche Zusammensetzung der Seriennummern der Gemeinschaftslizenz und der beglaubigten Kopien und deren Eintragung in das Verkehrsunternehmensregister und in Abs. 4 die Behördenbezeichnungen der Landeshauptleute für die Eintragung in das Verkehrsunternehmensregister festgelegt. In Abs. 5 wird normiert, dass die Gemeinschaftslizenz sowie sämtliche Abschriften bei der Konzessionsbehörde abzugeben sind, wenn die Gewerbeberechtigung endigt oder die Konzession wegen Nichterfüllung der Konzessionsvoraussetzungen entzogen wird.

Zu Z 14 (§ 12 Abs. 1):

Zwecks Vermeidung von Unklarheiten wird die Wortfolge „Vereinbarungen über die grenzüberschreitende Beförderung von Personen“ durch die Wortfolge „Vereinbarungen mit Drittländern über die grenzüberschreitende Beförderung von Personen“ ersetzt.

Zu Z 15 (§ 14 Abs. 5):

Da Verordnungen entweder an dem der Kundmachung folgenden Tag oder zu einem in der Verordnung festgesetzten Zeitpunkt in Kraft treten, ist die Wortfolge „und treten frühestens zwei Wochen nach dem Tag ihrer Kundmachung in Kraft“ zu streichen.

Zu Z 16 (§ 14a Abs. 5):

Da für die Ausstellung des Fahrerqualifizierungsnachweises nicht ausschließlich die Bezirksverwaltungsbehörde, sondern auch der Landeshauptmann und die Bundespolizeidirektion, zuständig sind, wird der Begriff „Bezirksverwaltungsbehörde“ durch den Begriff „Behörde“ ersetzt.

Zu Z 17 (§ 15 Abs. 1):

In Z 6 wird das Zitat der Verordnung (Verordnung (EG) Nr. 1073/2009), in der nunmehr die Gemeinschaftslizenz und das Fahrtenblatt geregelt sind, angepasst. Da nunmehr sowohl die Zulassung zum Personenkraftverkehrsunternehmer als auch der Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt im Straßenverkehrspaket geregelt sind, werden die Zitate der entsprechenden Verordnungen in Z 7 angepasst.

Zu Z 18 (§ 15 Abs. 4 und 5):

In Abs. 4 wird normiert, dass bei einem schwersten Verstoß gemäß Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 1071/09, die zuständige Behörde des Niederlassungsmitgliedstaates zu verständigen ist.

In Abs. 5 Z 2 wird das Zitat der Verordnung (Verordnung (EG) Nr. 1073/2009), in der nunmehr die Gemeinschaftslizenz und das Fahrtenblatt geregelt sind, angepasst. Da nunmehr sowohl die Zulassung zum Personenkraftverkehrsunternehmer als auch der Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt im Straßenverkehrspaket geregelt sind, werden die Zitate der entsprechenden Verordnungen in Z 3 angepasst.

Zu Z 19 (§ 15 Abs. 7 und 8):

In Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG ist eine Strafbestimmung bei Überschreitung der wöchentlichen Höchstarbeitszeit gemäß § 18c, bei Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Ruhepausen gemäß § 18d, bei Überschreitung der Tagesarbeitszeit gemäß § 18e Abs. 1 und bei fehlendem Ausgleich der Nacharbeit

gemäß § 18e Abs. 2 für selbstständige Kraftfahrer zu schaffen; der Strafrahmen orientiert sich an § 28 Abs. 3 ArbeitszeitG. Weiters ist eine Strafbestimmung bei Verletzung der Aufzeichnungs- und Aufbewahrungspflicht gemäß § 18f für selbstständige Kraftfahrer zu schaffen.

Zu Z 20 (§ 16 Abs. 1):

Das Zitat der Verordnung (Verordnung (EG) Nr. 1073/2009), in der nunmehr die Gemeinschaftslizenz geregelt ist, wird angepasst. Die Wortfolge „Der Landeshauptmann“ wird durch die Wortfolge „Die Landeshauptfrau/der Landeshauptmann“ ersetzt, wodurch eine geschlechtsneutrale Formulierung geschaffen wurde.

Zu Z 21 (§ 16 Abs. 3):

In den Bestimmungen über die Zuständigkeit der konzessionserteilenden Behörde

- kann in Z 5 die Verlängerung des Fortbetriebsrecht entfallen, da die entsprechenden Bestimmungen im GelverkG (ehemaliger § 7) gestrichen wurde.
- kann die ursprüngliche Z 6 entfallen, da die Regelung, auf die sie sich bezieht, im GelverkG nicht mehr existent ist,
- wird die ursprüngliche Z 7 zur Z 5,
- werden in Z 6 Kontrollen im Sinne des Artikels 19 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 verankert,
- wird in Z 7 lit. a bis d die Behördenzuständigkeit hinsichtlich des Verkehrsleiters für die Personenkraftgewerbe festgelegt,
- wird in Z 8 die Eintragung der Daten in das Verkehrsunternehmensregister festgelegt und
- werden in Z 9 die Meldepflichten an das bmvit aufgrund der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 festgelegt.

Zu Z 22 (§ 17):

Da die Amtshilfe für die Personenkraftgewerbe innerhalb der EU nunmehr zur Gänze im Straßenverkehrspaket geregelt ist, ist lediglich die weitere Geltung sonstiger gegenseitiger Amts- und Rechtshilfeabkommen zu normieren.

Zu Z 23 (§ 18):

Da die Verordnung (EWG) Nr. 684/92 (ehemaliger Abs. 2) und die Verordnung (EG) Nr. 12/98 (ehemaliger Abs. 3) gemäß Artikel 30 Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 aufgehoben werden, sind diese in den Verweisungen zu streichen.

Die Verweisungen sind um die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 (neuer Abs. 5) und die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 (neuer Abs. 6) zu ergänzen.

Zu Z 24 (Abschnitte IV und V):

Zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, insbesondere der Artikel 11 bis 14, hat jeder Mitgliedstaat ein einzelstaatliches elektronisches Register der Kraftverkehrsunternehmen (Güter- und Personenverkehr) zu führen, in dem die laut Beschluss der EK vom 17. Dezember 2009, K(2009)9959, erfasste Mindestanforderung an Daten einzugeben ist. Die erforderlichen nationalen Bestimmungen sind in Abschnitt IV, § 18a, normiert.

Das Register wird bei der Bundesrechenzentrum GmbH geführt.

In Abschnitt V betreffend die Arbeitszeit der selbständigen Kraftfahrer werden in Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG in § 18b die Begriffsbestimmungen, in § 18c die wöchentliche Höchstarbeitszeit, in § 18d die Ruhepausen, in § 18e die Nachtarbeit und in § 18f die Aufzeichnungspflicht festgelegt. Hinsichtlich der Definition der Arbeitszeit ist zur Klarstellung jedenfalls darauf hinzuweisen, dass die „Bereitschaftszeit“ i.S. von Art. 3 lit. b der Richtlinie nicht zur Arbeitszeit zählt und der Begriff auch auf selbstständige Kraftfahrer nicht anzuwenden ist. Eine Verpflichtung, die zu führenden Aufzeichnungen mitzuführen, besteht nicht; die Bestimmungen der §§ 18c – 18f können aber durch Vorlageauftrag der Behörde an den selbständigen Kraftfahrer von dieser überprüft werden.

Zu Z 25 (§ 19 Abs. 6):

Für den ab 4.12.2011 von jedem Personenkraftverkehrsunternehmen zu benennenden Verkehrsleiter wird eine Übergangsregelung für bestehende Unternehmen geschaffen und weiters normiert, dass innerhalb eines Monats ein Verkehrsleiter zu benennen ist, falls ein Unternehmen zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Novelle des GelverkG keinen Verkehrsleiter benannt hat.

Zu Z 26 (§ 22 Z 1):

In der neuen Z 1 wird auf die Richtlinie 2002/15/EG verwiesen.

Zu Art. 3 (Änderung des Kraftfahrliniengesetzes):

Zu 1 (Inhaltsverzeichnis Teil I)

Im Abschnitt 1 des Inhaltsverzeichnisses wird die Bezeichnung „§ 4a Verkehrsunternehmensregister“ eingefügt.

Zu Z 2 bis 7 (Inhaltsverzeichnis Teil II)

Im Abschnitt II des Inhaltsverzeichnisses wird

die Bezeichnung „§ 8 Voraussetzungen der Zuverlässigkeit, der fachlichen Eignung und der finanziellen Leistungsfähigkeit“ durch die Bezeichnung „§8 Voraussetzungen für die Ausübung des Berufs des Personenkraftverkehrsunternehmers“ ersetzt;

die Bezeichnung „§ 8a Gemeinschaftslizenz“ eingefügt;

die Bezeichnung „§ 10 Fachliche Eignung, Bescheinigungen über deren Nachweis, Prüfungskommissionen, Betriebsleiter“ durch die Bezeichnung „§ 10 Fachliche Eignung, Bescheinigung über deren Nachweis, Prüfungskommissionen“ ersetzt;

die Bezeichnung „§ 10a Verkehrsleiter“ eingefügt;

die Bezeichnung „§ 18 Frist zur Aufnahme des Betriebes“ durch die Bezeichnung „§ 18 Aufnahme des Betriebes“ ersetzt und

die Bezeichnung „§ 20 Pflichten des Berechtigungsinhabers und des Fahrzeuglenkers“ durch die Bezeichnung „§ 20 Pflichten des Berechtigungsinhabers, des Verkehrsleiters und des Fahrzeuglenkers“ ersetzt.

Zu Z 8 und 9 (Inhaltsverzeichnis Teil III und VI)

Im Inhaltsverzeichnis entfallen die Einträge zu den §§ 30 und 55, da § 30 mit BGBl. I Nr. 12/2006 aufgehoben wurde, und § 55 den Verweis auf eine aufgehobene Richtlinie (96/26/EG) enthält bzw. sich der Verweis auf die Richtlinie 2003/59/EG ohnedies in § 49 findet.

Zu Z 10 (Inhaltsverzeichnis Abschnitt VII)

Nach Abschnitt VI wird der neue Abschnitt VII mit der Überschrift „Arbeitszeit der selbstständigen Kraftfahrer“ und den Bezeichnungen „§ 56 Geltungsbereich“, „§ 57 Begriffsbestimmungen“, „§ 58 Wöchentliche Höchstarbeitszeit“, „§ 59 Ruhepausen“, „§ 60 Nachtarbeit“ und „§ 61 Aufzeichnungspflicht“ eingefügt.

Zu Z 11 (§ 2 Abs. 2 Z 5)

Die Bezeichnung „Betriebsleiter (§ 10 Abs. 5)“ wird bedingt durch die neuen EU-Bestimmungen (Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009) auf „Verkehrsleiter (§ 10a)“ korrigiert.

Zu Z 12 bis 14 (§ 3 Abs. 1 bis 3)

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

Zu Z 15 (§ 3 Abs. 4)

Der neue Abs. 4 verpflichtet den Landeshauptmann bzw. die Landeshauptfrau dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie die in seinen bzw. ihren Kompetenzbereich fallenden Daten zu übermitteln, die zur Einhaltung der Meldepflichten gemäß Artikel 26 Abs. 1 lit. b und c der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und gemäß Artikel 28 Abs. 4 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 erforderlich sind.

Zu Z 16 (§ 4a samt Überschrift)

Zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, insbesondere der Artikel 11 bis 14, hat jeder Mitgliedstaat ein einzelstaatliches elektronisches Register der Kraftverkehrsunternehmen (Güter- und Personenverkehr) zu führen, in dem die laut Beschluss der EK vom 17. Dezember 2009, K(2009)9959, erfasste Mindestanforderung an Daten einzugeben ist. Zusätzliche Daten gemäß Abs. 5 dienen vor allem der eindeutigeren Identifizierung von Personen und Unternehmen und im Sinne des Datenschutzes wurde in Abs. 4 die Verpflichtung zur vollständigen Protokollierung und temporären Speicherung aller Abfragen normiert.

Das Register wird bei der Bundesrechenzentrum GmbH geführt. Zur Neuanlage dieses Registers ist festzustellen, dass für Unternehmen, die ausschließlich Konzessionen nach dem KfVG haben, und deren „Stammdaten“ daher nicht aus dem zentralen Gewerbeverzeichnis erfasst werden können, die jeweils zuständigen Aufsichtsbehörden (§ 3 Abs. 1 und 2) für die Aufnahme der Daten dieser Unternehmen verantwortlich sind. Ein kurzer Überblick hat ergeben, dass es sich um eine unter 100 liegende Anzahl von Unternehmen handelt, die sich auf 10 Aufsichtsbehörden aufteilen.

Die gemäß Abs. 3 Z 5 (rechtskräftige Strafen für schwerwiegende Verstöße) vorgesehenen Eintragungen obliegen den Verwaltungsstraßenbehörden, die bereits nach geltendem Recht (§ 9 Abs. 3) diesbezügliche Meldepflichten haben.

Zu Z 17 und 18 (§ 5 Abs. 1 Z 2 und 3)

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

Zu Z 19 (§ 7 Abs. 1 Z 1 und 2)

In Z 1 wird die Bezeichnung „Betriebsleiter“ samt Zitat „§ 10 Abs. 5“ bedingt durch die neuen EU-Bestimmungen (Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009) auf Verkehrsleiter nach § 10a korrigiert.

Z 2 normiert bisher, dass ein Personenkraftverkehrsunternehmer 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 (Urteil des EuGH vom 22. Dezember 2010 in der Rechtssache C-338/09).

Zu Z 20 (§ 7 Abs. 1 Z 4 lit. b)

In der Rechtssache C-338/09 hat der EuGH in dem am 22. Dezember 2010 ergangenen Urteil betreffend den in § 7 Abs. 1 Z 4 lit. b Kraftfahrlineiengesetz normierten Konkurrenzschutz wie folgt erkannt:

„2. Art. 49 AEUV ist dahin auszulegen, dass er nationalen Rechtsvorschriften entgegensteht, die vorsehen, dass die Bewilligung zum Betrieb einer Kraftfahrlinie zu touristischen Zwecken allein auf der Grundlage der Angaben eines Konkurrenzunternehmens, das Inhaber einer Bewilligung für den Betrieb einer mit der beantragten ganz oder teilweise identischen Linie ist, wegen der geminderten Rentabilität dieses Unternehmens versagt wird.“

Unter Berücksichtigung dieses Urteils und insbesondere der Randziffern 44, 51, 53 und 54 ist daher die lit. b in der bisherigen Fassung nicht mehr anzuwenden, wenn in einem Konzessionsverfahren der Konkurrenzschutz für eine Linie gefordert wird, die im Wesentlichen touristischen Zwecken dient und nicht sichergestellt werden kann, dass die entsprechende Entscheidung nicht alleine auf Grund der Angaben des bestehenden (konkurrenzierten) Unternehmens wegen der geminderten Rentabilität (wirtschaftliche Betriebsführung) dieser Linie erfolgt.

Mangels Legaldefinitionen für „im Wesentlichen touristischen Zwecken dienende Linien“ (Randziffer 44) wird nach Rücksprache mit dem BMWFJ zur Orientierung folgende Definition der Welttourismusorganisation der Vereinten Nationen (UNWTO) herangezogen: „Touristen sind Personen, die zu Orten außerhalb ihres gewöhnlichen Umfeldes reisen und sich dort für nicht mehr als ein Jahr aufhalten aus Freizeit- oder geschäftlichen Motiven, die nicht mit der Ausübung einer bezahlten Aktivität am besuchten Ort verbunden sind.“

Abgesehen von Verkehren, die dem Anlassfall der Rechtssache C-338/09 entsprechen (linienmäßige Stadtrundfahrten im hopp on/hopp off Modus), wird dieses Urteil vor allem auf Drittlandverkehre anzuwenden sein. Es steht damit auch im Einklang mit den geänderten Bestimmungen der Marktzugangsverordnung für den grenzüberschreitenden Personenverkehr (EG) Nr. 1073/2009, in der Konkurrenzschutz massiv eingeschränkt wurde, und in der Hauptsache nur mehr Verkehrsdienste im Rahmen eines oder mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen berücksichtigt werden.

Zu Z 21 (§ 8 samt Überschrift)

Durch die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 ist es nicht mehr ausreichend, das Vorliegen der Berufszulassungsvoraussetzungen, der fachlichen Eignung, der Zuverlässigkeit und der finanziellen Leistungsfähigkeit wie bisher in einem informellen Schreiben festzustellen, sondern zuzüglich des Erfordernisses einer Niederlassung zu prüfen und die Zulassung zum Beruf eines Personenkraftverkehrsunternehmers gemäß Abs. 1 auch zu genehmigen (Art. 11 Abs. 1 leg. cit.).

Gemäß Abs. 2 ist das Vorliegen dieser vier Voraussetzungen wie bisher zumindest alle fünf Jahre zu überprüfen und ihr weiteres Vorliegen bescheidmäßig festzustellen. Da diese Voraussetzungen während der gesamten Dauer der Berechtigung (§ 1 Abs. 3) vorliegen müssen, kann bei begründetem Zweifel eine Überprüfung einer oder aller Voraussetzungen natürlich jederzeit erfolgen.

Abs. 3 sieht vor, dass die Genehmigung nach Abs. 1 bei Eintritt von Tatbeständen gemäß Art. 13 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 auch widerrufen werden kann.

Zu Z 22 (§ 8a samt Überschrift)

In § 8a Abs. 1 wird auf die in Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 geregelten Gemeinschaftslizenz verwiesen und eine Verordnungsermächtigung für deren einheitliche Gestaltung (Sicherheitsmerkmale) normiert.

Abs. 2 legt das System der durch Aufnahme ins einzelstaatliche Verkehrsunternehmensregister erforderlichen einheitlichen Nummerierung der Lizenz sowie der beglaubigten Kopien fest.

Zu Z 23 (§ 9 Abs. 2 Einleitungssatz und Z 1)

Im Einleitungssatz des Abs. 2 wird die Bezeichnung „Betriebsleiter (§ 10 Abs. 5)“ bedingt durch die neuen EU-Bestimmungen (Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009) auf Verkehrsleiter (§ 10a) korrigiert.

Die Z 1 wird den Bestimmungen des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes 1996 angepasst, da für alle Personkraftverkehrsunternehmer dieselben Voraussetzungen zur Beurteilung der Zuverlässigkeit gelten müssen.

Zu Z 24 (§ 9 Abs. 2 Z 3)

In lit. b der Z 3 wird die bisherige Aufzählung der für die Zuverlässigkeit relevanten Rechtsbereiche gegen den Verweis auf die in Art. 6 Abs. 1 lit. b der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 genannten Bereiche ersetzt, was eine sprachliche Anpassung der gesamten Z 3 erforderte.

Zu Z 25 bis 30 (§ 10 Abs. 1 bis 3 und Überschrift)

Die Überschrift des § 10 ist zu korrigieren, da die Funktion des „Betriebsleiters“ durch den Verkehrsleiter ersetzt wird.

Der Abs. 1 war gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 geringfügig zu korrigieren.

Der bisherige Abs. 2 ist entbehrlich, da für alle Bewerber um eine Konzession dieselben Berufszulassungsvoraussetzungen gelten.

Der neue Abs. 2 enthält den Hinweis auf die nach bestandener Prüfung auszustellende Bescheinigung über die fachliche Eignung (bisher in Abs. 4) und eine Verordnungsermächtigung für deren einheitliche Gestaltung (Sicherheitsmerkmale).

In Abs. 3 Z 1 lit. a wird der Begriff des „Beamten“ durch den Begriff des „öffentlich Bediensteten“ ersetzt, um im Hinblick auf die dienstrechtlichen Entwicklungen sicher zu stellen, dass nicht nur Beamte sondern auch geeignete Vertragsbedienstete des höheren Dienstes als Vorsitzende der Prüfungskommission tätig sein können.

Weiters erfolgen in Abs. 3 Z 1 und 2 die redaktionelle Änderungen in Berücksichtigung der geschlechtsneutralen Bezeichnung „der Landeshauptmann/die Landeshauptfrau“.

Abs. 4 und 5 entfallen, da die Bescheinigung in Abs. 2 geregelt ist, und die Bestimmungen über den Verkehrsleiter im neuen § 10a „Verkehrsleiter“ erfasst sind.

Zu Z 31 (§ 10a samt Überschrift)

Abs. 1 verweist auf den nach Art. 4 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 erforderlichen Verkehrsleiter, der dem bisherigen Betriebsleiter entspricht und dessen Bestellung ebenfalls von der Aufsichtsbehörde zu genehmigen ist.

In Abs. 2 ist daher auch festgelegt, dass die nach den bisherigen Bestimmungen genehmigten Betriebsleiterbestellungen als Bestellungen zum Verkehrsleiter gemäß Abs. 1 gelten.

Abs. 3 ermöglicht die Bestellung von mehreren Verkehrsleitern, deren Zuständigkeitsbereich jedoch gesondert festzulegen ist, da sich an allfällige Verstöße des/der Verkehrsleiter entsprechende Sanktionen knüpfen.

Zu Z 32 (§ 11)

In § 11 wurde nur der Verweis auf Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 eingefügt.

Zu Z 33 bis 36 (§ 13 Abs. 3 bis 6)

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

Zu Z 37 und 38 (§ 18 Überschrift und § 18 Abs. 1 und 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 Personenkraftverkehrsunternehmer aus dem EWR-Raum vor Betriebsaufnahme die Verpflichtung zum Nachweis eines Sitzes oder einer ständigen geschäftlichen Niederlassung im Inland normiert (Urteil des EuGH vom 22. Dezember 2010 in der Rechtssache C-338/09). Der Text des bisherigen § 18 wird daher zu Abs. 1.

Zu Z 39 (Überschrift der § 20)

Die Überschrift wurde durch die Nennung des Verkehrsleiters ergänzt, der bei ständiger und tatsächlicher Leitung des Betriebes auch für die Befolgung der entsprechenden Pflichten Sorge zu tragen hat.

Zu Z 40 (§ 20 Abs. 1 Z 1 lit. b und c)

Anpassung der Zitate der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und (EG) Nr. 1073/2009

Zu Z 41 (§ 20 Abs. 1a)

Im neuen Abs. 1a wird die Verpflichtung des Verkehrsleiters bei dauernder und ständiger Leitung des Betriebes normiert, die bereits für den Berechtigungsinhaber in Abs. 1 angeführten Vorschriften einzuhalten.

Zu Z 42 (§ 21 Einleitungssatz)

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

Zu Z 43 (§ 21 Z 1)

Die Z 1 wird um die Berufungsermächtigung in Fällen des § 8 Abs. 1 (Genehmigung der Berufszulassung) ergänzt.

Zu Z 44 (§ 21 Z 4)

Die Z 4 wird um die Berufungsermächtigung in Fällen des Widerrufs der Genehmigung zur Berufszulassung ergänzt, was zwar schon bisher in der Z 4 enthalten war, nunmehr aber präzisiert wird.

Zu Z 45 (§ 23 Abs. 5)

Das Zitat „§ 28 Abs. 4 und 5“ war auf „§ 28 Abs. 3 und 4“ zu ändern.

Zu Z 46 (§ 25)

§ 25 war durch Zitierung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 zu ergänzen (Widerruf der Genehmigung zur Berufszulassung).

Zu Z 47 (§ 26)

Abs. 1 ist unionsrechtlich geregelt und daher entbehrlich, sodass unter dem Titel „Amtshilfe“ nur auf die Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und (EG) Nr. 1073/2009 zu verweisen und festzustellen ist, dass sonstige Amts- und Rechtshilfeabkommen aufrecht bleiben.

Zu Z 48 (§ 27 Z 5)

Das Zitat „§ 28 Abs. 4“ war auf „§ 28 Abs. 3“ zu ändern

Zu Z 49 und 50 (§ 28 Abs. 1 bis 4)

Die Abs. 1 und 3 waren hinsichtlich der Fristen für den Fortbetrieb eines Personenkraftverkehrsunternehmens durch Ehegatten und Deszendenten sowie einen Sachwalter zu korrigieren. Bei Verlust der Zuverlässigkeit und der fachlichen Eignung, sieht Art. 13 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 nur eine Frist von sechs Monaten (verlängerbar um drei Monate) vor, sofern nicht vorher ein Verkehrsleiter bestellt wird.

Abs. 2 war ersatzlos zu streichen, da die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 keinerlei praxisbezogene Ausnahmen als Ersatz für die Prüfung der fachlichen Eignung enthält.

Die Abs. 4 und 5 erhalten die Bezeichnung (3) und (4).

Zu Z 51 bis 57 (§ 32, § 33 Abs. 1 und 4, § 35 Abs. 1, 4 und 5, § 36 Abs. 1)

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

Zu Z 58 (§ 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 59 (§ 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 60 (§ 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 Personenkraftverkehr mit Omnibussen verfügen.

Zu Z 61 (§ 40 Abs. 1)

In Abs. 1 wird die Bezeichnung „Betriebsleiter“ auf Verkehrsleiter (§ 10a) korrigiert.

Zu Z 62 und 63 (§ 41 Abs. 1 und Abs. 2 Z 2)

In Abs. 1 wird das Zitat durch Einfügung der Absatzbezeichnung auf „§ 20 Abs. 1 Z 10“ korrigiert.

In Abs. 2 Z 2 wird die Bezeichnung „Betriebsleiter“ auf Verkehrsleiter korrigiert.

Zu Z 64 und 65 (§ 42 Abs. 1 und 3 Einleitungssätze)

Die Bezeichnungen „Betriebsleiter“ werden auf Verkehrsleiter korrigiert.

Zu Z 66 (§ 44a Abs. 5)

Da der Fahrerqualifizierungsnachweis nicht ausschließlich von der Bezirksverwaltungsbehörde ausgestellt wird, war dieser Begriff durch „Behörde“ zu ersetzen, und gleichzeitig die redaktionellen Änderungen in Berücksichtigung der geschlechtsneutralen Bezeichnung „der Bundesminister bzw. die Bundesministerin“ vorzunehmen.

Zu Z 67 bis 73 (§ 44b Abs. 2 sowie Z 2 und Abs. 3, § 44c Abs. 2 und 3, § 45 Abs. 2, § 46 Abs. 1)

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

Zu Z 74 (§ 46 Abs. 1 Z 2)

Die Verordnungsermächtigung der Z 2 ist zu korrigieren, da vor allem die Sachgebiete der Prüfung in der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 geregelt sind.

Zu Z 75 (§ 46 Abs. 2)

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

Zu Z 76 (§ 47 Abs. 1)

In Abs. 1 werden Sanktionen für Verstöße des Verkehrsleiters gegen die in § 20 Abs. 1a normierten Pflichten eingefügt.

Zu Z 77 (§ 47 Abs. 4)

Der zweite Satz des Abs. 4 ist zu streichen, da die erwähnten Sanktionen unionsrechtlich geregelt sind.

Zu Z 78 (§ 47 Abs. 7)

In die Bestimmung, dass der Unternehmer für die über seine Lenker verhängten und in Geld bewerteten Strafen zu ungeteilter Hand haftet, wird nunmehr auch der Verkehrsleiter aufgenommen.

Zu Z 79 (§ 47 Abs. 8 und 9)

Im Abs. 8 wird in Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG für selbstständige Kraftfahrer eine Strafbestimmung bei Verletzung der Aufzeichnungs- oder Aufbewahrungspflicht (§ 61) geschaffen, wobei die Strafbemessung für diese Verletzungen von Ordnungspflichten geringer als die des § 28 Abs. 3a Arbeitszeitgesetz - AZG, BGBl. Nr.461/1969 angesetzt wird.

Im Abs. 9 folgen in Umsetzung der Richtlinie 2002/15/EG die Strafbestimmungen für selbstständige Kraftfahrer bei Überschreitung der wöchentlichen Höchstarbeitszeit (§ 58), Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Ruhepausen (§ 59), Überschreitung der Tagesarbeitszeit (§ 60 Abs. 1) und bei fehlendem Ausgleich der Nachtarbeit (§ 60 Abs. 2), wobei die Strafbemessung der in § 28 Abs. 3 Arbeitszeitgesetz – AZG, BGBl. Nr.461/1969 idgF entspricht.

Zu Z 80 und 81 (§ 49 Abs. 2 und 3 sowie 6)

In Abs. 2 und 3 werden die Verweisungen auf die aufgehobenen Verordnungen durch Verweisungen auf die Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und (EG) Nr. 1073/2009 korrigiert.

Im neuen Abs. 6 wird auf die Richtlinie 2002/15/EG verwiesen.

Zu Z 82 und 83 (§§ 50 und 54)

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

Zu Z 84 (§ 55)

§ 55 entfällt, da sich in Abs. 1 die Verweisung auf die aufgehobene Richtlinie 96/26/EG befindet, und Abs. 2 die Verweisung auf die Richtlinie 2003/59/EG enthält, die aber schon in § 49 Abs. 5 angeführt ist.

Zu Z 85 (Abschnitt VII und §§ 56 bis 61)

In Abschnitt VII werden die relevanten Bestimmungen über die Arbeitszeit der selbstständigen Kraftfahrer gemäß der Richtlinie 2002/15/EG umgesetzt.

In § 56 wird der Geltungsbereich der §§ 57 bis 61 entsprechend Art. 2 Abs. 1, 1. Satz der Richtlinie 2002/15/EG iVm Art. 3 lit. a der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85, Abl. L 102 vom 11.04.2006, S. 1, eingeschränkt, da diese Bestimmungen nur auf selbstständige Kraftfahrer anzuwenden sind, die auf Linien mit mehr als 50 km Streckenlänge fahren.

§ 57 enthält die Definitionen

§ 58 regelt die wöchentliche Höchstarbeitszeit. Hinsichtlich der Definition der Arbeitszeit ist zur Klarstellung jedenfalls darauf hinzuweisen, dass die „Bereitschaftszeit“ i.S. von Art. 3 lit. b der Richtlinie nicht zur Arbeitszeit zählt, und der Begriff auch auf selbstständige Kraftfahrer nicht anzuwenden ist.

§ 59 legt die Bemessung der erforderlichen Ruhepausen fest.

§ 60 enthält die Bestimmungen über die Nachtarbeit und

§ 61 normiert die Aufzeichnungs- und Aufbewahrungspflicht betreffend die geleisteten Arbeitsstunden der selbstständigen Kraftfahrer. Eine Verpflichtung, die Aufzeichnungen mitzuführen, besteht nicht; die Bestimmungen können aber durch Vorlageauftrag der Behörde an den selbstständigen Kraftfahrer von dieser überprüft werden.