



REPUBLIK ÖSTERREICH  
BUNDESKANZLERAMT

A-1014 Wien, Ballhausplatz 2  
Tel. (0222) 66 15/0  
Fernschreib-Nr. 1370-900  
DVR: 0000019

GZ 602 235/3-V/5/85

Präsidium des Nationalrates  
1010 Wien

Geöffnet GESETZENTWURF  
Z 38 -GE/985-

Datum:	14. AUG. 1985
Verteilt:	22.8.85 Kanzl
Dr. Klausgruber	

Sachbearbeiter Klappe/Dw  
Köhler 2249

Ihre GZ/vom

Betrifft: Entwurf einer Novelle zum Kraftfahrliniengesetz 1952  
(KfLG-Novelle 1985)

Der Verfassungsdienst übermittelt in der Anlage 25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zum Entwurf einer Novelle zum Kraftfahrliniengesetz 1952.

8. August 1985  
Für den Bundeskanzler:  
Holzinger

Beilagen

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:  
*Wald*





REPUBLIK ÖSTERREICH  
BUNDESKANZLERAMT

A-1014 Wien, Ballhausplatz 2  
Tel. (0222) 66 15/0  
Fernschreib-Nr. 1370-900  
DVR: 0000019

GZ 602 235/3-V/5/85

Bundesministerium für Öffentliche  
Wirtschaft und Verkehr

1010 W i e n

GESETZENTWURF  
38 GE/19.85

Datum: 14. AUG. 1985

Verteilt

Dr. Klausgruber

Ihre GZ/vom

Sachbearbeiter Klappe/Dw

Köhler 2249

42.100/4-II/4/85  
3. Mai 1985

Betrifft: Entwurf einer Novelle zum Kraftfahrliniengesetz 1952  
(KfLG-Novelle 1985)

Der Verfassungsdienst teilt zu dem mit oz. Note übermittelten Entwurf zu einer Novelle zum Kraftfahrliniengesetz 1952 folgendes mit:

Zu Art. I Z 3 (§ 2 Z 4):

§ 2 Z 4 in der Fassung des vorliegenden Entwurfes ist aus folgenden Gründen problematisch:

Vor allem im Hinblick auf das Determinierungsgebot des Art. 18 Abs. 1 B-VG sollte klargestellt werden, wie der Ausdruck "fallweise" im ersten Satz der Z 4 zu verstehen ist. Aus dem zweiten Satz der Bestimmung scheint nämlich hervorzugehen, daß es sich um einen fahrplanmäßig mit Bussen geführten Verkehr handeln soll.

Unverständlich ist auch der zweite Satz der Z. 4. Wenn damit lediglich eine Meldepflicht statuiert werden soll, erhebt sich die Frage, welche Rechtsfolgen eintreten, wenn die Behörde bei der Prüfung zum Ergebnis kommt, daß der Nachweis der Unvertretbarkeit nicht gelungen ist.

- 2 -

Darüber hinaus wäre in den Erläuterungen darzutun, warum es sachlich gerechtfertigt erscheint, daß in diesem Fall für den Betrieb einer Kraftfahrlinie keine Konzession erforderlich ist.

Zu Art. I Z 5 (§ 4 Abs. 4):

Die Bestimmung erscheint im Hinblick auf Art. 18 Abs. 1 B-VG zu wenig bestimmt zu sein. Wenngleich der Verfassungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 4. Oktober 1984, G 70/84, betreffend § 6 des Schrottlenkungsgesetzes keine grundsätzlichen Bedenken gegen eine Bestimmung, mit der Konzessionswerber bevorzugt werden sollen, die die angestrebte Tätigkeit bereits (klaglos) ausgeübt haben, geäußert hat, so geht aus dem zitierten Erkenntnis doch hervor, daß der Verfassungsgerichtshof bei der Frage der selektiven Vergabe von Konzessionen unter mehreren Konzessionswerbern, die infolge der beschränkten Zahl der zu vergebenden Konzessionen nicht alle berücksichtigt werden können, ein Gesetz nur dann als ausreichend determiniert ansieht, wenn ihm Kriterien zu entnehmen sind, nach denen die Behörde bei ihrer Wertung (Reihung) vorzugehen hat. Die Anordnung, daß "vor allem" der bisherige Konzessionsinhaber zu berücksichtigen sei, gibt der Behörde aber kein ausreichendes Kriterium zur Reihung von mehreren Konzessionswerbern in die Hand.

Der Verfassungsdienst verkennt nicht, daß die Wendung "vor allem" bereits in der geltenden Fassung des KfLG enthalten ist, vermeint jedoch angesichts des Erkenntnisses des VfGH aus jüngster Zeit auf diese Problematik hinweisen zu müssen.

Zu Art. I Z 6 (§ 6a):

Im Zusammenhang mit den Ausführungen zu Z 5 wäre darauf hinzuweisen, daß die in § 4 Abs. 4 enthaltene Bestimmung angesichts des § 6a für den dort geregelten Fall ihre Bedeutung verliert. Der bisherige Konzessionsinhaber wäre also - entgegen § 4 Abs. 4 - nicht bloß "vor allem", sondern jedenfalls zu berücksichtigen.

- 3 -

Es obliegt nicht der Beurteilung des Verfassungsdienstes, inwiefern § 6a Abs. 2 eine sachliche Rechtfertigung zukommt.

Zu Art. I Z 7 (§ 9 Abs. 2):

Die Regelungstechnik des § 9 Abs. 2 in Verbindung mit § 8 erscheint sehr verwirrend.

Es ist nicht einzusehen, weshalb der Konzessionsinhaber zulässigerweise einen Antrag auf vorübergehende Befreiung von der Verpflichtung nach § 8 Z 1 stellen können soll, dieser zulässige Antrag aber in den nunmehr in § 9 Abs. 2 genannten Fällen zur Folge hat, daß die Konzession erlischt.

Es wird daher angeregt zu überdenken, ob nicht in Zusammenhang mit § 9 Abs. 2 auch § 8 novelliert werden sollte. Es könnte zB vorgesehen werden, daß der die Z 1 und 2 in § 9 Abs. 2 betreffende Antrag als unzulässig festgesetzt wird. Statt dessen wäre die Rückgabe der Konzession (allenfalls nur mit Bewilligung durch die Kraftfahrlinienbehörde) vorzusehen.

Abschließend darf darauf hingewiesen werden, daß auch in § 4 Abs. 3 die Bezeichnung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe durch die nunmehr auf Grund des Bundesministeriengesetzes 1973, BGBI. Nr. 389, idF BGBI. Nr. 439/1984 geltende ersetzt werden sollte.

8. August 1985  
Für den Bundeskanzler:  
Holzinger

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:

*Quaad*