



**REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESKANZLERAMT**

1 von 21
A-1014 Wien, Ballhausplatz 2
Tel. (0222) 531 15/0
Telex 1370-900 Telefax 531 15/2699
DVR: 0000019

GZ 603.353/1-V/A/5/96

An das
Präsidium des Nationalrates
1017 Wien

S. Klausgruber

Bundesgesetzentwurf	
ZL	57 - GE/10 Plk
Datum: 24. SEP. 1996	
Signatur: 25.9.96	

Sachbearbeiter

Klappe/Dw

Ihre GZ/vom

Feiel 2724

Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes über die Binnenschiffahrt
(Schiffahrtsgesetz);
Begutachtung

In der Anlage übermittelt das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst
im Sinne der Entschließung des Nationalrates vom 5. Juli 1961
25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zum oben angeführten
Gesetzesentwurf.

20. September 1996
Für den Bundeskanzler:
OKRESEK

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

S. M. O.

WP 23946



**REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESKANZLERAMT**

A-1014 Wien, Ballhausplatz 2
Tel. (0222) 531 15/0
Telex 1370-900 Telefax 531 15/2699
DVR: 0000019

GZ 603.353/1-V/A/5/96

An das
Bundesministerium für Wissenschaft,
Verkehr und Kunst

Verwaltungsbereich Verkehr und öffentliche
Wirtschaft

Oberste Schifffahrtsbehörde

Radetzkystraße 2
1031 W i e n

Sachbearbeiter

Klappe/Dw

Ihre GZ/vom

Feiel

2724

554.000/2-V/8-1996
19. Juli 1996

**Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt
(Schifffahrtsgesetz);
Begutachtung**

Zum mit der do. oz. Note übermittelten Gesetzesentwurf nimmt das
Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst wie folgt Stellung:

I. Zum Gesetzesentwurf:

Allgemeines:

Bei der Neuerlassung des Schifffahrtsgesetzes 1990 sollten die
Legistischen Richtlinien 1990 beachtet werden, was bei der im Jahr
1989 vollendeten Gesetzwerdung des Schifffahrtsgesetzes 1990
begreiflicherweise noch nicht möglich war.

Zur Gliederung:

- Das Gesetz wäre nach RL 111 der Legistischen Richtlinien 1990 in
 - jeweils mit arabischen Ziffern zu numerierende - Hauptstücke
(nicht: Teile) und Abschnitte zu gliedern.
- Jeder Abschnitt und jeder Paragraph sollte mit einer Überschrift
versehen sein (anders vor § 37).

- 2 -

- Die Überschriften der Grobgliederungseinheiten (Teile, Hauptstücke und Abschnitte) sollten von den Paragraphenüberschriften durch Wahl einer anderen Schriftart abgehoben werden. Sie sollten überdies von einer darauffolgenden Paragraphenüberschrift durch eine Leerzeile getrennt werden.
- Die Paragraphenüberschriften sollten vom laufenden Text ebenfalls - durch Fettschreibung oder Unterstreichung - abgehoben werden.

Im Sinne der RL 119 der Legistischen Richtlinien 1990 wird die Einfügung eines Inhaltsverzeichnisses (nach der Promulgationsklausel) angeregt.

Ausdrucksweisen wie "Die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes gelten ..." (§ 1 Abs. 1 und 2) sollten vereinfacht werden ("Dieses Bundesgesetz gilt ..."). Entsprechendes gilt etwa für § 1 Abs. 3 und 4 und die den Geltungsbereich betreffenden Bestimmungen der einzelnen Teile des im Entwurf vorliegenden Bundesgesetzes.

Zum Titel:

Im Kurztitel kommt - wie freilich schon beim geltenden Gesetz - die aus dem Langtitel sehr wohl hervorgehende Beschränkung des Regelungsgegenstandes auf die Binnenschiffahrt nicht zum Ausdruck, was allerdings umso wünschenswerter wäre, als ja auch ein Seeschiffahrtsgesetz dem Rechtsbestand angehört.

Um Mißverständnisse zu vermeiden, könnte erwogen werden, den Kurztitel mit einer Jahreszahl (es sollte die des Jahres der voraussichtlichen Kundmachung sein) zu versehen (vgl. etwa die bei der Wiederverlautbarung des AVG, BGBl. Nr. 50/1991, gewählte Vorgangsweise).

Die Abkürzung "SchG" sollte vermieden werden, da sie bereits als Abkürzung für das Scheckgesetz gebräuchlich und als solche auch durch die AZR (Abkürzungs- und Zitierregeln der österreichischen

Rechtssprache, hrsg. von Friedl) etabliert ist; überdies ist die Zeichenfolge "Sch" (jedenfalls für nicht vornehmlich mit dem Verkehrsrecht befaßte Personen) keineswegs als Abkürzung für "Schiffahrt" erkennbar, sodaß etwa die Abkürzung "SchFG" vorzuziehen wäre.

Zu § 1:

Der Verweis in Abs. 2 auf "§ 89 Abs. 2" ist verfehlt.

Abs. 5 enthält eine Bestimmung, die mit den vorangegangenen Absätzen in keinem inhaltlichen Zusammenhang steht und entgegen der Paragraphenüberschrift auch nicht den Geltungsbereich des im Entwurf vorliegenden Bundesgesetzes betrifft. Vorzugsweise sollte dieser Bestimmung ein eigener, nach § 2 einzufügender Absatz gewidmet werden.

Zu § 2:

Zu Z 17:

- Z 17 enthält nur scheinbar eine Definition des Begriffs "Wasserstraße", da sich der tatsächliche Umfang dieses Begriffes aus § 15 Abs. 1 iVm Anlage 2 ergibt. Es sollte daher vielmehr die Umschreibung des § 15 Abs. 1 an die Stelle des § 2 Z 17 gesetzt werden. Die in Z 17 bislang enthaltene Charakterisierung von Wasserstraßen ist freilich als Determinante der in § 15 Abs. 2 enthaltenen Verordnungsermächtigung von Bedeutung und sollte zur Erweiterung des Wortlauts dieser Bestimmung benutzt werden.
- Überdies wird in dem im Entwurf vorliegenden Bundesgesetz öfters die Formulierung "in die Landesvollziehung fallende Wasserstraßen" (in verschiedenen Varianten) verwendet (z.B. § 37 Abs. 1 Z 1 und Abs. 2 Z 2, § 38 Abs. 2 Z 1, § 49 Abs. 8). Der Leser dieser Bestimmungen kann sich nicht ohne weiteres darüber im klaren sein, daß er die Abgrenzung zwischen in die Landesvollziehung fallenden und in die Bundesvollziehung fallenden

- 4 -

Wasserstraßen den Bestimmungen (nicht dieses Bundesgesetzes, sondern) des Art. 10 Abs. 1 Z 9 und des Art. 11 Abs. 1 Z 6 B-VG zu entnehmen hat. Es könnte daher schon in § 2 Z 17 ausgesagt werden, welche Wasserstraßen - hinsichtlich der Teile des Gesetzes, für die diese Unterscheidung gilt - als in die Landesvollziehung fallende und welche als nicht in die Landesvollziehung fallende gelten.

Zu Z 27:

- Zunächst ist kein Grund für die Großschreibung des Wortes "Österreichisches" zu finden, da es sich weder um eine eigennamenartige Bezeichnung noch um einen Satzbeginn (es handelt sich lediglich um die Fortsetzung des einleitenden Satzteils "Im Sinne dieses Bundesgesetzes gelten als") handelt.
- Überdies kommt der Begriff "österreichisches Schiff" im Gesetz gar nicht vor, im Gegensatz etwa zum Begriff "österreichisches Fahrzeug" (vgl. § 116 Abs. 1, § 121 Abs. 3); dem Leser des Gesetzes kann sich der Sinn dieser Begriffsbestimmung daher nicht erschließen. Ob der vorgesehenen Begriffsbestimmung unter Zugrundelegung der diesbezüglichen Ausführungen der Erläuterungen anderweitige, etwa gemeinschaftsrechtliche Bedeutung zukommt, sei dahingestellt.
- Die richtige Fundstelle der Schiffsregisterordnung lautet - unter Berücksichtigung von RL 138 Z 5 der Legistischen Richtlinien 1990 - "dRGBl. I S 1591/1940".
- Am Ende der Z 27 wäre anstelle eines Punktes vielmehr ein Strichpunkt zu setzen.

Zu § 5:

§ 5 ist - gemessen an der Zahl seiner Absätze (gemäß RL 13 der Legistischen Richtlinien 1990 keinesfalls mehr als acht) weiterhin zu lang. Er faßt eine Reihe verschiedenartiger Vorschriften unter

Vernachlässigung systematischer Gesichtspunkte in einem Paragraphen zusammen. Eine Reihung der Absätze entsprechend ihrem jeweiligen Adressatenkreis, aber auch eine Aufteilung des Regulierungsstoffes auf mehrere Paragraphen wäre jedenfalls zu erwägen.

Zu § 6:

In Abs. 1 und 2 sollte aus sprachlichen Gründen die Formulierung "infolge eines ...-zustandes beeinträchtigten Zustand" aus sprachlichen Gründen vermieden werden. Es könnte etwa "durch außergewöhnliche Erregung oder Ermüdung beeinträchtigten Zustand" heißen.

Zu berücksichtigen wäre, daß die durch Abs. 2 erfolgte Beschränkung auf Havarien (vgl. § 31) eine Untersuchung des Alkoholgehalts der Atemluft nicht zuläßt, wenn eine Person verdächtig ist, eine Kollision zwischen einem Fahrzeug bzw. Schwimmkörper und einer im Wasser befindlichen Person verursacht zu haben.

In Abs. 2 Z 2 lit.b müßte es statt "übersteigenden Grenzwert" vielmehr "übersteigenden Wert" heißen.

Abs. 2 Z 2 lit.c müßte sinnentsprechend offenbar etwa lauten:

"c) eine Beeinträchtigung, wenn auch nicht wegen Alkoholisierung, offensichtlich vorliegt."

Abs. 6 verweist auf eine bereits erlassene Verordnung. Eine solche Verweisung ist aufgrund der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes als statische aufzufassen. Damit ist die Problematik verbunden, daß im Fall einer künftigen Änderung dieser Verordnung jeweils auch eine Änderung des im Entwurf vorliegenden Bundesgesetzes erfolgen müßte, um unterschiedliche Rechtslagen hinsichtlich der Atemalkoholkontrolle im Straßenverkehr einerseits und im Schiffsverkehr andererseits zu vermeiden. Daher sollte Abs. 6 normieren, daß der Bundesminister für Inneres die Art der Schulung der Organe gemäß § 38 Abs. 2 sowie die Anforderungen an die für eine Untersuchung der Atemluft geeigneten Geräte durch

- 6 -

Verordnung zu regeln habe; dies würde lediglich eine (nach Gesetzwertung des vorliegenden Entwurfes vorzunehmende) Änderung der geltenden Alkomatverordnung erforderlich machen, insofern diese auch auf die in Rede stehende Entwurfsbestimmung zu stützen wäre.

Zu § 13:

In Abs. 2 und Abs. 6 Z 1 wäre die Wendung "soweit" getrennt zu schreiben.

Zu § 14:

Nach "§ 31a" wäre kein Abkürzungspunkt zu setzen.

Die Wendung "soweit" wäre getrennt zu schreiben.

Zu § 17:

In Abs. 3 hätte es statt "Beständen" beim erstmaligen Vorkommen dieses Wortes vielmehr "Bestände" zu heißen.

}

Zu § 18:

Richtigerweise muß "Vor-schreibung" getrennt werden.

Zu § 26:

In Abs. 4 Z 2 hätte es sprachlich richtig "in dessen Auftrag und für dessen Rechnung" zu heißen. Ob in dieser Bestimmung tatsächlich ein geeignetes Zurechnungskriterium umschrieben ist, sollte wohl vom do. Bundesministerium überprüft werden.

Zu § 27:

In Abs. 1 ist zwar erschließbar, sollte aber noch deutlicher gemacht werden, daß die Anbringung von Beschriftungen usw. auf Schiffahrtszeichen verboten sein soll.

Zu § 33:

Für Abs. 2 erster Halbsatz empfiehlt sich folgende Formulierung:
"An Wasserstraßen sind, soweit es in § .. genannte Gründe
erfordern, öffentliche Länden ... durch Verordnung ...".

Zur Überschrift von § 37:

Die Überschrift "Behörden und ihre Zuständigkeit" erscheint als Überschrift des VII. Abschnittes, kann sich aber ihrem Inhalt nach lediglich auf § 37 beziehen (vgl. das geltende Schiffahrtsgesetz); sie wäre daher als dessen Paragraphenüberschrift kenntlich zu machen.

Als Abschnittsüberschrift könnte hingegen weiterhin "Behörden und Organe" gewählt werden.

Zu § 37:

Das in Abs. 1 Z 1 und Abs. 2 Z 2 verwendete Abgrenzungskriterium "in die Landesvollziehung fallende Wasserstraßen" enthält eine umständliche Verweisungskonstruktion, da der Begriff der Wasserstraße aus § 15 Abs. 1 iVm Anlage 2, der Kreis der in die Landesvollziehung fallenden Gewässer hingegen gar nicht aus dem Schiffahrtsgesetz, sondern aus Art. 11 Abs. 1 Z 6 B-VG zu ermitteln ist. Eine bedeutend klarere Regelung ergäbe sich in § 37, wenn in Abs. 1 Z 1 eine Zuständigkeit "für die Donau und die March, mit Ausnahme der in Anlage 2 angeführten Teile", in Abs. 2 Z 1 "für die in Anlage 2 angeführten Teile der Donau sowie ..." und in Abs. 2 Z 2 "für andere Gewässer" normiert würde (vgl. auch die obigen Ausführungen zu § 2 Z 17).

Die oben zu § 6 Abs. 6 angeregte Zuständigkeit des Bundesministers für Inneres wäre auch im Zusammenhang mit § 37 Abs. 3 zu berücksichtigen.

Zu § 38:

Dieser Paragraph trägt die Überschrift "Schiffahrtspolizei". Dieselbe Überschrift trägt aber der gesamte, die §§ 3 bis 44 umfassende Teil B. Eine solche Übereinstimmung ist schon angesichts des unterschiedlichen Umfangs der Regelungsgegenstände nicht angezeigt. Treffender könnte § 38 mit "Organe der Schiffahrtspolizei" (vgl. die derzeitige Abschnittsüberschrift "Behörden und Organe") überschrieben werden.

Zu Abs. 1 und Abs. 8:

- Abs. 8 sollte aus systematischen Gründen in Abs. 1 Z 3 integriert werden, wo es dementsprechend "die Regelung der Schiffahrt, insbesondere ..." heißen müßte.
- Unklar erscheint das Verhältnis zwischen den Begriffen "Regelung der Schiffahrt" und "schiffahrtspolizeiliche Verkehrsregelung" (§ 39); eine gewisse Präzisierung könnte die Einbeziehung der schiffahrtspolizeilichen Verkehrsregelung in die von der Regelung von der Schiffahrt ausdrücklich umfaßten Angelegenheiten darstellen.
- Gemäß § 41 Abs. 1 Z 1 können zur Entlastung der in § 38 Abs. 2 genannten Organe andere Personen mit bestimmten Aufgaben betraut werden. Eine solche Entlastung setzt wohl voraus, daß die von anderen Personen übernommenen Aufgaben ansonsten den im § 38 Abs. 2 genannten Organen zukämen. Bei der Regelung des Fahrgastverkehrs (§ 41 Abs. 1 Z 1) und der Aufrechterhaltung der Ordnung bei Veranstaltungen (§ 41 Abs. 1 Z 4) ist dies freilich anscheinend nicht der Fall. § 38 Abs. 1 sollte daher in solcher Weise präzisiert werden, daß alle in § 41 Abs. 1 genannten Aufgaben eindeutig von ihm erfaßt sind.

In Abs. 2 Z 1 könnte es im Sinne des bereits zu § 37 Abs. 1 und 2 oben Gesagten "auf der Donau und der March, soweit sie Wasserstraßen sind," heißen.

- 9 -

Zu § 41:

In Abs. 1 hat nach "Verkehrsregelung" der Bindestrich zu entfallen.

In Abs. 3 sollte es richtig "Weisungen" heißen.

Zu § 42:

Die in Abs. 3 vorgesehene Geldstrafe von bis zu 700 000 S erscheint angesichts der Zuständigkeit einer Verwaltungsbehörde vor dem Hintergrund der neueren ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes zum von Art. 91 Abs. 2 und 3 B-VG umfaßten Kernbereich des Strafrechts recht hoch (vgl. VfSlg. 12151/1989, 12282/1990, 12389/1990, 12471/1990, 12546/1990, 12547/1990 sowie VfGH 29.11.1995 G 115/93 u.a.; vgl. auch das Rundschreiben des Bundeskanzleramtes-Verfassungsdienst vom 22. Dezember 1990, GZ 601.468/1-V/2/90). Es sollte daher eine entsprechende Zuständigkeit der Strafgerichte erwogen oder aber (im Sinne der im Rundschreiben des Bundeskanzleramtes-Verfassungsdienst GZ 601.468/1-V/2/90 enthaltenen Empfehlung) über eine Höchststrafe von 500 000 S nicht hinausgegangen werden.

Der vorgesehene einheitliche, von Null bis 700 000 S reichende Strafrahmen ist aber auch aus anderen Gründen verfassungsrechtlich nicht unbedenklich. Er kann sowohl unter dem Gesichtspunkt des Gleichheitssatzes, der für Unterschiede im Tatsächlichen eine entsprechend unterschiedliche rechtliche Behandlung verlangt, als auch unter dem Gesichtspunkt des Bestimmtheitsgebotes des Art. 18 B-VG kritisiert werden, da der Strafbehörde ein außerordentlich weites Ermessen eingeräumt wird.

Zu § 47:

In Abs. 3 könnte der Ausdruck "erstmalige" Anlaß zu Mißverständnissen geben, weil nicht auszuschließen ist, daß jede weitere Benützung von Sportanlagen einer Bewilligungspflicht unterliegen würde.

- 10 -

Zu § 58:

Dieser Paragraph weist eine - gemessen an RL 13 der Legistischen Richtlinien 1990 - zu große Zahl von Absätzen und einen heterogenen Inhalt auf. So betreffen Abs. 1 und 10 bis 12 Schiffahrtsanlagen im allgemeinen; Abs. 2, 3 und 7 betreffen Häfen; Abs. 6 sowie 8 und 9 betreffen jeweils bestimmte besondere Schiffahrtsanlagen. Abs. 4 und 5 wiederum regeln - entgegen der Überschrift des Abschnitts, in den § 58 eingeordnet ist - gar nicht die Errichtung und den Betrieb von Schiffahrtsanlagen, sondern enthalten vielmehr das Verbot der Vornahme gewisser Tätigkeiten außerhalb bestimmter Schiffahrtsanlagen. Sie verlangen daher überhaupt eine andere systematische Einreihung, etwa in den Teil B; die Aufteilung der übrigen Absätze des § 58 auf mehrere Paragraphen wird zur Erwägung gestellt.

Zu § 62:

In Abs. 4 wäre lediglich die Fundstellenangabe "BGBl. Nr. 260" (ohne - nochmalige - Anführung der Jahreszahl) zu verwenden.

Zu § 71:

Zur Formulierung "Wasserstraßen, ausgenommen in die Landesvollziehung fallende" in Abs. 1 Z 1 lit.a, b und c sowie Z 2 ist auf das oben bei § 2 Z 17 und § 37 Abs. 1 und 2 Gesagte zu verweisen.

Der Gliedsatz in Abs. 1 Z 1 lit.a "deren Errichtung als bevorzugter Wasserbau (...) bewilligt wurde" ist an dieser Stelle mißverständlich, da er sich nur auf "sonstige Grenzgewässer" bezieht.

In Abs. 2 Z 2 sollte nach "Abs. 1 Z 4" angefügt werden: "mit der Ausnahme von Verwaltungsstrafverfahren;".

Abs. 4 regelt nicht den Fall, bei dem sich eine Schiffahrtsanlage bzw. Anlage zu gleichen Teilen über mehrere Bundesländer erstreckt.

- 11 -

Zu § 76:

In Abs. 1 Z 3 wäre die Fundstelle der EWG-Verordnung im Amtsblatt zu zitieren.

Zu § 78:

Die in Z 1 lit.c eingegangene Vorstellung vom Unternehmenssitz einer natürlichen Person erscheint zumindest ungewöhnlich. Gemeint ist wohl der Sitz der Hauptverwaltung des Unternehmens in dem Fall, daß es sich um einen Einzelunternehmer handelt. Implizit vorausgesetzt wird auch, daß die als Konzessionswerber auftretende natürliche Person bereits Unternehmer ist, was bei Konzessionswerbern nach Z 2 bis 4 nicht vorausgesetzt wird.

Zu Abs. 1 Z 2 und 3 jeweils letzter Satzteil dürfte es ausreichend sein, wenn der Sitz in einem EWR-Staat (nicht notwendigerweise in dem der Errichtung) gegeben ist.

In legistischer Hinsicht sollte an das Ende der Z 1, 2 und 3 jeweils ein Strichpunkt gesetzt und sollte konsequenterweise der jeweils den letzten Teil der Z 2 und Z 3 bildende Satz vom vorangehenden Teil der Bestimmung ebenfalls nur durch einen Strichpunkt getrennt werden.

Zu § 86:

Zur Formulierung "Wasserstraßen, ausgenommen in die Landesvollziehung fallende" in Abs. 1 Z 1 und 2 wird wieder auf das weiter oben Gesagte hingewiesen.

Zu §§ 90 bis 92:

Die ua. in § 90 Abs. 1, § 91 Abs. 1 und § 92 Abs. 2 verwendete Ausdrucksweise "Fahrzeuge auf ..." sollte aus sprachlichen Gründen vermieden und durch eine klarere Ausdrucksweise ersetzt werden. Im allgemeinen Sprachgebrauch ist die Wendung "Fahrzeuge auf ..." mit

- 12 -

"Fahrzeuge, die sich auf ... befinden" gleichzusetzen. Daß dies aber offenbar gar nicht eigentlich gemeint ist, läßt sich an der erschließbaren Regelungsabsicht des § 92 Abs. 2 in der Entwurfsfassung zeigen. Es kann nämlich sinnvollerweise nicht darauf ankommen, ob sich ein Fahrzeug zum Zeitpunkt der Antragstellung gerade auf einer Wasserstraße oder auf einem anderen Gewässer befindet.

Sinnentsprechend wäre daher etwa eine Bezugnahme auf Fahrzeuge, die auf Wasserstraßen verwendet werden, odgl.

Der Gedanke des § 91 Abs. 1 wäre etwa wie folgt treffender auszudrücken:

"Um auf Wasserstraßen verwendet werden zu dürfen, bedürfen Fahrzeuge der Schiffseichung."

In § 92 Abs. 1 Z 1 erscheint die Einschränkung auf "Fahrzeuge, die Wasserstraßen befahren," entbehrlich, da die Schiffseichpflicht ohnedies nur mehr auf Wasserstraßen gelten soll.

§ 92 Abs. 2 legt zunächst den Gegenschluß nahe, daß im Ausland geeichte und mit einem Eichschein versehene Fahrzeuge auch nicht über Antrag gemäß den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes geeicht werden können; ein Grund für eine solche Einschränkung ist allerdings nicht erkennbar. Davon abgesehen kann und sollte der in § 92 Abs. 2 niedergelegte Gedanke einfacher so ausgedrückt werden, daß (auch) Fahrzeuge, die nicht der Schiffseichpflicht gemäß § 91 unterliegen, über Antrag geeicht werden können.

Da überdies eine dem geltenden § 92 Abs. 1 entsprechende Vorschrift, wonach jede Eichung über Antrag erfolgt, fehlt, entsteht der Eindruck, der Schiffseichpflicht unterliegende Fahrzeuge seien von Amts wegen zu eichen.

Da nach dem neuen § 93 Abs. 1 die Eichung durch bestimmte Private (Klassifikationsgesellschaft oder Ziviltechniker für

- 13 -

Schiffstechnik) erfolgen soll, muß gefolgert werden, daß Anträge bei diesen Privaten zu stellen sind.

Zu § 93:

Der Schiffseichpflicht gemäß § 91 muß (schon aus rechtsstaatlichen Erwägungen) ein Recht entsprechen, bei Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen die Eichung zu erlangen. Es stellt sich die Frage, wie dieses Recht gegenüber den ausschließlich für die Vornahme von Eichungen in Betracht kommenden Privaten durchgesetzt werden kann.

Der Unterschied zwischen der Bescheinigung gemäß Abs. 1 und der vorläufigen Bescheinigung gemäß Abs. 2 ist unklar.

In Abs. 3 wäre gemäß RL 141 der Legistischen Richtlinien 1990 die Schreibweise "sechs Monate" zu wählen.

Bei Abs. 6 ist unklar, in welchen Fällen die Behörde überhaupt in die Lage kommt, von der Durchführung einer Eichung abzusehen oder nicht abzusehen, da doch die Durchführung der Eichung nunmehr Privaten obliegen soll. Überdies sind die Voraussetzungen für die Ausstellung eines Eichscheins gemäß Abs. 3 und für das Absehen von der Durchführung einer Eichung gemäß Abs. 6 offenbar identisch. Auch aus diesem Grund sollte Abs. 6 entfallen.

Auch Abs. 7 deckt sich offenbar mit Abs. 2, sodaß ein Grund für diese Bestimmung ebenfalls nicht ersichtlich ist.

Insgesamt sollte dieser Paragraph einer gründlichen Überarbeitung unterzogen werden, sodaß der intendierte Ablauf des Eichverfahrens im einzelnen erkennbar wird.

Zu § 96:

Die Regelung des Abs. 2 ergibt sich bereits aus § 51 Abs. 1 VStG und könnte somit entfallen.

- 14 -

Eine dem Abs. 1 analoge Bestimmung sollte für Eichscheine aufgenommen werden, die nach den Bestimmungen des Teils E des Schiffahrtsgesetzes 1990 ausgestellt worden sind.

Zu §§ 99 bis 101:

Auf das oben zu §§ 90 bis 92 im Zusammenhang mit der Formulierung "Fahrzeuge auf ..." Gesagte wird verwiesen.

In § 99 Abs. 3 kann die Wendung ", 103" entfallen.

Der erste Satz in § 101 Abs. 1 könnte folgendermaßen formuliert werden: "Eine Zulassung nach § 100 ist unter den Voraussetzungen der Abs. 2 bis 7 nicht erforderlich für."

In § 101 Abs. 2 wären sowohl die Fundstelle für die Richtlinie 76/135/EWG als auch die Fundstelle der Änderung dieser Richtlinie im Amtsblatt zu zitieren.

§ 101 Abs. 7 hätte zu entfallen, denn das dort Normierte ergibt sich ohnehin aus § 107.

Zu § 102:

In Abs. 4 könnte im Klammerausdruck die Wendung "zB" eingefügt werden.

Zu § 108:

Die Absatzbezeichnung von Abs. 3 wäre auf "(3)" richtigzustellen.

Zu § 113:

Aus Gründen der Rechtssicherheit könnte Abs. 3 folgendermaßen formuliert werden: "... und Kostenersparnis liegt, nach Maßgabe der örtlichen Zuständigkeit den Landeshauptmann ...".

- 15 -

Zu § 115:

Der Druckfehler wäre zu berichtigen ("... ihre Gültigkeit").

Zu § 118:

Der erste Satz des Abs. 1 könnte folgendermaßen lauten: "Einen Befähigungsausweis gemäß § 117 benötigen unter den in den Abs. 2 bis 6 genannten Voraussetzungen nicht:".

In Abs. 3 wird auf Empfehlungen der Europäischen (richtig:) Wirtschaftskommission Bezug genommen. Es muß angenommen werden, daß diese Empfehlungen keine Publizität besitzen, die der im Bundesgesetzblatt kundgemachter Rechtsvorschriften gleichwertig ist. Von der in Rede stehenden Verweisung wäre daher im Sinne der zum Publizitätsgebot des Art. 49 B-VG ergangenen Rechtsprechung des VfGH (vgl. VfSlg. 2750/1954, 3130/1956, 3562/1959, 5023/1965, 5320/1966, 5633/1967, 7586/1975 ua.) abzusehen. Fraglich bleibt (mangels Kenntnis der einschlägigen Empfehlungen) überdies, von wem ein Zertifikat für Führer von Sportfahrzeugen auszustellen wäre und wie seine Übereinstimmung mit den Empfehlungen der ECE überprüft werden kann.

Zu § 119:

Im Sinne des oben zu § 118 Abs. 3 Gesagten sollte in Abs. 4 eine Verweisung auf von Internationalen Organisationen geschaffene Richtlinien mangels ausreichender Publizität solcher Richtlinien unterbleiben.

Zu § 121:

In Abs. 1 wären die Fundstellen der Richtlinien im Amtsblatt anzugeben.

- 16 -

Zu § 122:

Zu Abs. 3 ist auf das oben zu § 119 Abs. 4 Ausgeführte zu verweisen.

Zu § 123:

Der einleitende Teil des Abs. 1 sollte nicht bloß aus einem Wort bestehen, sondern als Aussage formuliert werden, etwa "Es bestehen folgende Arten von Befähigungsausweisen:" oder "Folgende Arten von Befähigungsausweisen können ausgestellt werden:".

Zu § 124:

Entgegen der Aussage im einleitenden Satzteil des Abs. 1 ist nicht der Befähigungsausweis selbst - bei dem es sich ja um eine Urkunde handelt -, sondern der mit ihm verbundene (und aus ihm hervorgehende) Berechtigungsumfang einer Einschränkung zugänglich. Einfachheitshalber könnte auch formuliert werden:

"Die Geltung von Befähigungsausweisen kann ... eingeschränkt werden, und zwar

1. von Befähigungsausweisen ..."

Zu § 127:

In Abs. 1 muß der Klammerausdruck richtigerweise lauten: "§ 125 Abs. 2 z 3".

Zu § 128:

Unter in Abs. 2 näher genannten Voraussetzungen ist die nachzuweisende Fahrpraxis auf die Hälfte zu reduzieren. Unklar bleibt in diesem Zusammenhang, ob dies für Abs. 1 z 1 bedeutet, daß nur mehr vier Fahrten zu Berg und zu Tal bzw. nur auf halben Streckenabschnitten zu absolvieren sind.

- 17 -

Zu Abs. 3 sollte überprüft werden, ob nicht auch eine Fahrpraxis auf Wasserstraßen eines EWR-Staates ausreichend wäre. Auf die Schreibweise "Mitgliedstaat" (ohne Fugen-s) wird hingewiesen.

Zu § 129:

Die richtige Bezeichnung in Abs. 3 lautet:
"Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung".

Auf die oben zu § 6 Abs. 6 gemachten Ausführungen über die mit einer Verweisung auf Verordnungen verbundene Problematik sei hingewiesen. Überdies ist anzumerken, daß § 1 Abs. 5 - aus verfassungsrechtlicher Sicht: notwendigerweise - nur bundesgesetzliche Bestimmungen als in ihrer jeweils geltenden Fassung anzuwendend erklärt; in der vorliegenden Entwurfsbestimmung sollte angegeben werden, welche Fassung der verwiesenen Verordnung die maßgebliche ist.

Zu § 130:

In Abs. 3 z 1 lit.a bis e wäre jeweils nach dem letzten Wort ein Beistrich zu setzen. Nach lit.f wäre ein Punkt zu setzen. Z 2 wäre ebenfalls mit einem Strichpunkt zu beenden, z 3 mit einem Punkt.

Zu § 139:

Bei Bezugnahmen auf eine bestimmte Fassung einer Rechtsvorschrift sollte jeweils auch der Rechtsquellentyp einer zitierten Änderung angegeben werden (z.B. "in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. ...").

Zu § 140:

Dem Abs. 2 sollte ein eigener Paragraph gewidmet werden, um im Fall künftiger Novellierungen die entsprechenden Inkrafttretensbestimmungen leichter nach der Inkrafttretensbestimmung des im Entwurf vorliegenden Bundesgesetzes treffen zu können.

- 18 -

Zu § 141:

Es sollte "Schiffahrtsgesetz 1990, BGBl. Nr. 87/1989, in der zu diesem Zeitpunkt geltenden Fassung" heißen.

Zu § 142:

Die hier gewählte Formulierung ist bedenklich, da sie einer dem Gesetzgeber verwehrten Verordnungserlassung gleichgesetzt werden kann. Stattdessen sollte eine Formulierung gewählt werden, derzufolge die auf der Grundlage des Schiffahrtsgesetzes 1990 erlassenen Verordnungen ihre Rechtsgrundlage nunmehr "in diesem Bundesgesetz" haben.

II. Zum Vorblatt und zu den Erläuterungen:

Im Vorblatt und im Allgemeinen Teil der Erläuterungen sollte im Zusammenhang mit der "Richtlinie 96/.../EG" das Wort "formell" entfallen, da die Richtlinie auch informell noch nicht in Kraft steht (das Wort "steht" wäre hier dem Wort "ist" vorzuziehen).

Die umzusetzenden EG-Richtlinien sollten (hier) auch mit der CELEX-Nummer sowie der Fundstelle im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften zitiert werden (vgl. das Rundschreiben des Bundeskanzleramtes-Verfassungsdienst vom 10. Juni 1992, GZ 671.804/10-V/8/92).

Bei den Ausführungen über die Kompetenzgrundlage des im Entwurf vorliegenden Bundesgesetzes sollte auch der Tatbestand "Strom- und Schiffahrtspolizei" angeführt werden. Weiters wäre anzugeben, daß sich mehrere Teile des Gesetzes auch auf Art. 11 Abs. 1 Z 6 B-VG, dessen Tatbestände dabei genannt werden sollten, stützen, sowie für welche Teile dies gilt.

Da sich durch die vorgesehene Neuerlassung die Numerierung zahlreicher inhaltlich nicht oder nur wenig veränderter Bestimmungen ändert, sollte entweder im Besonderen Teil jeweils

die Vorgängerbestimmung des Schiffahrtsgesetzes 1990 genannt oder die Auffindung der korrespondierenden Bestimmungen des Schiffahrtsgesetzes 1990 durch eine Paragraphenkonkordanz, wie sie bei Umnummerierungen im Zuge von Wiederverlautbarungen Verwendung findet, erleichtert werden.

Die im Besonderen Teil an zahlreichen Stellen enthaltenen Ausführungen über den Entfall obsoleter Bestimmungen könnten in einem Absatz des Allgemeinen Teils zusammengefaßt werden, soweit sie überhaupt als erforderlich angesehen werden.

In den Erläuterungen zu § 42 Abs. 5 und Abs. 6 wäre die Numerierung der Absätze richtigzustellen.

In die Erläuterungen zu § 119 Abs. 4 wäre ein Hinweis aufzunehmen, aus welchen Gründen die Anzahl von 12 (Schreibweise: zwölf) Fahrgästen sachlich gerechtfertigt ist.

In den Erläuterungen zu § 125 Abs. 2 wäre die Numerierung des Absatzes zu berichtigen.

III. Übermittlung von Stellungnahmen an das Präsidium des Nationalrates:

Das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst ruft sein Rundschreiben vom 10. August 1985, GZ 602.271/1-V/6/85, wonach in einem Aussendungsschreiben, mit dem ein allgemeines Begutachtungsverfahren über den Entwurf eines Bundesgesetzes eingeleitet wird, die begutachtenden Stellen ausdrücklich ersucht werden sollen, 25 Ausfertigungen ihrer Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates zuzuleiten, in Erinnerung. Im Sinne dieses Rundschreibens und der diesem zugrundeliegenden Entschließung, die der Nationalrat am 5. Juli 1961 aus Anlaß der Verabschiedung des Geschäftsordnungsgesetzes von 1961 gefaßt hat, wird das do. Bundesministerium dafür Sorge zu tragen haben, daß das Präsidium des Nationalrates trotz Fehlens eines entsprechenden an die begutachtenden Stellen gerichteten Hinweises im Aussendungsrundschreiben die entsprechenden Kopien der

- 20 -

erstatteten Stellungnahmen erhält, soweit nicht die begutachtenden Stellen von sich aus 25 Abdrucke ihrer Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates zuleiten und hievon das do. Bundesministerium verständigen.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden unter einem dem Präsidium des Nationalrats übermittelt.

20. September 1996
Für den Bundeskanzler:
OKRESEK

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

