



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM
FÜR WIRTSCHAFTLICHE ANGELEGENHEITEN

Geschäftszahl

15.300/5-Pr/7/96

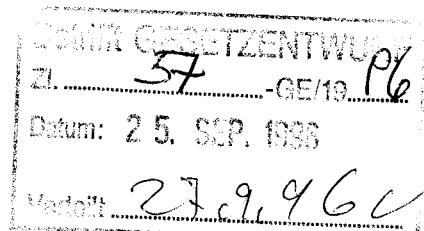
A-1011 Wien, Stubenring 1
 DVR 0037257
 Telex 111145 regeb a, 111780 regeb a
 Telefax 713 79 95, 713 93 11
 Telefon 0222/71100 Durchwahl
 Name/Tel.-Klappe des Sachbearbeiters:

Koär. Mag. Werner/5638

An das
 Präsidium des Nationalrates
 Parlament
 1016 Wien

Bitte in der Antwort die
 Geschäftszahl dieses
 Schreibens anführen.

Betreff:
 Entwurf eines Bundesgesetzes, über die
 Binnenschifffahrt (Schiffahrtsgesetz);
 Stellungnahme des Bundesministeriums
 für wirtschaftliche Angelegenheiten



Das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten beeht sich, anbei 25 Ausfertigungen seiner an das Bundesministerium für Wissenschaft, Verkehr und Kunst ergangenen Stellungnahme zum gegenständlichen Gesetzesentwurf zu übermitteln.

25 Beilagen

Wien, am 13. September 1996

Für den Bundesminister:

Dr. Benda

Für die Richtigkeit
 der Ausfertigung:



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM
FÜR WIRTSCHAFTLICHE ANGELEGENHEITEN

Geschäftszahl 15.300/5-Pr/7/96

A-1011 Wien, Stubenring 1
 DVR 0037257
 Telex 111145 regeb a, 111780 regeb a
 Telefax 713 79 95, 713 93 11
 Telefon 0222/71100 Durchwahl
 Name/Tel.-Klappe des Sachbearbeiters:
 Koär. Mag. Werner/5638

An das
 Bundesministerium für
 Wissenschaft, Verkehr und Kunst
 Verwaltungsbereich Verkehr und
 öffentliche Wirtschaft
 Oberste Schifffahrtsbehörde
 Radetzkystraße 2
 1031 Wien

Bitte in der Antwort die
 Geschäftszahl dieses
 Schreibens anführen.

Betreff:
 Entwurf eines Bundesgesetzes, über die
 Binnenschifffahrt (Schifffahrtsgesetz);
 Stellungnahme des Bundesministeriums
 für wirtschaftliche Angelegenheiten

zu do. GZL. 554.000/2-V/8-1996 vom 19. Juli 1996

Das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten beeirt sich, zum gegenständlichen Gesetzesentwurf folgende Stellungnahme abzugeben:

I. Zum Bereich "Wasserstraßen":

Aus der Sicht der Zuständigkeit des BMwA für die Bundeswasserstraßenverwaltung ist die markanteste Änderung gegenüber dem geltenden Schifffahrtsgesetz 1990 die Aufhebung der Eigenschaft des Wiener Donaukanals als Wasserstraße durch entsprechende Neufassung des § 15 Abs. 1 sowie der zugehörigen Anlage 2.

Warum der Wiener Donaukanal nicht mehr Wasserstraße sein soll, ist nicht nachvollziehbar und steht auch im Widerspruch zur Legaldefinition des § 2 Z 17 des gegenständlichen Entwurfs.

Im § 2 Z 17 Schifffahrtsgesetz wird nämlich die Wasserstraße folgendermaßen definiert:

"Gewässer, auf dem wegen seiner besonderen Bedeutung für die gewerbsmäßige Schiffahrt oder aufgrund zwischenstaatlicher Vereinbarungen erhöhte Anforderungen hinsichtlich der Schiffahrt gestellt und Maßnahmen zur Gewährleistung der Flüssigkeit des Verkehrs, der Ordnung an Bord sowie der Ordnung beim Stillegen getroffen werden müssen."

Eine Änderung der Bedeutung des Wiener Donaukanals für die gewerbsmäßige Schiffahrt ist nicht eingetreten. Tatsächlich wird der Wiener Donaukanal von Wasserfahrzeugen verschiedenster Kategorien der gewerblichen Personenschiffahrt regelmäßig und in letzter Zeit sogar vermehrt befahren. Die Wasserstraßenverwaltung hat daher auch regelmäßig Baggerungen zur Freihaltung der Schifffahrtsrinne im Wiener Donaukanal vorzunehmen.

Es wird weiters darauf aufmerksam gemacht, daß die gegenständliche "Herausnahme des Wiener Donaukanals aus den Wasserstraßen" weitreichende Folgen hätte. Es würde nämlich eine Änderung im Hinblick auf die Erhaltungsverpflichtung der Fahrwasserabmessungen im Donaukanal eintreten, da die Bundeswasserstraßenverwaltung lediglich für die Erhaltung von Wasserstraßen zuständig ist (in Hinkunft wäre allenfalls die Donauhochwasserschutzkonkurrenz (DHK) als Eigentümer der Kaimauern zur Erhaltung der Schiffbarkeit des Donaukanals zuständig, wobei die Aufgabe der DHK in erster Linie die Erhaltung der Hochwasserschutzanlagen ist; die Erhaltung der Schiffbarkeit des Donaukanals wäre zumindest von einer diesbezüglichen Bereitschaft sämtlicher an der DHK beteiligten Gebietskörperschaften den finanziellen Mehraufwand zu tragen und von diesbezüglichen gesetzlichen Änderungen hinsichtlich des Wirkungsbereiches der DHK, abhängig.).

Da der Wiener Donaukanal im Anhang A zu § 2 Abs. 1 lit. a des Wasserrechtsgesetzes (Verzeichnis der öffentlichen Gewässer) nicht ausdrücklich aufgezählt ist, und es zweifelhaft ist, ob der Donaukanal ein "Seitenkanal" oder "Arm" der Donau ist, würde in Verbindung mit § 15 Abs. 1 des zukünftigen Schifffahrtsgesetzes einiges dafür sprechen, den Wiener Donaukanal als Privatgewässer anzusehen.

Zu den Erläuterungen zu § 15 Abs. 1 des vorliegenden Entwurfes ist folgendes festzuhalten:

Die Ausführungen, daß aufgrund von umfangreichen Vorhaben der Stadt Wien im Zusammenhang mit der Gestaltung des Wiener Donaukanals sich dessen Charakter als

Wasserstraße insbesondere hinsichtlich der für Wasserstraßen erforderlichen Fahrwasserabmessungen nicht mehr aufrecht erhalten läßt, sind nicht korrekt.

Eine Änderung der Fahrwasserabmessungen (derzeit: Durchfahrtshöhen 6,40 m, Fahrwassertiefe bei einem Durchfluß von 80 m³/Sekunde von 21 dm und einer Fahrwasserbreite von 30 m) durch das "Leitprojekt Donaukanal" tritt nicht ein.

Gestützt auf die vorhergehenden Ausführungen fordert daher das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten die **Beibehaltung des Wiener Donaukanals als Wasserstraße.**

II. Zur EU-Konformität:

Es bestehen EU-rechtliche Bedenken hinsichtlich der Vorschrift des § 78 Abs. 1 lit.c des Entwurfs, in der normiert wird, daß der Konzessionswerber seinen Unternehmenssitz im Inland haben muß.

Da es sich bei der Schiffahrt um einen Fall grenzüberschreitenden Dienstleistungsverkehrs handelt, ist an die diesbezügliche Judikatur zum Erfordernis eines Sitzes im Inland als Voraussetzung für die Erbringung von Dienstleistungen zu erinnern:

"Während das Erfordernis der Zulassung eine Beschränkung der Dienstleistungsfreiheit darstellt, ist das Erfordernis einer festen Niederlassung praktisch die Negation dieser Freiheit. Es hat zur Folge, daß Art. 59 E(W)G-Vertrag, dessen Ziel es gerade ist, die Beschränkungen der Dienstleistungsfreiheit solcher Personen zu beseitigen, die nicht in dem Staat niedergelassen sind, in dessen Gebiet die Dienstleistung erbracht wird, jede praktische Wirksamkeit genommen wird..." (Rs. 205/84 KOM/Deutschland "Versicherungen" vom 4.12.1986; Slg. 1986, 3755, RN 52).

Nachdem der Entwurf neben dem Sitz- auch ein Zulassungserfordernis (Konzession) statuiert und nachdem der EuGH für den Fall von Versicherungen in der zit. Rechtssache ein zur Zulassung hinzutretendes Sitzerfordernis als überschießend und daher im Hinblick auf Art. 59 EGV als verboten angesehen hat (Rs. 205/84 a.a.O., RN 56), ist wohl davon auszugehen, daß dieselbe Einschätzung für den Bereich der Binnenschifffahrt zu gelten hat.

Darüberhinaus ist auf das Urteil in Rs. C-279/89 KOM/Großbritannien "Factortame II" vom 17.11.1992; Slg. 1992, I-5785 zu verweisen, in dem der EuGH ein Sitzerfordernis im Inland als Voraussetzung für die Inanspruchnahme der nationalen Fangquote, mithin der Ausübung des Fischfanges in nationalen Gewässern, als mittelbare Diskriminierung der Angehörigen anderer Mitgliedstaaten und daher Verstoß gegen Art. 59 EGV qualifiziert hat (Rs. C-279/89 a.a.O., RN 42 f.).

Demgemäß ist festzuhalten, daß das in § 78 (1) des Entwurfs statuierte Sitzerfordernis für die Erteilung einer Binnenschiffahrtskonzession mit Art. 59 EGV in Widerspruch steht und daher als gemeinschaftsrechtswidrig anzusehen ist. Anderes könnte nur gelten, wenn eine solche Möglichkeit durch jene Richtlinie eingeräumt wird, die zwar noch nicht erlassen ist, deren Inhalt aber gemäß den Erläuterungen bereits feststeht und ho. nicht bekannt ist.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme wurden u.e. dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Wien, am 13. September 1996

Für den Bundesminister:

Dr. Benda



F.d.R.d.A.:
Benda