

REPUBLIK ÖSTERREICH  
BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ

GZ 42.502/5-I 1/86

An das  
Präsidium des  
NationalratesW i e n

|           |               |
|-----------|---------------|
| Betreff   | GESETZENTWURF |
| Z         | 31 GE'986     |
| Datum:    | 16. JUNI 1986 |
| Verteilt: | 20. JUNI 1986 |

*Dr. Klausgruber*

Betrifft: Stellungnahme des Bundesministeriums für Justiz  
zum Entwurf eines Eisenbahnbeförderungsgesetzes  
- EisBefG - EBG (Neufassung der  
Eisenbahn-Verkehrsordnung).

Das Bundesministerium für Justiz beehrt sich, mit Beziehung auf die Entschließung des Nationalrates vom 6. Juli 1961 25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zu dem oben angeführten Gesetzesentwurf zu übermitteln.

12. Juni 1986

Für den Bundesminister:

DJALINOUS

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:Museumstraße 7  
A-1070 WienBriefanschrift  
A-1016 Wien, Postfach 63Telefon  
0222/96 22-0\*Fernschreiber  
13/1264

Sachbearbeiter

Klappe (DW)



REPUBLIK ÖSTERREICH  
BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ

GZ

42.502/5-I 1/86

An das  
Bundesministerium für  
öffentliche Wirtschaft und Verkehr

Radetzkystraße 2  
1031 W i e n

Museumstraße 7  
A-1070 Wien

Briefanschrift  
A-1016 Wien, Postfach 63

Telefon  
0222/96 22-0\*

Fernschreiber  
13/1264

Sachbearbeiter

Klappe (DW)

Betrifft: Entwurf eines Eisenbahnbeförderungsgesetzes  
- EisBefG - EBG  
(Neufassung der Eisenbahn-Verkehrsordnung).

zu Z. EB 2663-6-II/2-1986

Das Bundesministerium für Justiz beehrt sich, mit Beziehung auf das do. Schreiben vom 1. April 1986 zu dem oben angeführten Gesetzesentwurf wie folgt Stellung zu nehmen:

Allgemeine Bemerkungen:

Zu begrüßen sind die Bemühungen des Entwurfes, den Text der Eisenbahn-Verkehrsordnung zu straffen und stilistisch zu überarbeiten.

Ganz allgemein fällt jedoch auf, daß keine näheren Bestimmungen über den sogenannten "Hucke-Pack-Verkehr" vorgesehen werden, also die streckenweise Beförderung von ganzen LKWs und LKW-Zügen durch die Eisenbahn. Die zwar umfangreichen Vorschriften über die Güterbeförderung scheinen öfters den besonderen Erfordernissen dieser

- 2 -

Transportart nicht zu entsprechen, geht es dabei doch im wesentlichen darum, möglichst einfache und schnelle Transite zu bewerkstelligen. LKWs und LKW-Züge können wohl nicht als "begleitete Kraftfahrzeuge" im Sinne des § 30 Abs. 2 des Entwurfes abgesehen werden, sodaß sie nicht als Reisegepäck zu beurteilen sind.

Zu § 2:

Die Ermächtigung für die Eisenbahnen, Beförderungsbedingungen zu erlassen, scheint viel zu weit gefaßt (vgl. die Punkte 13. und 14. der Legistischen Richtlinien, die hier unter Anwendung des Größenschlusses wohl auch Geltung haben dürften). Die Bestimmung geht überdies über den Inhalt des § 2 EVO hinaus; die Änderungen dürften nicht durch das Übereinkommen über den Internationalen Eisenbahnverkehr (samt Anlagen) bedingt sein.

Die Beförderungsbedingungen der Eisenbahnen werden den sogenannten "Allgemeinen Geschäftsbedingungen" sonstiger Unternehmer gleichzuhalten sein. Ein wesentlicher Leitgedanke des KSchG war es, solche AGB einer Inhaltskontrolle zu unterwerfen. Aus Gründen des Verbraucherschutzes sollte daher auch in dieser Ermächtigung festgelegt werden,

-) welche der in diesem Bundesgesetz enthaltenen Bestimmungen durch die Beförderungsbedingungen näher geregelt werden dürfen, und

- 3 -

- ) daß abweichende Beförderungsbedingungen nur dann zu genehmigen sind, wenn sie (auch) der Privatrechtsordnung (also etwa dem KSchG) entsprechen.

Die Bestimmung könnte etwa lauten:

"§ 2. (1) Die Eisenbahn kann im Rahmen dieses Bundesgesetzes nähere Bestimmungen über ..... in Form von Beförderungsbedingungen festsetzen.

(2) Soweit besondere kaufmännische, betriebliche oder örtliche Umstände Abweichungen von diesem Bundesgesetz erfordern, kann die Eisenbahn auch solche Bestimmungen in die Beförderungsbedingungen aufnehmen.

(3) Beförderungsbedingungen nach Abs. 2 bedürfen zu ihrer Rechtsverbindlichkeit der Genehmigung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, sofern dieses Bundesgesetz nicht gegenteiliges anordnet. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat die Genehmigung zu erteilen, wenn die im Abs. 2 genannten Voraussetzungen vorliegen, die Bestimmungen nicht nach dem Privatrecht unzulässig sind und öffentliche Interessen nicht entgegenstehen. Die Eisenbahn hat die Genehmigung der abweichenden Bestimmungen in der Veröffentlichung der Tarife ersichtlich zu machen."

In den Erläuterungen sollte zur Klarstellung darauf hingewiesen werden, daß die Beförderungsbedingungen nur im Rahmen der durch § 879 Abs. 3 ABGB festgelegten Grenzen rechtsverbindlich gestaltet werden können und insbesondere nicht gegen die §§ 6 ff KSchG verstoßen dürfen; ein solcher Verstoß würde auch durch die Genehmigung der Bedingungen durch den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nicht geheilt werden.

- 4 -

Zu § 4 Abs. 5 des Entwurfes:

Nach der Neuformulierung dieser Bestimmung ist unklar, ob auch solche Transportverträge, die von vornherein eine Beförderung mit Straßenfahrzeugen und anderen Verkehrsmitteln zum Inhalt haben (etwa die Beförderung durch den ÖBB-Kraftwagendienst), dem EBG unterliegen oder nur solche, bei denen die Beförderung mit Straßenfahrzeugen etc. im Rahmen des sogenannten "Schienenersatzverkehrs" erfolgt. Es wird daher angeregt, die Bestimmung diesbezüglich klarer zu fassen oder allenfalls die Formulierung des § 4 Abs. 4 EVO beizubehalten.

Zu § 7:

Diese Bestimmung enthält eine vom ABGB abweichende Regelung des Fundrechts. Der Zweck dieser Abweichung ist auch mit der folgenden, die besonderen Interessen der Eisenbahn berücksichtigenden Fundrechtsregelung zu erreichen. Diese Regelung paßt besser zum geltenden Fundrecht des ABGB und entspricht darüberhinaus einem schon vorhandenen und mit dem BMI abgestimmten Entwurf einer Neuregelung des Fundrechts.

"Verlorene und zurückgelassene Gegenstände

§ 7. (1) Wer innerhalb der Eisenbahnanlagen oder in Zügen eine verlorene Sache findet, entspricht den ihm für Fund-

gegenstände gesetzlich auferlegten Pflichten zur Bekanntmachung oder zur Anzeige an die Behörde auch dadurch, daß er den Gegenstand Bediensteten der Eisenbahn übergibt. Die Bediensteten der Eisenbahn sind verpflichtet, Fundgegenstände, deren Wert offensichtlich 50 S übersteigt, zu übernehmen und die Übernahme schriftlich zu bestätigen.

(2) Die Eisenbahn hat den Fund durch Anschlag in einem der Allgemeinheit zugänglichen Raum des Bahnhofs, in dem die Sache übergeben wurde, sowie des Bahnhofs, in dem die Sache verwahrt wird, kundzumachen. Die Kundmachung hat eine allgemeine Beschreibung des Fundgegenstandes und das Datum der Übernahme zu enthalten. Übersteigt der Wert der gefundenen Sache offensichtlich 5.000 S, so hat die Eisenbahn den Fund überdies innerhalb von 8 Tagen der Behörde anzuzeigen.

(3) Die Eisenbahn hat von ihr übernommene Fundgegenstände sorgfältig zu verwahren. Sie ist berechtigt, einen Gegenstand, dessen Wert offensichtlich 5.000 S nicht übersteigt, nach Ablauf von 60 Tagen oder, wenn die Verwahrung den Wert des Gegenstandes unverhältnismäßig vermindern oder dieser Wert die Kosten der Verwahrung nicht decken würde, schon früher bestmöglich zu verkaufen; in diesem Fall tritt der Verkaufserlös an die Stelle des Fundgegenstandes.

(4) Der Fundgegenstand (Verkaufserlös) ist demjenigen auszufolgen, der glaubhaft machen kann, Verlustträger,

- 6 -

Eigentümer oder ein sonst zur Innehabung Berechtigter zu sein. Die Eisenbahn kann beim Ausfolgen den Finderlohn sowie die im Zusammenhang mit dem verlorenen Gegenstand anfallenden Nebengebühren und sonstigen Kosten, die durch Nebengebühren nicht gedeckt sind, einheben. Hat der Finder Anspruch auf Finderlohn erhoben, so ist ihm dieser auszufolgen oder, wenn ein solcher nicht eingehoben wurde, Name und Anschrift desjenigen bekanntzugeben, an den der Fundgegenstand (Verkaufserlös) ausgefolgt wurde.

(5) Wird die Ausfolgung der Sache (des Verkaufserlöses) vom Berechtigten nicht innerhalb eines Jahres nach Übernahme des Fundgegenstandes durch die Eisenbahn begehrt, so ist die Sache an den Finder auszufolgen, sofern er innerhalb dreier Monate nach Ablauf dieser Frist auf die Sache Anspruch erhebt und nicht die Eisenbahn bereits nach § 97 Eigentum daran erworben hat. Der Finder erwirbt das Eigentum an der Sache durch Zueignung. Behebt der Finder den Fundgegenstand nicht fristgerecht, so erwirbt die Eisenbahn nach Ablauf der Frist das Eigentum an der in ihrem Gewahrsam befindlichen Sache.

(6) Für zurückgelassene Gegenstände gelten die Abs. 1 bis 5 sinngemäß."

Zu § 8 Abs. 1:

Für die in dieser Bestimmung vorgenommene Ermächtigung sowie bezüglich der Rechtsnatur des Tarifs

- 7 -

gelten die Ausführungen zum § 2 sinngemäß (AGB). Auf den Tarif sind daher auch die Bestimmungen des KSchG anzuwenden. Gemäß § 6 Abs. 1 Z. 10 KSchG sind für Verbraucher Vertragsbestimmungen im Sinne des § 879 ABGB nicht verbindlich, in denen der Unternehmer oder eine seinem Einflußbereich unterliegende Stelle oder Person ermächtigt wird, mit bindender Wirkung für den Verbraucher darüber zu entscheiden, ob die ihm vom Unternehmer erbrachten Leistungen der Vereinbarung entsprechen.

Die im § 8 Abs. 1 enthaltene Ermächtigung ist so unbestimmt, daß nicht ausgeschlossen werden kann, daß die Eisenbahnen im Tarif eine dem § 6 Abs. 1 Z. 10 KSchG widersprechende Regelung vornehmen werden. Es sollte daher klargestellt werden, daß nach dieser Bestimmung nur eine Schlichtungsstelle und nicht eine (dem § 6 Abs. 1 Z. 10 KSchG widersprechende) Entscheidungsinstanz eingerichtet werden darf. Der Abs. 1 dieser Bestimmung könnte etwa lauten:

"§ 8. (1) Die Eisenbahn hat im Tarif festzusetzen, wer im Fall von Meinungsverschiedenheiten zwischen Bahnbenutzern und Eisenbahnbediensteten in Angelegenheiten der Beförderung zur Schlichtung angerufen werden kann."

In den Erläuterungen sollte darauf hingewiesen werden, daß durch die Einrichtung einer solchen (zusätzlichen) Schlichtungsstelle der Rechtsweg nicht ausgeschlossen wird.



- 8 -

Zu § 19 Abs. 6:

Die Formulierung dieser Bestimmung könnte zu Mißverständnissen Anlaß bieten. Nach den Erläuterungen sollte damit ausgedrückt werden, daß der Reisende keine Schadenersatzansprüche stellen kann, wohl aber Anspruch auf Erstattung (des Mehrpreises) hat. Unter dem Terminus "Entschädigung" wird üblicherweise (vor allem in der Lehre) weniger der Ersatz eines (verschuldet zugefügten) Schadens, sondern ein verschuldensunabhängig zu leistender Ausgleich für eine Beeinträchtigung verstanden (etwa die Enteignungsentschädigung). Die Bestimmung könnte daher so ausgelegt werden, daß der Reisende auch keinen Anspruch auf Rückerstattung der Aufzahlung für die erste Wagenklasse hat. Es wird angeregt, die Bestimmung so zu fassen, daß der Erstattungsanspruch des Betroffenen klar zum Ausdruck kommt, etwa folgendermaßen:

"(6) Der Reisende hat in den Fällen des Abs. 4 und 5 nur Anspruch auf Erstattung nach den §§ 29 und 42."

Allgemein wird unter Hinweis auf Punkt 30. der Legistischen Richtlinien vorgeschlagen, im EBG das Wort "Entschädigung" durch "Schadenersatz" zu ersetzen, wenn nicht ein verschuldensunabhängig zu leistender Ausgleichsbetrag den Inhalt der Regelung bildet. Dies umso mehr, als im Entwurf ohnedies häufig auch der Begriff Schadenersatz verwendet wird.

Zu § 29 Abs. 4:

Das Wort "Antrag" umschreibt üblicherweise ein auf Herbeiführung einer Entscheidung gerichtetes Begehren an eine mit Hoheitsgewalt ausgestattete Behörde. Es wird daher - generell - angeregt, im EBG statt des Wortes "Antrag" einen Ausdruck zu verwenden, der dem Umstand, daß die Eisenbahn als Privatrechtsträger auftritt, besser Rechnung trägt, wie z.B. "Begehren" oder "Verlangen".

Der § 29 Abs. 4 könnte etwa lauten:

"(4) Erstattung ist schriftlich bei der Eisenbahn zu begehren, die den Betrag eingehoben hat."

Zu § 33:

Abs. 1 entspricht Art. 22 § 1 CIV 1980 und dem gegenwärtigen § 32 Abs. 1 EVO.

Die Zitierung des § 30 in § 33 Abs. 1 ist jedoch nicht einsichtig: § 33 Abs. 1 betrifft die Haftung des Reisenden, § 30 betrifft die Rechte und Pflichten der Eisenbahn hinsichtlich der Beförderung von Reisegepäck. Die Anführung des § 30 könnte daher entfallen.

Zu § 44:

Die Eisenbahn soll (so wie schon nach § 44 Abs. 3 EVO) für den Schaden, der aus einer mit der Beförderung des Reisegepäcks verbundenen und näher erläuterten "besonderen Gefahr" entstanden ist, nicht haften. Nach § 44 Abs. 4 EVO kann diese Haftungsbefreiung aber insoweit

- 10 -

nicht geltend gemacht werden, als der Schaden durch ein Verschulden der Eisenbahn entstanden ist. Diese Einschränkung des Haftungsausschlusses wird von § 44 des Entwurfes nicht übernommen. Die in den Erläuterungen (Seite 23) genannte Begründung, § 44 Abs. 4 EVO sei entbehrlich, da im zweiten Satz des § 44 Abs. 7 EVO (der als § 44 Abs. 5 des Entwurfes gelten soll) diese Frage geregelt wird, ist bedenklich: § 44 Abs. 7 EVO enthält nämlich eine Beweislastregel, die sich mit dem Verschulden der Eisenbahn nicht auseinandersetzt.

Die vorgeschlagene Regelung entspricht zwar Art. 35 CIV.1980, es ist aber anzunehmen, daß damit die Interessen der Reisenden gegenüber denen der Eisenbahn doch vernachlässigt werden. Daher ist zu überlegen, ob nicht eine Abweichung von den genannten internationalen Bestimmungen im Hinblick auf die Zielsetzungen des Verbraucherschutzes gerechtfertigt ist.

§ 44 Abs. 5 des Entwurfes widerspricht - ebenso wie dessen § 95 Abs.2 - sowohl Grundsätzen des Zivilverfahrens als auch den Intentionen des Konsumentenschutzes.

Der erste Satz legt jeweils eine gesetzliche Vermutung (Beweisvermutung) für den Eintritt des Schadens fest, wenn die Eisenbahn das Vorliegen bestimmter Umstände, die den Eintritt eines Schadens wahrscheinlich machen, glaubhaft macht. Der zweite Satz enthält eine Beweislastumkehr zugunsten der Eisenbahn.

- 11 -

Glaubhaftmachung (=Bescheinigung) ist nach dem System des Zivilverfahrens nur für prozessuale Teilfragen und Provisorialentscheidungen, niemals jedoch - wie in dieser Bestimmung vorgesehen - für die Feststellung des Sachverhalts für die Hauptsache zugelassen (Fasching, Zivilprozeßrecht, Randzahl 809). Von diesem Grundsatz sollte auch hier nicht abgewichen werden; die Eisenbahn soll das Vorliegen der besagten Umstände zu beweisen haben. Nur der Vollständigkeit halber sei ausgeführt, daß in der Lehre ohnedies keine einheitliche Auffassung darüber besteht, ob die Glaubhaftmachung einen geringeren Überzeugungsgrad als der Beweis erfordert (bejahend Fasching, aaO; verneinend Pollak, System des Österreichischen Zivilprozeßrechts unter Einschluß des Exekutionsrechts<sup>2</sup>, 658).

Die - im Zusammenhang mit der praesumptio facti des ersten Satzes - im zweiten Satz vorgesehene Umkehrung der Beweislast widerspricht den Intentionen des Verbraucherschutzes. Es sei in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, daß etwa in einem Transportvertrag mit einem privaten Fuhrwerksunternehmer eine solche Beweislastumkehr nach § 6 Abs. 1 Z. 11 KSchG nicht rechtsverbindlich vereinbart werden könnte.

Eine sachliche Rechtfertigung für ein Abweichen von den allgemeinen Beweislastregeln ist nicht zu erkennen. Grundsätzlich ist davon auszugehen, daß die Eisenbahn in solchen Schadenersatzprozessen beklagte Partei ist; somit

- 12 -

trifft den Geschädigten ohnedies regelmäßig die Beweislast. Weist die Eisenbahn das Vorliegen von Umständen nach, die eine Befreiung der Eisenbahn von der Schadenersatzpflicht bewirken, so wird die Kausalität des Vorliegens solcher Umstände für den Schadenseintritt wegen des vorliegenden typischen Erfahrungszusammenhanges im Rahmen des von Rechtsprechung und Lehre entwickelten Anscheinsbeweises als gegeben angenommen werden.

Diese Bestimmung sollte daher - ebenso wie § 95 Abs. 2 des Entwurfes - ersatzlos entfallen.

Zu § 45:

Nach § 45 Abs. 4 EVO hat die Eisenbahn gefundenes und nicht zurückverlangtes oder nicht zurückstellbares Reisegepäck wie nicht abgenommenes Reisegepäck zu behandeln, also zu lagern und später zu verkaufen. Nach § 45 Abs. 4 des Entwurfes kann die Eisenbahn darüber nach 30 Tagen verfügen. Die Erläuterungen (Seite 24) erachten diese, Art. 37 § 4 CIV. 1980 entsprechende Änderung als vertretbar, da der Reisende bereits eine Entschädigung für den Verlust erhalten habe. Diese Begründung übersieht allerdings, daß diese Entschädigung nach oben hin begrenzt ist, sodaß - wenn der Wert des Reisegepäckes etwa höher ist - Unbilligkeiten auftreten könnten. Überdies sieht der Entwurf keine Bestimmungen darüber vor, was mit dem Erlös des allenfalls verkauften Reisegepäckes geschieht und ob der Berechtigte diesen beanspruchen kann.

Zu § 48:

Es finden sich keine ausdrücklichen Bestimmungen darüber, wie bei Beschädigungen von Kraftfahrzeugen vorzugehen ist. Offensichtlich bezieht sich die Verweisung nach § 48 Abs. 5 des Entwurfes auch auf diesen Fall.

Zu § 52 Abs. 3:

Die in dieser Bestimmung getroffenen Regelungen über die Beweiskraft des Aufbewahrungsscheins scheint im Hinblick auf die allgemeinen Regeln über den Beweis durch Urkunden (§§ 292 ff ZPO) entbehrlich. Auch hier sei darauf hingewiesen, daß solche Mittel im Privatrecht (Vertragsrecht) nicht zur Verfügung stehen und ein Bedarf für eine Sonderregelung nicht erkennbar ist.

Zu § 64:

In den Erläuterungen zum Abs. 1 sollte es statt "Handelsgesetz" besser "Handelsgesetzbuch" heißen.

Zu § 69 Abs. 3:

Auf die Bemerkungen zu § 52 Abs. 3 des Entwurfes sei verwiesen. Die Regelung über die Beweiskraft des Frachtbriefes ist hier wohl ebenso entbehrlich.

Zu den §§ 79 Abs. 7 und 80 Abs. 6:

Da der Eisenbahn das Recht eingeräumt wird, abweichende Bestimmungen über das Erteilen der nach-

- 14 -

träglichen Verfügungen im Tarif festzusetzen (§ 79 Abs. 4 bzw. § 80 Abs. 5), steht die Nichtigkeitssanktion des § 79 Abs. 7 bzw. des § 80 Abs. 6 in einem inhaltlichen Widerspruch zur übrigen Regelung dieser Paragraphen. Der Abs. 7 des § 79 steht überdies im Widerspruch mit dessen Abs. 6.

Es wird daher angeregt, die genannten Bestimmungen ersatzlos entfallen zu lassen. Sollten die Bestimmungen für unbedingt notwendig erachtet werden, so sollte zumindest das Wort "nichtig" durch "unwirksam" ersetzt werden. Dadurch würde sichergestellt, daß die Eisenbahn nachträgliche Verfügungen, die nicht den genannten Formvorschriften entsprechen, zwar nicht erfüllen muß, aber doch erfüllen kann. Die Nichtigkeit würde dagegen bewirken, daß sich jedermann ohne besondere Anfechtung auf die Ungültigkeit dieses Rechtsgeschäfts berufen könnte, wodurch eine Rückabwicklung ex tunc erforderlich würde.

Zu § 83 Abs. 4:

Anders als etwa § 37 Abs. 2 lit.b Z.2 des Entwurfes ist der Sinn des § 83 Abs. 4 lit.b Z.4 nicht klar. Vorgeschlagen wird, das Wort "berühren" zu streichen.

Zu § 94:

Auch hier wird (ähnlich wie im § 44 des Entwurfes) anders als noch nach § 94 Abs. 4 EVO darauf verzichtet, der Eisenbahn die Berufung auf den Haftungsbefreiungsgrund

der "besonderen Gefahr" bei einem Verschulden zu verwehren. Die entspricht Art. 36 CIM 1980. Die im geltenden § 94 Abs. 3 lit.c genannte "besondere Gefahr" durch ein "Verladen in Wagen mit für den Absender offensichtlichen Mängeln" wird im Entwurf nicht genannt.

Es wird weiters empfohlen, im Abs. 3 lit.c statt der Wendung "...Verladen vom Absender oder Ausladen vom Empfänger..." die deutlichere Diktion der CIM 1980 (Art. 36 § 3 lit.c) "Verladen der Güter durch den Absender oder Ausladen durch den Empfänger..." zu verwenden.

Zu § 95 Abs. 2:

Sinngemäß gilt das gleiche wie für § 44 Abs. 5 des Entwurfes. Auch hier wird vorgeschlagen, diese Bestimmung ersatzlos zu streichen.

Zu den §§ 108 und 109:

Bei der Neuformulierung der Bestimmungen über die Aktiv- und Passivlegitimation wurde der Weg gewählt, den § 107 EVO der Formulierung des § 109 EVO anzupassen.

Es wird angeregt, für § 108 des Entwurfs die Formulierung des § 107 EVO zu übernehmen. Es widerspricht den Grundsätzen des Zivil(verfahrens)rechts, daß die in der Bestimmung genannten Ansprüche nur von den dort genannten Personen gerichtlich geltend gemacht werden können. Klagsberechtigt werden etwa auch Personen sein,



- 16 -

denen solche Ansprüche rechtsgeschäftlich abgetreten oder exekutiv überwiesen wurden.

Die Formulierung des § 109 des Entwurfs sollte der des § 107 EVO angepaßt werden (etwa: "Für die Rückzahlung .... haftet ....").

Zu § 115:

Abs. 1 enthält eine lex fugitiva, die nach Punkt 71 der Legistischen Richtlinien 1979 zu vermeiden ist.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden gleichzeitig dem Präsidium des Nationalrates zugeleitet.

12.Juni 1986

Für den Bundesminister:

DJALINOUS

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:

