



ÖSTERREICHISCHER AUTOMOBIL-, MOTORRAD- UND TOURING CLUB
1010 WIEN, SCHUBERTRING 1-3
TELEFON (0222) 72 99 * (711 99 *)

An das
Präsidium des Nationalrates
c/o Parlament

Dr. Karl Renner-Ring
1017 Wien

Wien, am 21.5.1991
SK 23/KFG-Komp./me-hs

Entwurf eines Bundesgesetzes,
mit dem Vollzugszuständigkeiten
des Bundesministers für öffentl.
Wirtschaft u. Verkehr geändert werden
Stellungnahme des ÖAMTC;
BMöWV Pr.Zl 5730/3-4/91

15/SN - 21/ME

Betrifft GESETZENTWURF	
Zl. 21	-GE/19
Datum: 29. MAI 1991	
31. Mai 1991	
Verteilt	

Klausgruber

Sehr geehrte Damen und Herren!

In der Anlage beehrt sich der ÖAMTC, seine oben genannte
Stellungnahme in 25-facher Ausfertigung zu übermitteln.

Mit dem Ausdruck unserer
vorzüglichen Hochachtung

Soche
Mag. Peter Soche
Bereichsleiter
Interessenvertretung

Beilagen erwähnt



Telegrammadresse:
Autotouring Wien

Fernschreiber:
133907
Telefax:
(0222) 713 18 07

Bankverbindungen:
Raiffeisen Zentralbank Österreich AG, 1030 Wien, Kto.: 156.109
Creditanstalt Bankverein, 1010 Wien, Kto.: 50-18130
Postsparkasse, 1010 Wien, Kto.: 1896.189



S T E L L U N G N A H M E

**zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem
Vollzugszuständigkeiten des Bundesministers
für öffentliche Wirtschaft und Verkehr geändert werden**

A) Zu Art IV des Entwurfes (Änderungen des Kraftfahrzeuggesetzes)

Soweit durch den vorliegenden Gesetzentwurf einige Kompetenzen des BMÖWV zu seiner Entlastung an den zuständigen Landeshauptmann bzw den zuständigen uVS übertragen werden, werden diese geplanten Änderungen vom ÖAMTC begrüßt.

Wie der ÖAMTC jedoch bereits in seiner Stellungnahme vom 12.12.1990 zur beabsichtigten Kompetenzbereinigung auf dem Gebiete des Kraftfahrwesens mitgeteilt hat, sollte im Zuge der nächsten Novellierung des KFG vorgesehen werden, daß auch die in I. Instanz von den Bundespolizeidirektionen bzw Bezirkshauptmannschaften erlassenen Bescheide unmittelbar beim uVS mit Berufung angefochten werden können.

Außerdem wurden in dieser Stellungnahme sowie in unserem in der ZVR 1990, 267 veröffentlichten Artikel vorgeschlagen, im Rahmen der nächsten Novellierung des KFG bestimmte Kompetenzen, in denen derzeit der Landeshauptmann in I. Instanz entscheidet, an die Bezirksverwaltungsbehörde bzw Bundespolizeibehörde zu übertragen.

Das Ziel des ÖAMTC-Vorschlages, durch eine entsprechende Novellierung der Zuständigkeitsbestimmungen im KFG das Recht



Telegrammadresse:
Autotouring Wien

Fernschreiber:
133907
Telefax:
(0222) 713 18 07

Bankverbindungen:
Raiffeisen Zentralbank Österreich AG, 1030 Wien, Kto.: 156.109
Creditanstalt Bankverein, 1010 Wien, Kto.: 50-18130
Postsparkasse, 1010 Wien, Kto.: 1896.189

- 2 -

der Partei auf eine Entscheidung durch ein Gericht iSd EMRK (=uVS) innerhalb einer für die Partei angemessenen Frist sicherzustellen, gilt unverändert weiter.

Der ÖAMTC ersucht daher, ein diesen Gesichtspunkten entsprechendes Augenmerk der Erstellung eines KFG-Novellen-Entwurfes zuzuwenden.

B) Zu Art VIII des Entwurfes (Änderungen des Luftfahrtgesetzes)

Zu Ziffer 1:

Mit Rücksicht auf die in Ziffer 4 vorgesehene Änderung des § 6 LFG müßten in der Ziffer 1 die Worte "§ 6 Abs 1 lit a und Abs 3" entfallen. Im Übrigen erscheint die unter Ziffer 1 beabsichtigte Änderung nicht notwendig und inkonsequent, da durch das Bundesministeriengesetz ohnedies die Bezeichnung der Bundesministerien neu festgelegt wurde (lex posterior derogat priori) und andererseits im gegenständlichen Entwurf hinsichtlich der übrigen Bundesministerien keine Anpassung an die neue Bezeichnung der Ministerien erfolgte (zB § 70 Abs 2 Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, welches laut Bundesministeriengesetz neu "Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten" heißt).

Zu Ziffer 14:

Da sich die Flugsicherung gemäß § 121 LFG nicht auf die militärischen Ausnahmebereiche erstreckt und durch die Änderung des § 95 Abs 2 LFG sicher nicht beabsichtigt sein kann, daß Zivilluftfahrtbehörden (BAZ und Bundesministerium für Verkehr) der Schutz von Befeuerungsanlagen auf Militärflugplätzen obliegt, sollte der vorgesehenen Bestimmung folgender Teilsatz angefügt werden: "... Verkehr bzw innerhalb der in § 121 LFG genannten Ausnahmebereiche der Bundesminister für Landesverteidigung".

- 3 -

Zu Ziffer 19 und 20:

Mit der im Entwurf vorgesehenen Änderung des § 119 Abs 3 LFG sollen Flugsicherungsorgane in den Angelegenheiten der Einhaltung der Überwachung im Luftverkehr einzuhaltenden (besser wohl: geltenden) Rechtsvorschriften und bei der luftfahrtbehördlichen Abfertigung ... den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes (§ 35 VStG) gleichgehalten sein.

Durch die Änderung des § 120 Abs 2 LFG sollen in Hinkunft auch Privatpersonen, wie zB Flugplatzbetriebsleiter (s Erläuternde Bemerkungen), zur Wahrnehmung von Aufgaben auf dem Gebiete der Flugsicherung, also auch zur Wahrung der in § 119 Abs 3 LFG bezeichneten Aufgaben ermächtigt und damit öffentlichen Sicherheitsorganen gleichgehalten werden.

Gegen diese Überwälzung staatlicher Aufgaben auf Privatpersonen bestehen ernstliche Bedenken, da die Präjudizfolgen unabsehbar sind und diesbezüglich eine Reihe anderer Gesetze, wie zB das Beamtendienstrechtsgesetz, Amtshaftungsgesetz ua geändert werden müßten.

Insbesondere muß darauf hingewiesen werden, daß Akte der Hoheitsverwaltung sowie Aufgaben der Flugsicherung nicht auf Private überwält werden können.

Zu Ziffer 22:

Der Begriff "Flugsicherungseinrichtungen" müßte unbedingt definiert werden, um zu vermeiden, daß jeder Gegenstand, der von einem Flugsicherungsorgan benützt wird, wie zB Telefon, Schreibmaschine etc, zu einer Flugsicherungseinrichtung wird. Ebenso können Amtsräume für Zwecke der Flugsicherung (s § 75 Abs 3 LFG) - obgleich sie ortsfest sind - sicher nicht ohne weiteres als Flugsicherungsanlagen gewertet werden.

- 4 -

Um die in den vergangenen drei Jahrzehnten immer wieder aufgetretenen Probleme bei der Abgrenzung von Flugsicherungsanlagen zu vermeiden, sollte eine taxative Aufzählung der Flugsicherungsanlage, wie sie im ICAO-Annex 10 enthalten ist, erfolgen (zB ILS, ASR, DME, Marker ua).

Gegen die in Abs 2 vorgesehene "Kann-Bestimmung", die es dem Ermessen des Bundesministers überläßt, die Kosten für die Inanspruchnahme von Diensten und Einrichtungen der Flugsicherung durch Verordnung festzulegen und den Nutznießern der Flugsicherung vorzuschreiben, bestehen aus rechtsstaatlichen Gründen schwere Bedenken.

Diese Ermessensbestimmung widerspricht dem in Art 18 B-VG geforderten Prinzip der gebundenen Verwaltung.

Da die Kosten für Anlagen und Personal der Flugsicherung jährlich hunderte Millionen überschreiten und auf die "Nutznießer" (gemeint offenbar die Zivilflugplatzhalter und letztlich sohin die Luftfahrzeughalter) überwältzt werden sollen, ist ein erheblicher Kostenschub sowohl für die gewerbliche, als auch für die allgemeine Luftfahrt zu erwarten.

Mit Rücksicht auf die hohe Anzahl von Flugsicherungsbediensteten auf den österreichischen Flughäfen (ca 40 Bedienstete auf jedem Bundesländerflughafen und ungefähr 200 Bedienstete auf dem Flughafen Wien-Schwechat), ist mit einer beträchtlichen Erhöhung der Flughafengebühren zu rechnen. Die Abgrenzung dieser Kosten sollte daher nicht dem Ermessenspielraum der Behörde überlassen werden, sondern durch den Gesetzgeber im Luftfahrtgesetz selbst erfolgen (etwa durch Einführung von Obergrenzen).

Es ist durchaus verständlich, daß im Verkehr Kostendeckung angestrebt wird, dies müßte dann jedoch für sämtliche Verkehrsträger, wie zB auch die Bahn gelten. Nicht zuletzt müßte berück-

- 5 -

sichtigt werden, daß die gewerbliche und allgemeine Luftfahrt ohnedies mit der Mineralölsteuer erheblich belastet ist und schon bisher eine Reihe von Kosten durch die Zivilflugplatzhalter im Luftfahrtgesetz übernommen wurden (unentgeltliche Zurverfügungstellung von Amtsräumen für Flugsicherungsanlagen, Kostentragung für die ausschließlich dem An- und Abflug dienenden Flugsicherungsanlagen) und nicht zuletzt von den Luftfahrtunternehmen Flugstreckengebühren an den Staat zu entrichten sind.

Zu Ziffer 25:

Die in § 140 Abs 3 LFG vorgesehene "Kann-Bestimmung", die es in das Ermessen des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr stellt, einen Teil seiner gesetzlichen Kompetenzen durch Verordnung an das Bundesamt für Zivilluftfahrt abzuwälzen, ist in mehrfacher Hinsicht rechtspolitisch bedenklich.

Diese "Kann-Bestimmung" widerspricht dem in Art 18 des B-VG normierten Grundsatz der gebundenen Verwaltung.

Diese Ermächtigung läßt keine Kostenersparnis und auch keine Verwaltungsvereinfachung erwarten.

Vielmehr ist beim Bundesamt für Zivilluftfahrt mit einer entsprechenden Personalerhöhung (Juristen, Diplomingenieure für Bauwesen etc) zu rechnen, deren Entlohnung nach dem für das Bundesamt für Zivilluftfahrt geltenden Kollektivvertrag bekanntlich wesentlich höher als in der allgemeinen Verwaltung ist.

Ziffer 27:

Die Konzentration der Strafkompentenz beim Bundesamt für Zivilluftfahrt ist grundsätzlich abzulehnen.

- 6 -

Diese Konzentration der Verwaltungsstrafverfahren führt zur Verletzung verschiedener Prinzipien des Verwaltungsverfahrens, wie zB

- Grundsatz der Unmittelbarkeit
- Raschheit, Einfachheit und Zweckmäßigkeit des Verfahrens
- und letztlich zu unzumutbaren Mehrkosten für die von den Verfahren betroffenen Parteien.

So ist zB damit zu rechnen, daß sämtliche Einvernahmen im Rechtshilfeweg durch die jeweiligen Bezirksverwaltungsbehörden zu erfolgen haben.

Auch ist rechtspolitisch die Strafkompentenz des Bundesamtes für Zivilluftfahrt deshalb äußerst bedenklich, weil diese Behörde auch als Anzeiger auftritt.

Sohin werden Anzeiger und Strafrichter in einer Behörde inquisitorisch im auslaufenden 20. Jahrhundert wiederum vereinigt.

Zusammenfassend ist außerdem festzuhalten, daß die in den Erläuternden Bemerkungen getroffene Feststellung, daß durch diese Gesetzesnovelle für den Bund keine Kosten entstehen, unrichtig ist. Durch die zu § 140 Abs 3 und § 146 Abs 1 LFG vorgesehene Kompetenzvermehrung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt sind zweifelsohne mehr Bedienstete und damit höhere Personalkosten beim Bundesamt für Zivilluftfahrt zu erwarten. Die angestrebte Personalverringierung der öffentlichen Hoheitsverwaltung wird sohin durch diesen Gesetzesentwurf hinsichtlich der luftfahrtgesetzlichen Bestimmungen sicherlich nicht erreicht.

Wien, im Mai 1991