



ÖSTERREICHISCHER RECHTSANWALTSKAMMERTAG

PW/ET

Zl. 92/91

25/SN - 21/ME

An das
Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr

Radetzkystraße 2
1031 W i e n

H. Klausgraber

Betrifft GESETZENTWURF	
Zl. 21	-GE/19. P1
Datum: 26. JUNI 1991	
Verteilt: 27. Juni 1991 <i>Stg</i>	

Betrifft: Entwurf eines BG mit dem Vollzugszuständigkeiten
des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und
Verkehr geändert werden

Pr.Zl. 5730/3-4/91

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Österreichische Rechtsanwaltskammertag dankt für die Übermittlung des oben zitierten Entwurfes. Nach Einholung der Gutachten aller österreichischen Rechtsanwaltskammern erstattet der Österreichische Rechtsanwaltskammertag die angeschlossene Stellungnahme.

Wien, am 23. Mai 1991

Mit vorzüglicher Hochachtung

DER ÖSTERREICHISCHE RECHTSANWALTSKAMMERTAG



Dr. Schepplich
Für die Richtigkeit der Ausfertigung
der Generalsekretär

Beilage

Zu dem mit Note vom 18. März 1991 übermittelten Entwurf für das oben genannte Bundesgesetz beehrt sich der österreichische Rechtsanwaltskammertag nachfolgende

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

zu erstatten:

1. Grundsätzliche Vorbemerkung

Wie im folgenden näher dargelegt wird, bestehen gegen einzelne Bestimmungen des Entwurfes erhebliche Bedenken aus verfassungsrechtlicher Sicht. Insbesondere fehlt es bei einzelnen Bestimmungen für das der Behörde eingeräumte Ermessen an nachträglich objektiv überprüfbaren Kriterien, unter denen dieses Ermessen von der Behörde auszuüben ist. Gleiches gilt auch für einzelne im Entwurf enthaltene Verordnungsermächtigungen.

2. Kommentar einzelner Bestimmungen:

Zu Absatz I. (Änderungen des Eisenbahngesetzes):

Zu Ziffer 7.:

Der vorgeschlagene Wortlaut des § 29 Abs. 3 berücksichtigt nicht naturschutzrechtliche und denkmalschutzrechtliche Aspekte. Unzweifelhaft stellen einzelne Eisenbahnanlagen auch kultur-

historisch bedeutsame Baudenkmäler dar, sodaß auch im Rahmen der dem Bundesministerium für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr zukommenden Vollzugskompetenzen hinreichend Vorsorge für die Mitwirkung anderer Behörden und öffentlichen Stellen (z. B.: des Bundesdenkmalamtes) getroffen werden sollte.

Zu Absatz II. (Änderung des Eisenbahnbeförderungsgesetzes):

Zu Ziffer 1:

Gegen die vorgesehene Bestimmung des § 6 Abs. 1 bestehen verfassungsrechtliche Bedenken. Diese gesetzliche Bestimmung räumt der Eisenbahn eine tarifliche Privatautonomie für den Einzelfall ein, mit der die vom Hauptausschuss des Nationalrates beschlossenen Tarife im Einzelfall außer Kraft gesetzt werden. Die Formulierung "sofern dies aus kaufmännischen Rücksichten notwendig ist" stellt keine ausreichende Determinierung dar.

Sollte jedoch eine "Privatisierung des Bahntarifs" auf diesem Umweg angestrebt werden, so sollte eine grundsätzliche Neuregelung der entsprechenden Tarifvorschriften ins Auge gefaßt werden.

Zu Artikel III. (Änderungen des Kraftfahrlineiengesetzes):

Zu Ziffer 2.:

Die neu vorgesehene Bestimmung des § 6a hat im wesentlichen wettbewerbsschränkende Auswirkungen. Ob diese im öffentlichen Interesse liegen, erscheint zweifelhaft.

Zu Artikel IV. (Änderungen des Kraftfahrgesetzes):

Den vorgesehenen Änderungen wird insgesamt zugestimmt.

Zu Artikel V. (Änderungen des Gefahrgutgesetzes-Straße):

Zu Ziffern 1., 2. und 5.:

Gegen die hier vorgesehenen Möglichkeiten, Sondergenehmigungen einzuräumen, bestehen Bedenken, ob die Formulierung "wegen anderer besonderer Gegebenheiten, unter denen die Beförderung durchgeführt werden soll" eine ausreichende Determinierung im Sinne des Art 18 BVG darstellt.

Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, daß die eingeräumten Möglichkeiten die Bewilligungsbehörde (Landeshauptmann) einer erheblichen amtshaftungsrechtlichen Verantwortung aussetzen.

Zu Artikel VI. (Änderungen des Gelegenheitsverkehrsgesetzes):

Gegen die beabsichtigten Änderungen bestehen keine Bedenken.

Zu Artikel VII. (Änderungen des Güterbeförderungsgesetzes):

Gegen die beabsichtigten Änderungen bestehen keine Bedenken.

Zu Artikel VIII. (Änderungen des Luftfahrtgesetzes):

Zu Ziffer 1.:

Mit Rücksicht auf die im Punkt 6. vorgesehene Änderung des § 6 LFG müßten im Punkt 1., Zeile 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 (z.B.: § 70 Abs. 2 Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, welches laut Bundesministeriengesetz neu BM für Handel, Gewerbe und Industrie heißt);

Zu Ziffern 2 bis 13:

Gegen die beabsichtigte Änderung bestehen keine Bedenken.

Zu Ziffer 14:

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

Zu Ziffern 15 bis 18:

Gegen die beabsichtigte Änderung bestehen keine Bedenken.

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 einzuhaltende (besser wohl geltende) Rechtsvorschriften und bei der luftfahrtbehördlichen Abfertigung ... den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes (§ 35 VstG) gleichzuhalten sein.

Durch Änderung des § 120 Abs. 2 LFG sollen in Hinkunft auch Privatpersonen, wie z.B.: Flugplatzbetriebsleiter (s. erläuternde Bemerkungen) zur Wahrnehmung von Aufgaben auf dem Gebiete der Flugsicherung, also auch zur Wahrung der im § 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 z.B.: das Beamtendienstrechtsgesetz, Amtshaftungsgesetz u. a. geändert werden müßten.

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

Zu Ziffer 21:

Gegen die beabsichtigte Änderung bestehen keine Bedenken.

Zu Ziffer 22:

Der Begriff "Flugsicherungseinrichtungen" müßte unbedingt definiert werden, um zu vermeiden, daß jeder Gegenstand, der von einem Flugsicherungsorgan benützt wird, wie z.B.: 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.

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

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 im Art 18 BV-G geforderten Prinzipien 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 Ermessensspielraum 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 z.B.: auch die Bahn gelten. Nicht zuletzt müßte berücksichtigt 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 Luftfahrtunternehmungen Flugstreckengebühren an den Staat zu entrichten sind.

Zu Ziffern 23 und 24:

Gegen die beabsichtigte Änderung bestehen keine Bedenken.

Zu Ziffer 25:

Die im § 140 Abs. 3 LFG vorgesehene "Kann-Bestimmung", die es in das Ermessen des BM 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 BV-G 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.

Die vorgesehene Abschneidung des Instanzenzuges erscheint im Hinblick auf den Umfang und die Bedeutung der in den §§ 78, 103 LFG durchzuführenden Ermittlungsverfahren und nachfolgenden Entscheidungen rechtlich nicht vertretbar und programmiert zwangsläufig einen vermehrten Arbeitsaufwand für die Höchstgerichte durch außerordentliche Rechtsmittel an den Verwaltungs- und Verfassungsgerichtshof.

Zu Ziffer 26:

Gegen die beabsichtigte Änderung bestehen keine Bedenken.

Zu Ziffer 27:

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

Diese Konzentration der Verwaltungsstrafverfahren führt zur Verletzung verschiedener Prinzipien des Verwaltungsverfahrens, wie z. B.:

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

So ist z.B. 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 getroffenen 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 Personalverringerung der öffentlichen Hoheitsverwaltung wird sohin durch diesen Gesetzesentwurf hinsichtlich der luftfahrtgesetzlichen Bestimmungen sicherlich nicht erreicht.

Zu Artikel IX. (Änderung des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr):

Zu Ziffer 1.:

Ob für eine derartige Reziprozitätsbestimmung tatsächlich volkswirtschaftliches Interesse besteht, und diese Bestimmung daher zu Recht ausländische Luftbeförderungsunternehmen einer Bewilligung unterwirft, muß jedenfalls angesichts einer zunehmenden wirtschaftlichen Integration und der notwendigen grenzüberschreitenden Beförderung in der Luft gefragt werden.

Zu Artikel X. (Änderung des Seeschiffahrtsgesetzes):

Gegen die vorgesehenen Änderungen bestehen keine Bedenken.

Zu Artikel XI. (Änderungen des Schiffahrtsgesetzes):

Zu Ziffer 13.:

Gegen die im § 4 Abs. 1 vorgesehenen Bestimmungen bestehen Bedenken unter dem Gesichtspunkt des Gleichheitsgebotes. Nach der vorgesehenen Bestimmung müssen österreichische Inhaber eines ausländischen Befähigungsausweises verschiedene Bedingungen, so unter anderem den seinerzeitigen Wohnsitz im Staat, der den Befähigungsausweis ausgestellt hat, nachweisen, während gleichartige Bestimmungen für ausländische Inhaber eines (anderen) ausländischen Befähigungsausweises nicht vorgesehen sind. Gerade angesichts der fortschreitenden rechtlichen und wirtschaftlichen Integration erscheint eine derartige Bestimmung anachronistisch und erweckt den Eindruck, eher eine Maßnahme der Konkurrenzbeschränkung als eine solche im öffentlichen Interesse zu sein.

3. Schlußbemerkung:

Zusammenfassend wird angemerkt, daß gegen alle jene Bestimmungen des Entwurfes, die nicht kritisch kommentiert wurden seitens des Österreichischen Rechtsanwaltskammertages keine Bedenken bestehen.