



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESKANZLERAMT

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

GZ 601.393/4-V/5/94

Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr

1031 W i e n

Sachbearbeiter

Klappe/Dw

Ihre GZ/vom

Siess

2968

Pr.Zl. 58.545/1-7/94
15. Juli 1994

Betrifft: Entwurf für ein Bundesgesetz über den Transport von Tieren im Luftverkehr (Tiertransportgesetz-Luft-TGLu); Gesetzesbegutachtung

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

I. Kompetenzrechtliche Beurteilung:

Die Erläuternden Bemerkungen gehen davon aus, daß sich die Zuständigkeit des Bundes zur Gesetzgebung auf den Kompetenztatbestand des Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Luftfahrt) stützt.

Von diesem Kompetenztatbestand sind jene Bestimmungen erfaßt, die der Abwehr der besonderen Gefahren beugen, die sich aus dem Betrieb von Luftfahrzeugen ergeben. Es kann davon ausgegangen werden, daß die meisten Bestimmungen des Entwurfes von dieser Kompetenz gedeckt werden.

Im vorliegenden Zusammenhang kommt allerdings auch der Kompetenztatbestand "Veterinärwesen" gemäß Art. 10 Abs. 1 Z 12 B-VG in Betracht, welcher jedenfalls alle Maßnahmen erfaßt, "die zur Erhaltung des Gesundheitszustandes von Tieren und zur Bekämpfung der sie befallenden Seuchen, sowie zur Abwendung der aus der Tierhaltung und der bei der Verwertung der tierischen

14302

- 2 -

Produkte mittelbar der Volksgesundheit drohenden Gefahren erforderlich sind" (VfSlg. 2073/1950, 7936/1976). Zweifellos bezwecken eine Reihe von Bestimmungen des vorliegenden Entwurfes nicht bloß die Bewahrung von Tieren vor Leiden des Transportes, sondern auch die Hintanhaltung der Erkrankung und des Verendens von Tieren (z.B. § 8, § 9, § 10, § 11). In den Erläuterungen sollte daher darauf Bezug genommen werden, daß sich die Bestimmungen dieses Entwurfes nicht nur auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 stützen.

II. EU-Konformität:

Es darf in Erinnerung gerufen werden, daß die Konformität mit einschlägigen EU-Richtlinien im Zuge der Beratung des Tiertransportgesetzes-Straße von großer Bedeutung war. Der vorliegende Entwurf übernimmt zwar weitgehend jene Bestimmungen dieser EU-Richtlinien, die für den Tiertransport im Luftverkehr relevant sind, weist jedoch auch einige Abweichungen auf. So weicht etwa die Definition des Begriffs "Versandflugplatz" von Art. 2 Abs. 2 lit.e der Richtlinie des Rates über den Schutz von Tieren beim Transport (91/628/EWG) ab, ebenso die Ausnahme in § 1 Abs. 2 Z 2, sowie die Bestimmungen über die Transportfähigkeit (vgl. Art. 3 der zitierten Richtlinie).

III. Zu den einzelnen Bestimmungen:

Zu § 1:

Der Anwendungsbereich dieses Gesetzes erstreckt sich auf den Transport von Tieren im Luftverkehr, soweit dieser Transport von oder nach Österreich oder durch Österreich als Transitland durchgeführt wird. Das bedeutet, daß auch bei Überflügen grundsätzlich dieses Gesetz zur Anwendung käme. Da die Vollziehbarkeit im Hinblick auf diese Flüge jedoch unrealistisch erscheint, wäre zu erwägen, nur jene Transporte zu erfassen, bei denen ein österreichischer Flugplatz angefliegen wird bzw. Transporte von im Inland registrierten Luftfahrzeugen durchgeführt werden.

Gemäß Abs. 2 Z 2 sind vom Anwendungsbereich dieses Gesetzes Transporte ausgenommen, die vom Versender nicht in gewerbsmäßiger Absicht durchgeführt werden und nicht von diesem oder einer Begleitperson ständig überwacht werden können. In den Erläuterungen wird dazu ausgeführt, daß Voraussetzung hierfür sei, daß der Versender oder eine Begleitperson den Transport überwachen kann. Von der Ausnahme nicht umfaßt sollen jene nicht gewerbsmäßigen Transporte sein, bei denen der Versender das Tier dem Transporteur übergibt und keinerlei Einfluß mehr auf den weiteren Verlauf des Transportes bis zur Ankunft hat. Sollte dies tatsächlich beabsichtigt sein, dann müßte das zweite "nicht" in dieser Bestimmung gestrichen werden.

Es wird jedoch darauf hingewiesen, daß die Einschränkung auf Transporte, die vom Versender oder einer Begleitperson überwacht werden können, nicht der EU-Richtlinie entspricht. Die genannte Richtlinie sieht eine Ausnahme lediglich für Heimtiere vor, die in nichtkommerzieller Absicht von Reisenden mitgeführt werden (Art. 1 Abs. 2 lit.a).

Zu § 2:

In Z 1 wird Transport als jegliche Beförderung von Tieren definiert, die zur Zucht, Aufzucht, Mast, Schlachtung, Vermarktung, Schaustellung oder für experimentelle Forschung bestimmt ist, einschließlich der Verladung der Tiere in den Transportbehälter und deren Entladung aus diesem zur Übergabe an den Empfänger. Für den Verfassungsdienst ergeben sich daraus Probleme im Hinblick auf die Abgrenzung zum Tiertransportgesetz-Straße. Nach der derzeit vorgenommenen Definition sind damit nämlich Überschneidungen verbunden, da für den Transport zum Flugplatz zwei Gesetze Anwendung finden, die teilweise divergierende Normen enthalten (vgl. die Bestimmungen über die Transportbescheinigung, Transportfähigkeit, Begleitperson).

- 4 -

Zu § 3:

Anders als im Tiertransportgesetz-Straße soll der Versender die Form der Transportbescheinigung frei wählen können. Im Tiertransportgesetz-Straße hat hingegen der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr durch Verordnung die näheren Bestimmungen über Form und Inhalt der Bescheinigung zu erlassen. Der Verfassungsdienst vermag keine Rechtfertigung für die unterschiedliche Regelung im vorliegenden Entwurf zu sehen.

Im Abs. 3 sollte klar normiert werden, von wem die notwendigen Vorbereitungen für die Ankunft der Tiere zu treffen sind.

Zu § 4:

Um Interpretationsschwierigkeiten zu begegnen, sollte § 4 Abs. 1 Z 1 dem § 3 Abs. 2 Z 1 des Tiertransportgesetzes-Straße angepaßt werden.

Im übrigen wird darauf hingewiesen, daß die Regelung über die Transportfähigkeit nicht mit der entsprechenden EU-Richtlinie (Art. 3 Abs. 1 lit.b und c) übereinstimmt.

In Abs. 3 wird festgelegt, daß der Transporteur keine Tiere zum Transport übernehmen darf, die offensichtlich transportunfähig sind. Dieser Verpflichtung entspricht eine korrespondierende Strafbestimmung in § 15 Abs. 1 Z 2 des Entwurfs. Nach Ansicht des Bundeskanzleramtes-Verfassungsdienst wäre es erforderlich, näher zu regeln, auf welche Weise die Transportunfähigkeit festzustellen ist und welche Verpflichtungen dabei den Transporteur treffen.

Zu § 5:

Gemäß Abs. 2 hat die Begleitperson auf Verlangen den zuständigen Organen den Nachweis für ihre Schulung zu erbringen. In den Erläuterungen wird dazu ausgeführt, daß als Nachweis nicht notwendigerweise ein amtliches Dokument beigebracht werden muß, sondern auch die Bestätigung bzw. des Arbeitgebers ausreicht.

Auch hier weist der vorliegende Entwurf eine gravierende Abweichung vom Tiertransportgesetz-Straße (§ 7) auf. Es erscheint wenig sinnvoll, zum Nachweis für eine Schulung eine vom Arbeitgeber auszustellende Bestätigung genügen zu lassen, während die Betreuung während des Transports auf der Straße eine fachliche Befähigung erfordert, die durch Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr näher festzulegen ist (§ 7 Abs. 3 Tiertransportgesetz-Straße). Auch für diese Abweichung vom Tiertransportgesetz-Straße vermag der Verfassungsdienst keine sachliche Rechtfertigung zu sehen.

Zu § 7:

Der Strafbestimmung im § 15 Abs. 1 Z 2 und auch den Erläuterungen (Seite 4) ist zu entnehmen, daß sich § 7 an die Beförderungsunternehmen richtet. Es stellt sich die Frage, ob als Normadressat nicht vorrangig der Versender in Betracht kommen soll, der die Tiere in derartigen Transportbehältern zur Versendung bringt.

Wenn hingegen § 7 weiterhin nur die Beförderungsunternehmen verpflichten soll, so sollte in diese Bestimmung auch eine Norm aufgenommen werden, die das Tiertransportunternehmen verpflichtet, Tiere, die sich nicht in derartigen Transportbehältern befinden, nicht zu befördern.

Im übrigen wird auch zu bedenken gegeben, daß die Strafbestimmung, wonach ein Verstoß gegen § 7 eine Verwaltungsstrafe nach sich zieht, einen zu globalen Verweis auf § 7 enthält. Die Regelung würde nämlich bedeuten, daß der Verantwortliche das Beförderungsunternehmens schon dann, wenn der Transportbehälter etwa zu große Luftlöcher aufweist, eine Verwaltungsstrafe befürchten muß.

In Abs. 2 sollte geregelt werden, auf welche Weise die Oberseite des Behälters bezeichnet werden soll.

- 6 -

Gemäß Abs. 3 hat der Transportbehälter den "Container Requirements" der Live Animals Regulations der International Air Transport Association (IATA), 19th Edition vom 1. Juli 1992, zu entsprechen.

Die Erläuterungen führen zu diesem Verweis aus, daß als Normadressaten ohnehin nur die Luftbeförderungsunternehmen in Betracht kommen, die zum überwiegenden Teil Mitglieder der IATA sind und diesen Unternehmen der Zugang zu den entsprechenden Regelungen daher leicht zugänglich ist; damit sei die ausreichende Publizität dieser Bestimmungen gegeben. Dieser Auffassung kann der Verfassungsdienst nicht beipflichten: Der Verweis bezieht sich auf Vorschriften, die keine im Bundesgesetzblatt oder in einem gleichwertigen Organ veröffentlichten Regelungen sind. Im Hinblick auf Art. 18 iVm Art. 49 B-VG ist eine derartige Vorgangsweise verfassungswidrig.

In legislativer Hinsicht wäre schließlich zu überlegen, ob der Inhalt dieser - sehr detaillierten - Bestimmung nicht besser in einer Durchführungsverordnung geregelt werden sollte; im Gesetz selbst sollten in diesem Fall nur die Grundsätze geregelt werden.

Zu § 9:

In dieser Bestimmung sollte dafür Sorge getroffen werden, daß die Versorgung während des Transports auch dann gewährleistet ist, wenn sich - gegebenenfalls auch rechtswidrigerweise - keine Begleitperson an Bord befindet.

Zu § 12:

In Abs. 2 wird vorgesehen, daß die Behörde bei Vorliegen bestimmter Umstände eine unverzügliche Unterbrechung des Transportes anzuordnen hat. Es wird zu bedenken gegeben, daß eine derartige Unterbrechung bei einem Flugtransport nur in eingeschränktem Maß praktisch möglich sein wird. Im übrigen wird darauf hingewiesen, daß eine derartige Bestimmung auch nicht von den entsprechenden EU-Richtlinien gefordert wird.

- 7 -

Im Hinblick auf die Richtlinie 59 der Legistischen Richtlinien sollte im dritten Satz des Abs. 2 eine "sinngemäße" Geltung vermieden werden.

Gemäß Abs. 3 Z 1 ist für die Tragung der Kosten die Begleitperson heranzuziehen. Es erscheint sachlich nicht gerechtfertigt, mit der Kostentragung diese Person zu belasten, zumal auch im § 10 Abs. 5 die Begleitperson nicht dazu herangezogen wird. Eine sachliche Rechtfertigung für diese Regelung wird nicht gesehen.

Zu § 14:

In § 14 Abs. 1 sollte es statt "Bundespolizei" lauten: "Bundessicherheitswache". Die grundsätzliche rechtspolitische Frage, ob die Bundessicherheitswache für diese Tätigkeiten herangezogen werden soll, wäre vom Bundesministerium für Inneres zu beurteilen.

11. August 1994
Für den Bundeskanzler:
HOLZINGER

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

