



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ

4/SN-57/ME

GZ 20.292/14-I 2/1996

An das
Präsidium des
Nationalrats

1017 Wien

Museumstraße 7
A-1070 Wien

Briefanschrift
A-1016 Wien, Postfach 63

Telefon
0222/52 1 52-0*

Telefax
0222/52 1 52/2727

Fernschreiber
131264 jusmi a

Teletex
3222548 = bmjust

Sachbearbeiter

Klappe

(DW)

| | |
|----------------------|----------|
| BUNDESGESETZENTWURF | |
| Zl. 57 | GE/10 96 |
| Datum: 16. SEP. 1996 | |
| Verf. 17.9.96 | |

D. Klausgraber

Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt
(Schifffahrtsgesetz).
Stellungnahme des Bundesministeriums für Justiz.

Das Bundesministerium für Justiz beehrt sich 25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zu dem im Gegenstand genannten Gesetzesentwurf zur gefälligen Kenntnisnahme zu übermitteln.

12. September 1996
Für den Bundesminister:

KATRHEIN

**Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:**



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ

GZ 20.292/14-I 2/1996

An das
Bundesministerium für
Wissenschaft, Verkehr und
Kunst
Verwaltungsbereich Verkehr
und öffentliche Wirtschaft
Oberste Schifffahrtsbehörde

Radetzkystraße 2
1031 Wien

Museumstraße 7
A-1070 Wien

Briefanschrift
A-1016 Wien, Postfach 63

Telefon
0222/52 1 52-0*

Telefax
0222/52 1 52/2727

Fernschreiber
131264 jusmi a

Teletex
3222548 = bmjust

Sachbearbeiter

Klappe

(DW)

Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt
(Schifffahrtsgesetz).
Stellungnahme des Bundesministeriums für Justiz.

Z. 554.000/2-V/8-1996

Mit Beziehung auf das Schreiben vom 19. Juli 1996 beehrt sich das Bundesministerium für Justiz, zu dem im Gegenstand genannten Gesetzesentwurf wie folgt Stellung zu nehmen:

Ganz allgemein und bereits an dieser Stelle sei darauf verwiesen, daß die Verwaltungsstrafbestimmungen der §§ 42, 72, 88, 97, 114 und 138 des Entwurfs **erheblichen Einwänden** begegnen. Nach dem jeweiligen Abs. 1 dieser Bestimmung soll, "wer gegen die Vorschriften dieses Teiles oder der aufgrund dieses Teiles erlassenen Verordnungen verstößt", eine Verwaltungsübertretung begehen, sofern "die Taten nicht den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet". In den Abs. 2 wird sodann jeweils bestimmt, daß eine Verwaltungsübertretung nach Abs. 1 insbesondere begeht, wer bestimmte, dann näher umschriebene Tathandlungen setzt.

Diese aus dem geltenden Binnenschiffahrtsgesetz 1990 übernommenen Regelungen sind unbestimmt, sie widersprechen nach Auffassung des Bundesministeriums für Justiz dem **verfassungsrechtlichen Bestimmtheitsgebot** einer Strafbestimmung. Es ist Aufgabe des Gesetzgebers, dem Normadressaten den Unrechtgehalt seines Handelns oder Unterlassens klarzumachen. Mit einem bloßen Blankettverweis auf *"die Vorschriften dieses Teiles oder der aufgrund dieses Teiles erlassenen Verordnungen"* wird dem Bestimmtheitsgebot aber nicht Genüge getan. Weiters sei darauf hingewiesen, daß bei der im Entwurf enthaltenen Fassung der genannten Bestimmungen jeglicher Verstoß gegen eine Vorschrift dieses Teils einen Verwaltungsstrafbestand darstellen wird. Das kann aber wohl schon deshalb nicht beabsichtigt sein, weil sich einige Gebote des Entwurfs auch an Behörden richten.

Das Bundesministerium für Justiz regt daher aus Gründen der erforderlichen Bestimmtheit von Strafbestimmungen an, alle unter Strafsanktion zu stellenden Verstöße natürlicher Personen **einzelnen aufzuzählen**. Dabei sollte auch geprüft werden, ob mit solchen Verstößen in der Praxis tatsächlich zu rechnen ist und ob sie strafwürdig sind. Konkret wird vorgeschlagen, in den erwähnten Verwaltungsstrafbestimmungen der §§ 42, 72, 88, 97, 114 und 138 des Entwurfs **unter Streichung des jeweiligen Abs. 1** ausschließlich besondere, einzeln und genau umschriebene Tatbestände mit Strafdrohung zu versehen.

Sollte eine an strafökonomischen Gesichtspunkten orientierte Überprüfung, ob auch ein Verstoß gegen Verordnungen aufgrund des vorgeschlagenen Gesetzes strafwürdig ist, positiv ausfallen, so wird im Hinblick auf das Bestimmtheitsgebot angeregt, zusätzlich auch die Paragraphen zu nennen, die die Grundlage für die Erlassung einer Verordnung, deren Verletzung zur Bestrafung führen soll, bilden.

Letztlich darf das Bundesministerium für Justiz einleitend anregen, die Verwendung des Ausdrucks "Fahrzeuge" in den Begriffsbestimmungen des § 2 Z 1 und in den daran anknüpfenden weiteren Bestimmungen des Entwurfs zu überdenken. Auch hier sei nicht verkannt, daß der Entwurf auf geltendem Recht aufbaut. Der Transparenz und der Klarheit des Entwurfs würde es aber sehr dienlich sein, wenn sich der Gesetzgeber an die im allgemeinen Sprachgebrauch gängigen Begriffe hält. Diesen

Einsichten verschließt sich auch der Entwurf nicht, zumal in § 2 Z 27 von einem "österreichischen **Schiff**" die Rede ist.

Zu den einzelnen Bestimmungen ist aus der Sicht des Bundesministeriums für Justiz folgendes zu bemerken:

Zu § 2 des Entwurfs:

Die vorgeschlagene Bestimmung des § 2 Z 25 kann zu einer Antinomie führen: nach der Legaldefinition des Entwurfs dienen **Treppelwege** nicht dem öffentlichen Verkehr. Zumindest bei den Donau-Treppelwegen, die in den sog. "Donauradweg" eingebunden sind, widerspricht diese Bestimmung allerdings der Regelung des § 1 Abs. 1 StVO, zumal auch der Verkehr mit Fahrrädern als öffentlicher Verkehr im Sinn der zuletzt genannten Bestimmung anzusehen ist. Das Bundesministerium für Justiz regt hier an, die Notwendigkeit des letzten Halbsatzes des § 2 Z 25 des Entwurfs zu prüfen.

Laut § 2 Z 31 des Entwurfs begründet nur eine fahrplanmäßige Beförderung von Fahrgästen **und** Gütern einen "**Fährverkehr**". Eine nur dem Personenverkehr oder nur dem Güterverkehr dienende Verbindung ist von der Regelung nicht umfaßt. Selbst wenn diese Bestimmung aus dem Schifffahrtsgesetz 1990 übernommen worden ist, wird doch angeregt, auch diese Frage zu überdenken.

Zu § 6 des Entwurfs:

Zu § 6 Abs. 1 und 2 des Entwurfs wird darauf hingewiesen, daß in dem vor kurzem zur Begutachtung versandten Entwurf einer StVO-Novelle die Herabsetzung des Grenzwertes des § 5 Abs. 1 StVO auf 0,5 g/l (**0,5 Promille**) Blutalkoholgehalt bzw. 0,25 mg/l Alkoholgehalt der Atemluft vorgeschlagen wird. Darüber hinaus sieht § 5 Abs. 5 StVO in der Fassung des erwähnten Entwurfs vor, daß Personen, die im Verdacht stehen, in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand zu sein, zu einem im öffentlichen Sanitätsdienst stehenden oder bei einer Bundespolizeibehörde tätigen Arzt oder - sofern dieser eine **Physikatsprüfung abgelegt** hat - zum diensthabenden Arzt einer öffentlichen Krankenanstalt gebracht werden können. Nach Auffassung des Bundesministeriums für Justiz sollte im gegebenen Zusammenhang eine **einheitliche**

Regelung angestrebt werden. Dabei sei daran erinnert, daß das Bundesministerium für Justiz die vorgeschlagene Herabsetzung des Alkohollimits begrüßt und auch gegen die Erweiterung der Möglichkeit, vermutlich alkoholisierte Personen ärztlich untersuchen zu lassen, keine grundlegenden Einwände hegt.

Gemäß § 6 Abs. 5 Satz 2 des Entwurfs kann die ärztliche Untersuchung auf Verlangen oder mit Zustimmung des Probanden auch eine **Blutabnahme** zur Bestimmung des Blutalkoholgehaltes umfassen. Laut den Erläuterungen (S. 3) soll aber auf die Einführung einer zwangsweisen Blutabnahme verzichtet werden. Nach der Formulierung des Entwurfs soll allerdings die Durchführung einer Blutabnahme in das Ermessen der Behördenorgane gestellt werden. Diese Lösung erscheint insbesondere in dem Fall, in dem der Proband ein besonderes Interesse daran hat, seine Nicht-Alkoholisierung unter Beweis zu stellen, bedenklich. § 6 Abs. 5 des Entwurfs sollte daher dahin geändert werden, daß mit Zustimmung des Probanden eine Blutabnahme erfolgen kann, auf sein **Verlangen** jedoch vorzunehmen **ist**. Der Entwurf könnte sich dabei an die Bestimmung des § 5 Abs. 8 StVO anlehnen.

Zu § 8 des Entwurfs:

Die vorgeschlagene Regelung erscheint im Zusammenhang mit der einen Rechtsgüterkatalog enthaltenden Regelung des § 7 des Entwurfs über die allgemeine Sorgfaltspflicht **inhaltsleer**. Unklar ist nämlich, welche unmittelbar drohenden Gefahren für welche Rechtsgüter, die nicht bereits in § 7 des Entwurfs aufgezählt sind oder sonst von der allgemeinen Sorgfaltspflicht erfaßt werden, abgewendet werden sollen. Weiters ist das Verhältnis des § 8 des Entwurfs zur Bestimmung des § 6 VStG insoweit unklar, als diese Bestimmung generell verwaltungsstraftatbestandsmäßiges Verhalten betrifft, jene des Entwurfs jedoch lediglich das Abweichen von Verordnungen erlaubt. Letztlich ist § 8 des Entwurfs insofern entbehrlich, als generell entschuldigender Notstand (vgl. § 10 StGB) im Sinn des § 6 VStG Handlungen entschuldigt, die an sich das Tatbild einer Verwaltungsstrafnorm verwirklichen, jedoch begangen wurden, um einen unmittelbar drohenden bedeutenden Nachteil von sich oder einem anderen abzuwenden.

Zu § 13 des Entwurfs:

Nach § 13 Abs. 5 des Entwurfs soll die Entbindung der dort genannten Organe von der Verpflichtung zur Beachtung von Verordnungen lediglich mit der Maßgabe gelten, daß sie auf die Sicherheit der Schifffahrt und von Personen zu achten und die Beeinträchtigung der Wassergüte zu vermeiden haben. Dazu ist zunächst darauf hinzuweisen, daß die **Sicherheit von Personen** wohl das höchstrangige Rechtsgut ist. Ferner erscheint die Verpflichtung von Schifffahrtspolizeiorganen u. dgl., auf die Sicherheit der Schifffahrt und von Personen zu achten und jede Beeinträchtigung der Wassergüte zu vermeiden, wohl als Selbstverständlichkeit. Der offenbar gemeinte rechtliche Gehalt der Bestimmung, wonach die "Nichtgebundenheit" an Verordnungen ihre **Grenze an bestimmten Rechtsgütern** finden soll, könnte in etwa durch folgende Formulierung besser ausgedrückt werden:

"Schifffahrtspolizeiorgane sowie Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Zollwache sind bei Gefahr im Verzug in Wahrnehmung ihrer gesetzlichen Aufgaben an die Bestimmungen dieses Teiles und die aufgrund dieses Teiles erlassenen Verordnungen insoweit nicht gebunden, als dadurch nicht Personen und Schifffahrt gefährdet oder die Wassergüte beeinträchtigt werden."

Zu § 13 Abs. 6 des Entwurfs fragt sich, ob die dort aufgezählten Ausnahmebestimmungen für Angehörige bzw. "Fahrzeuge" des Bundesheeres und der Heeresverwaltung in jedem Fall oder nur dann gelten sollen, wenn sich die Betreffenden **im Einsatz** befinden.

Zu § 14 des Entwurfs:

Aus Gründen der Transparenz und damit aus Gründen der Rechtssicherheit stellt das Bundesministerium für Justiz zur Erwägung, statt des Ausdrucks "*wassergefährdenden Stoffen*" die Wendung "*Ölen und anderen wassergefährdenden Stoffen*" zu setzen.

Zu § 17 des Entwurfs:

Nach § 17 Abs. 2 Z 2 des Entwurfs soll offenbar mit Verordnung der Beginn

und das Ende einer **Rafting-Strecke** bestimmt werden können. Nach der vorliegenden Formulierung soll sich diese Maßnahme auf Strecken "mit hoher Strömungsgeschwindigkeit (Wildwasser)" beziehen. Inwieweit dann - wie die Erläuterungen (S. 4) sagen - das Einsetzen und Herausnehmen von Rafts "gefährlos möglich" sein wird, ist nicht recht ersichtlich. Nach Auffassung des Bundesministeriums für Justiz empfiehlt es sich, die mißverständliche Formulierung des § 17 Abs. 2 Z 2 des Entwurfs zu überarbeiten (allenfalls sollte es statt "beschränkt" "verboten" heißen).

Zu § 29 des Entwurfs:

Zu § 29 Abs. 3 sowie zu § 37 Abs. 1 und 2 des Entwurfs ist auszuführen, daß die **Rechtsnatur** der behördlichen Beseitigung und Entsorgung eines Schiffahrtshindernisses **unklar** ist. Vor allem im Hinblick auf den **Rechtsschutz** der betroffenen Verfügungsberechtigten (§ 67a Abs. 1 AVG?) empfiehlt es sich hier, ergänzende Verfahrensbestimmungen zu treffen und klarzustellen, in welchen Handlungsformen die Behörde vorzugehen hat und welche Überprüfungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen.

Zu § 34 des Entwurfs:

In der Bestimmung des § 34 Abs. 3 des Entwurfs fehlt eine Regelung darüber, daß die Verfügungsberechtigten im Rahmen des Kontrahierungszwangs nur **angemessene Vergütungen** bzw. Entgelte verlangen können.

Zu § 38 des Entwurfs:

Die bereits zu § 29 Abs. 3 des Entwurfs dargelegten Bedenken gelten sinngemäß für den vorgeschlagenen § 38 Abs. 3. Auch hier sollten die Fragen der **Anfechtbarkeit** und des **Rechtsschutzes** eindeutig geklärt werden.

Nach § 38 Abs. 6 des Entwurfs sollen Schifffahrtspolizeiorgane **berechtigt** sein, von den in den §§ 35, 36 und 37a VStG erwähnten Befugnissen Gebrauch zu machen. Hier sollte nach Auffassung des Bundesministeriums für Justiz **klargestellt** werden, daß

von diesen Befugnissen, insbesondere von der Befugnis zur **Festnahme** nach § 35 VStG, nur unter den **dort festgelegten Voraussetzungen** Gebrauch gemacht werden.

Zu den §§ 40 und 41 des Entwurfs:

In § 40 Abs. 1 sowie in § 41 Abs. 1 des Entwurfs sollte klargestellt werden, daß die nach diesen Bestimmungen betrauten Personen keinesfalls Befugnisse im Sinn des § 38 Abs. 6 des Entwurfs haben.

Zu § 42 des Entwurfs:

Auf die eingangs dargelegten Bedenken gegen die in Aussicht genommene Regelung sei verwiesen.

Darüber hinaus hegt das Bundesministerium für Justiz gegen die vorgeschlagene Bestimmung folgende Bedenken:

§ 42 Abs. 2 Z 5 des Entwurfs sieht vor, daß sich ein Schiffsführer strafbar macht, wenn er nicht dafür sorgt, daß Bestimmungen dieses Teiles von anderen befolgt werden. Gegen diese Formulierung bestehen erhebliche Einwände, zumal sie einerseits eine neuerliche Globalverweisung enthält und andererseits nicht klar ausspricht, für welches Tun oder Unterlassen ein Schiffsführer einstehen soll. Nach dem Entwurf wäre letztendlich der Schiffsführer für das **Verhalten von anderen Personen** strafrechtlich verantwortlich, und zwar ohne konkrete Handlungsanleitungen, deren Verletzung strafrechtlich zu ahnden ist. Aus diesen Erwägungen sollte die Bestimmung nach Auffassung des Bundesministeriums für Justiz besser entfallen.

§ 42 Abs. 2 Z 6 des Entwurfs stellt ein **Besatzungsmitglied** unter Strafe, das Anweisungen des Schiffsführers nicht befolgt, zur Einhaltung der Vorschriften nicht beiträgt oder seine Aufgaben nicht vorschriftsgemäß erfüllt. Hier fehlen wiederum **konkrete Handlungspflichten**. Dem Normadressaten ist daher nicht erkennbar, in welchen Fällen er die Grenze strafbaren Verhaltens überschreitet. Auch diese Bestimmung sollte daher entfallen.

Ähnliches gilt für die Vorschrift des § 42 Abs. 2 Z 9 des Entwurfs, laut der ein Verstoß gegen allgemeine Sorgfaltspflichten verwaltungsstrafrechtliche Verantwortung nach sich ziehen soll. Die Sorgfaltspflichten werden in § 7 Abs. 1 des Entwurfs nur sehr allgemein umschrieben. Überdies sollen dadurch Rechtsgüter geschützt werden, die zumindest teilweise bereits durch das **allgemeine gerichtliche Strafrecht** abgedeckt werden (fahrlässige Körperverletzung - §§ 88 ff StGB; fahrlässige Gemeingefährdung - § 177 StGB; fahrlässige Beeinträchtigung der Umwelt - § 181 StGB; Gefährdungen des Tier- und Pflanzenbestandes - §§ 182 f StGB). Weiters weist das Bundesministerium für Justiz darauf hin, daß einerseits die zitierten Umweltdelikte verwaltungsakzessorisch sind und andererseits mit der Regierungsvorlage zu einem Strafrechtsänderungsgesetz 1996 eine Ausweitung der Umweltstraftatbestände geplant ist. Aus strafökonomischen Gesichtspunkten sollte die Bestimmung daher besser entfallen.

§ 42 Abs. 4 des Entwurfs ermächtigt Schiffahrtspolizeiorgane, mit Organstrafverfügungen Geldstrafen einzuheben. Im Hinblick auf die Bestimmung des § 50 Abs. 2 VStG sei darauf aufmerksam gemacht, daß die vorgeschlagene Regelung keine gesetzliche Ermächtigung dafür enthält, bei bestimmten Verwaltungsübertretungen anstelle der Einhebung eines Geldbetrags dem Täter einen zur **postalischen Einzahlung** des Strafbetrags geeigneten **Beleg** zu übergeben oder am Tatort zu hinterlassen. Ferner sollte nach Auffassung des Bundesministeriums für Justiz ein dem § 50 Abs. 3 Satz 2 VStG entsprechende Bestimmung vorgesehen werden (mit der das Schiffahrtspolizeiorgan verpflichtet werden kann, bei der Amtshandlung Dienstausweis samt Ermächtigung zur Einhebung von Geldstrafen auf Verlangen des Beanstandeten vorzuweisen).

Schließlich sieht § 42 Abs. 5 des Entwurfs vor, daß der für Verwaltungsübertretungen durch Organstrafverfügung einzuhebende Höchstbetrag sowie einheitliche Strafbeträge für bestimmte Verwaltungsübertretungen durch Verordnung festzulegen sind. Die vorgeschlagene Bestimmung widerspricht der Nr. 86 der Legistischen Richtlinien 1990, wonach Gesetze so zu gestalten sind, daß alle wesentlichen Merkmale der beabsichtigten Vollziehungsakte schon **aus dem Gesetz** (also nicht erst aus einer Durchführungsverordnung) zu ersehen sind. Eine sachliche Rechtfertigung für die Verordnungsermächtigung ist im Vergleich mit anderen

Verwaltungsstrafvorschriften nicht ersichtlich. So verweist § 50 Abs. 1 VStG etwa hinsichtlich eines einzuhebenden Höchstbetrags einerseits auf die besonderen Verwaltungsvorschriften (siehe s. etwa § 100 Abs. 5a StVO) und setzt andererseits subsidiär einen Rechtsbetrag von 300 S fest. Wenn mit diesem Höchstbetrag nicht das Auslangen gefunden werden kann, wird ein Höchstbetrag im Gesetz festzulegen sein. Weiters sollte erwogen werden, einheitliche Strafbeträge für bestimmte Verwaltungsübertretungen, die nach den Erläuterungen der "Kostenwahrheit und -gerechtigkeit" dienen sollen, im Gesetz selbst festzulegen (vgl. die Nr. 86 der Legistischen Richtlinien).

Zu § 72 des Entwurfs:

Auf die einleitend dargelegten Bedenken des Bundesministeriums für Justiz sei verwiesen.

Im einzelnen ist zu den vorgeschlagenen Strafbestimmungen noch folgendes zu bemerken:

In § 72 Abs. 2 Z 15, 16, 24 und 25 des Entwurfs werden bestimmte Handlungen eines als "*Verantwortlichen der Hafenverwaltung*" Bezeichneten pönalisiert. Hier sollte nach Auffassung des Bundesministeriums für Justiz klargestellt werden, **welche Personen gemeint** sind.

In den Bestimmungen des Entwurfs, auf die verwiesen wird (§§ 58 Abs. 2 und 3, 68 Abs. 1, 4 und 5 sowie 69 des Entwurfs), werden der die Verwaltung des Hafens ausübenden Stelle (Hafenverwaltung) Verpflichtungen auferlegt. Sollte beabsichtigt sein, mit dem Begriff "*Verantwortlicher der Hafenverwaltung*" auf die besonderen Fälle der Verantwortlichkeit nach § 9 VStG abzustellen, so könnte dies durch einen Verweis auf diese Bestimmung verdeutlicht werden.

Im Katalog des § 72 Abs. 2 des Entwurfs wird wiederum eine Überprüfung nach strafökonomischen Gesichtspunkten zur Erwägung gestellt. Fraglich erscheint nach Auffassung des Bundesministeriums für Justiz, ob tatsächlich alle angeführten Tatbestände **strafwürdig** sind. In diesem Zusammenhang wird insbesondere auf § 72 Abs. 2 Z 20 des Entwurfs verwiesen und darauf aufmerksam gemacht, daß in abstracto

für das bloße unbefugte Betreten oder Erklettern einer Schiffsanlage eine - wohl exzessive - Strafdrohung von bis zu 50.000 S besteht (vgl. § 72 Abs. 1 des Entwurfs)!

Zu § 79 des Entwurfs:

§ 79 Abs. 1 des Entwurfs trifft nähere Bestimmungen zur Verlässlichkeit eines Konzessionswerbers. Diese Regelung ist hinsichtlich der Verlässlichkeit eines Bewerbers nicht als Aussage über eine Tatsache, sondern als eine - allerdings nicht widerlegbare - **gesetzliche Vermutung** anzusehen. Es sollte die Wendung "*die Verlässlichkeit ist insbesondere dann nicht gegeben, wenn der Konzessionswerber ...*" durch den Ausdruck "*als nicht verlässlich ist ein Konzessionswerber anzusehen, der ...*" ersetzt werden.

Darüber hinaus soll nach § 79 Abs. 1 des Entwurfs ein Konzessionswerber als nicht verlässlich anzusehen sein, wenn er zu einer drei Monate übersteigenden Freiheitsstrafe oder zu einer Geldstrafe von mehr als 180 Tagessätzen verurteilt wurde, solange die Verurteilung weder getilgt ist noch der Beschränkung der Auskunft aus dem Strafregister unterliegt. Nach dem Wortlaut heißt das, daß die Beschränkung der Auskunft und die Tilgung **kumulativ** vorliegen müssen. Nach § 3 Abs. 1 Z 2 Tilgungsgesetz (TilgG) beträgt die Tilgungsfrist bei einer höchstens einjährigen Freiheitsstrafe **fünf Jahre**. Wird eine zwar drei Monate, nicht aber sechs Monate übersteigende Freiheitsstrafe verhängt, so tritt die Beschränkung der Auskunft nach § 6 Abs. 1 TilgG nach drei Jahren ein. Nach der vorgeschlagenen Fassung des § 79 Abs. 1 des Entwurfs wäre der betroffene Verurteilte jedenfalls erst nach fünf Jahren als verlässlich anzusehen. Der Verweis auf die Beschränkung der Auskunft aus dem Strafregister erscheint somit überflüssig. Sollte damit gemeint sein, daß nur eine der genannten Voraussetzungen vorliegen muß, so könnte dies durch folgende Formulierung ausgedrückt werden:

"... solange die Verurteilung nicht getilgt ist oder der Beschränkung der Auskunft aus dem Strafregister unterliegt ..."

Zu § 88 des Entwurfs:

Auf die eingangs erwähnten Bedenken des Bundesministeriums für Justiz sei verwiesen.

Zu § 97 des Entwurfs:

Auf die eingangs erwähnten Bedenken des Bundesministeriums für Justiz sei verwiesen.

Zu § 114 des Entwurfs:

Auf die eingangs erwähnten Bedenken des Bundesministeriums für Justiz sei verwiesen.

Zu § 127 des Entwurfs:

Zu § 127 Abs. 1 des Entwurfs ist vorerst darauf hinzuweisen, daß der Klammerausdruck richtig wohl "§ 125 Abs. 2 Z 3" lauten müßte. Ferner sei an die bereits zu § 79 des Entwurfs vorgeschlagene Formulierung erinnert.

Darüber hinaus fällt auf, daß § 127 Abs. 1 des Entwurfs einen Bewerber als nicht verlässlich ansieht, der wegen (irgend-)einer mit Vorsatz begangenen strafbaren Handlung zu einer mehr als einjährigen Freiheitsstrafe verurteilt wurde. Hier liegt eine Ungleichbehandlung im Verhältnis zur vergleichbaren Regelung des § 66 KFG vor. Diese sachlich fragwürdige Differenzierung ist umso bedenklicher, als § 127 Abs. 3 des Entwurfs vorsieht, daß der Befähigungsnachweis mit der Vorlage eines Führerscheins, der unter Umständen auch unter den in § 127 Abs. 1 angeführten Fällen rechtmäßig geführt werden kann, als erbracht gilt. Dieser **Wertungswiderspruch** könnte durch eine - allenfalls an die Notwendigkeit der vorliegenden Materie angepaßte - Übernahme der Bestimmungen des § 66 KFG vermieden werden.

Schließlich ist nach der vorliegenden Formulierung die Verlässlichkeit auch davon abhängig, ob nach der Eigenart der strafbaren Handlung sowie nach der Persönlichkeit

des Verurteilten die Begehung der gleichen oder einer ähnlichen Straftat zu befürchten ist. Nach Auffassung des Bundesministeriums für Justiz ist es äußerst fraglich, ob diese Formulierung das Handeln der Behörde in verfassungsrechtlich unbedenklicher Weise (Art. 18 B-VG) bestimmt. Vor allem können nach Auffassung des Bundesministeriums für Justiz im Hinblick auf die Verlässlichkeit eines Bewerbers nicht bloße Befürchtungen, sondern nur eine wertende Beurteilung von bestimmten erwiesenen Tatsachen den Ausschlag geben. Durch eine adaptierte Übernahme der Bestimmungen des § 66 KFG könnte auch den Regelungen über die Verlässlichkeit ein in verfassungsrechtlich gebotener Weise bestimmter Regelungsinhalt gegeben werden.

Zu § 135 des Entwurfs:

Auch bei § 135 Abs. 1 des Entwurfs erscheint eine Ungleichbehandlung zu den einschlägigen Bestimmungen des KFG vorzuliegen. Die Regelung, die sich offensichtlich an § 76 KFG orientiert, sieht für die Verwahrung des Befähigungsausweises und die Wiedererlangung der Herrschaft über Geist und Körper eine einheitliche Frist von zwei Tagen vor, während § 76 KFG einen Antrag auch noch am dritten Tag zuläßt und die Behörde den Führerschein auch drei Tage zu verwahren hat. Dem Inhaber des Befähigungsausweises sollte nach der zweitägigen Frist zur Wiedererlangung der Herrschaft über Geist und Körper Gelegenheit zur Antragstellung gegeben werden. Es empfiehlt sich also die Anpassung der vorgeschlagenen Bestimmung des § 135 an die Fristen des § 76 KFG.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden unter einem dem Präsidium des Nationalrats übermittelt.

12. September 1996
Für den Bundesminister:

KATHREIN

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

