

13/SN-57/ME 1 von 5



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM
FÜR WIRTSCHAFTLICHE ANGELEGENHEITEN

A-1011 Wien, Stubenring 1
DVR 0037257
Telex 111145 regeb a, 111780 regeb a
Telefax 713 79 95, 713 93 11
Telefon 0222/71100 Durchwahl
Name/Tel.-Klappe des Sachbearbeiters:

Geschäftszahl 15.300/5-Pr/7/96

Koär. Mag. Werner/5638

An das
Präsidium des Nationalrates
Parlament
1016 Wien

Bitte in der Antwort die
Geschäftszahl dieses
Schreibens anführen.

Betrifft:
Entwurf eines Bundesgesetzes, über die
Binnenschifffahrt (Schiffahrtsgesetz);
Stellungnahme des Bundesministeriums
für wirtschaftliche Angelegenheiten

ÖSTERREICHISCHES PARLAMENT
GESETZENTWURF
Zl. 57 - GE/19 P6
Datum: 25. SEP. 1996
Verfollt 27.9.96

H. Klausgraber

Das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten beehrt sich, anbei 25 Ausfertigungen seiner an das Bundesministerium für Wissenschaft, Verkehr und Kunst ergangenen Stellungnahme zum gegenständlichen Gesetzesentwurf zu übermitteln.

25 Beilagen

Wien, am 13. September 1996

Für den Bundesminister:

Dr. Benda

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

**REPUBLIK ÖSTERREICH****BUNDESMINISTERIUM
FÜR WIRTSCHAFTLICHE ANGELEGENHEITEN**

Geschäftszahl 15.300/5-Pr/7/96

A-1011 Wien, Stubenring 1

DVR 0037257

Telex 111145 regeb a, 111780 regeb a

Telefax 713 79 95, 713 93 11

Telefon 0222/71100 Durchwahl

Name/Tel.-Klappe des Sachbearbeiters:

Koär. Mag. Werner/5638

An das
Bundesministerium für
Wissenschaft, Verkehr und Kunst
Verwaltungsbereich Verkehr und
öffentliche Wirtschaft
Oberste Schifffahrtsbehörde
Radetzkystraße 2
1031 Wien

Bitte in der Antwort die
Geschäftszahl dieses
Schreibens anführen.

Betrifft:

Entwurf eines Bundesgesetzes, über die
Binnenschifffahrt (Schifffahrtsgesetz);
Stellungnahme des Bundesministeriums
für wirtschaftliche Angelegenheiten

zu do. GZl. 554.000/2-V/8-1996 vom 19. Juli 1996

Das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten beehrt sich, zum gegenständlichen Gesetzesentwurf folgende Stellungnahme abzugeben:

I. Zum Bereich "Wasserstraßen":

Aus der Sicht der Zuständigkeit des BMWA für die Bundeswasserstraßenverwaltung ist die markanteste Änderung gegenüber dem geltenden Schifffahrtsgesetz 1990 die Aufhebung der Eigenschaft des Wiener Donaukanals als Wasserstraße durch entsprechende Neufassung des § 15 Abs. 1 sowie der zugehörigen Anlage 2.

Warum der Wiener Donaukanal nicht mehr Wasserstraße sein soll, ist nicht nachvollziehbar und steht auch im Widerspruch zur Legaldefinition des § 2 Z 17 des gegenständlichen Entwurfs.

Im § 2 Z 17 Schifffahrtsgesetz wird nämlich die Wasserstraße folgendermaßen definiert:

"Gewässer, auf dem wegen seiner besonderen Bedeutung für die gewerbsmäßige Schifffahrt oder aufgrund zwischenstaatlicher Vereinbarungen erhöhte Anforderungen hinsichtlich der Schifffahrt gestellt und Maßnahmen zur Gewährleistung der Flüssigkeit des Verkehrs, der Ordnung an Bord sowie der Ordnung beim Stilllegen getroffen werden müssen."

Eine Änderung der Bedeutung des Wiener Donaukanals für die gewerbsmäßige Schifffahrt ist nicht eingetreten. Tatsächlich wird der Wiener Donaukanal von Wasserfahrzeugen verschiedenster Kategorien der gewerblichen Personenschifffahrt regelmäßig und in letzter Zeit sogar vermehrt befahren. Die Wasserstraßenverwaltung hat daher auch regelmäßig Baggerungen zur Freihaltung der Schifffahrtsrinne im Wiener Donaukanal vorzunehmen.

Es wird weiters darauf aufmerksam gemacht, daß die gegenständliche "Herausnahme des Wiener Donaukanals aus den Wasserstraßen" weitreichende Folgen hätte. Es würde nämlich eine Änderung im Hinblick auf die Erhaltungsverpflichtung der Fahrwasserabmessungen im Donaukanal eintreten, da die Bundeswasserstraßenverwaltung lediglich für die Erhaltung von Wasserstraßen zuständig ist (in Hinkunft wäre allenfalls die Donauhochwasserschutzkonkurrenz (DHK) als Eigentümer der Kaimauern zur Erhaltung der Schifffbarkeit des Donaukanals zuständig, wobei die Aufgabe der DHK in erster Linie die Erhaltung der Hochwasserschutzanlagen ist; die Erhaltung der Schifffbarkeit des Donaukanals wäre zumindest von einer diesbezüglichen Bereitschaft sämtlicher an der DHK beteiligten Gebietskörperschaften den finanziellen Mehraufwand zu tragen und von diesbezüglichen gesetzlichen Änderungen hinsichtlich des Wirkungsbereiches der DHK, abhängig.).

Da der Wiener Donaukanal im Anhang A zu § 2 Abs. 1 lit. a des Wasserrechtsgesetzes (Verzeichnis der öffentlichen Gewässer) nicht ausdrücklich aufgezählt ist, und es zweifelhaft ist, ob der Donaukanal ein "Seitenkanal" oder "Arm" der Donau ist, würde in Verbindung mit § 15 Abs. 1 des zukünftigen Schifffahrtsgesetzes einiges dafür sprechen, den Wiener Donaukanal als Privatgewässer anzusehen.

Zu den Erläuterungen zu § 15 Abs. 1 des vorliegenden Entwurfes ist folgendes festzuhalten:

Die Ausführungen, daß aufgrund von umfangreichen Vorhaben der Stadt Wien im Zusammenhang mit der Gestaltung des Wiener Donaukanals sich dessen Charakter als

Wasserstraße insbesondere hinsichtlich der für Wasserstraßen erforderlichen Fahrwasserabmessungen nicht mehr aufrecht erhalten läßt, sind nicht korrekt.

Eine Änderung der Fahrwasserabmessungen (derzeit: Durchfahrtshöhen 6,40 m, Fahrwassertiefe bei einem Durchfluß von 80 m³/Sekunde von 21 dm und einer Fahrwasserbreite von 30 m) durch das "Leitprojekt Donaukanal" tritt nicht ein.

Gestützt auf die vorhergehenden Ausführungen fordert daher das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten die **Beibehaltung des Wiener Donaukanals als Wasserstraße.**

II. Zur EU-Konformität:

Es bestehen EU-rechtliche Bedenken hinsichtlich der Vorschrift des § 78 Abs. 1 lit.c des Entwurfs, in der normiert wird, daß der Konzessionswerber seinen Unternehmenssitz im Inland haben muß.

Da es sich bei der Schifffahrt um einen Fall grenzüberschreitenden Dienstleistungsverkehrs handelt, ist an die diesbezügliche Judikatur zum Erfordernis eines Sitzes im Inland als Voraussetzung für die Erbringung von Dienstleistungen zu erinnern:

"Während das Erfordernis der Zulassung eine Beschränkung der Dienstleistungsfreiheit darstellt, ist das Erfordernis einer festen Niederlassung praktisch die Negation dieser Freiheit. Es hat zur Folge, daß Art. 59 E(W)G-Vertrag, dessen Ziel es gerade ist, die Beschränkungen der Dienstleistungsfreiheit solcher Personen zu beseitigen, die nicht in dem Staat niedergelassen sind, in dessen Gebiet die Dienstleistung erbracht wird, jede praktische Wirksamkeit genommen wird..." (Rs. 205/84 KOM/Deutschland "Versicherungen" vom 4.12.1986; Slg. 1986, 3755, RN 52).

Nachdem der Entwurf neben dem Sitz- auch ein Zulassungserfordernis (Konzession) statuiert und nachdem der EuGH für den Fall von Versicherungen in der zit. Rechtssache ein zur Zulassung hinzutretendes Sitzerfordernis als überschießend und daher im Hinblick auf Art. 59 EGV als verboten angesehen hat (Rs. 205/84 a.a.O., RN 56), ist wohl davon auszugehen, daß dieselbe Einschätzung für den Bereich der Binnenschifffahrt zu gelten hat.

Darüberhinaus ist auf das Urteil in Rs. C-279/89 KOM/Großbritannien "Factortame II" vom 17.11.1992; Slg. 1992, I-5785 zu verweisen, in dem der EuGH ein Sitzfordernis im Inland als Voraussetzung für die Inanspruchnahme der nationalen Fangquote, mithin der Ausübung des Fischfanges in nationalen Gewässern, als mittelbare Diskriminierung der Angehörigen anderer Mitgliedstaaten und daher Verstoß gegen Art. 59 EGV qualifiziert hat (Rs. C-279/89 a.a.O., RN 42 f).

Demgemäß ist festzuhalten, daß das in § 78 (1) des Entwurfs statuierte Sitzfordernis für die Erteilung einer Binnenschiffahrtskonzession mit Art. 59 EGV in Widerspruch steht und daher als gemeinschaftsrechtswidrig anzusehen ist. Anderes könnte nur gelten, wenn eine solche Möglichkeit durch jene Richtlinie eingeräumt wird, die zwar noch nicht erlassen ist, deren Inhalt aber gemäß den Erläuterungen bereits feststeht und ho. nicht bekannt ist.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme wurden u.e. dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Wien, am 13. September 1996

Für den Bundesminister:

Dr. Benda

F.d.R.d.A.:

