



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ

GZ 41.005/41-I.2/97

An das
Präsidium des
Nationalrates

1017 Wien

Museumstraße 7
A-1070 Wien

Briefanschrift
A-1016 Wien, Postfach 63

Telefon
0222/52 1 52-0*

Telefax
0222/52 1 52/727

Fernschreiber
131264 jusmi a

Teletex
3222548 = bmjust

BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ	
Zl.	-GE/19.....
Datum: 26. FEB. 1997	
Verteilt: 28.2.97	

Sachbearbeiter

Klappe

(DW)

H. Klausgraber

Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter und über eine Änderung des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 und der Straßenverkehrsordnung 1960 (Gefahrgutbeförderungsgesetz - GGBG);
Verordnung über die Durchführung des Gefahrgutbeförderungsgesetzes (Gefahrgutbeförderungsgesetz-Durchführungsverordnung - GGDV);
Stellungnahme des BMJ.

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

24. Februar 1997
Für den Bundesminister:

KATHREIN

**Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:**



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ

GZ 41.005/41-I.2/97

An das
Präsidium des
Nationalrates

1017 Wien

Museumstraße 7
A-1070 Wien

Briefanschrift
A-1016 Wien, Postfach 63

Telefon
0222/52 1 52-0*

Telefax
0222/52 1 52/727

Fernschreiber
131264 jusmi a

Teletex
3222548 = bmjust

BUNDESGESETZENTWURF	
Zl. 4	-GE/19
Datum: 26. FEB. 1997	
Verteilt	28.2.97

Sachbearbeiter

Klappe

(DW)

H. Klausgraber

Betrifft:

Entwurf eines Bundesgesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter und über eine Änderung des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 und der Straßenverkehrsordnung 1960 (Gefahrgutbeförderungsgesetz - GGBG);
Verordnung über die Durchführung des Gefahrgutbeförderungsgesetzes (Gefahrgutbeförderungsgesetz-Durchführungsverordnung - GGDV);
Stellungnahme des BMJ.

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

24. Februar 1997
Für den Bundesminister:

KATHREIN

**Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:**



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ

GZ 41.005/41-I.2/97

An das
Bundesministerium für
Wissenschaft und Verkehr

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 52/727

Fernschreiber
131264 jusmi a

Teletex
3222548 = bmjust

Sachbearbeiter

Klappe

(DW)

per Telefax-Nr. 7130326

Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter und über eine Änderung des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 und der Straßenverkehrsordnung 1960 (Gefahrgutbeförderungsgesetz - GGBG);
Verordnung über die Durchführung des Gefahrgutbeförderungsgesetzes (Gefahrgutbeförderungsgesetz-Durchführungsverordnung - GGDV);
Stellungnahme des Bundesministeriums für Justiz.

zu Zl. 151.118/1-I/A/5-1997

Mit Beziehung auf das Schreiben vom 13. Jänner 1997 beehrt sich das Bundesministerium für Justiz, zu dem im Gegenstand genannten Gesetzes- und Verordnungsentwurf wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Allgemeine Bemerkungen:

Vorweg ist der Ansatz, für alle Arten des Transportes von gefährlichen Gütern eine einheitliche Rechtsgrundlage zu schaffen, grundsätzlich positiv zu bewerten. Dadurch können die weit verzweigten Regelungsbereiche zusammengefaßt und eine an sich begrüßenswerte Rechtsbereinigung bewirkt werden. Diese Zielsetzungen

werden durch die vom Entwurf gewählte Gesetzestechnik allerdings teilweise unterlaufen: Beim Entwurf zum Gefahrgutbeförderungsgesetz handelt es sich in materieller Hinsicht im wesentlichen um ein Verweisungsgesetz: Nach § 2 Abs. 1 (einer Verfassungsbestimmung) sollen die dort aufgezählten gemeinschaftsrechtlichen und völkerrechtlichen Vorschriften in ihrer jeweils geltenden Fassung gelten. Bei diesen Normen handelt es sich um bestimmte Anhänge von EG-Richtlinien (94/55/EG; 96/49/EG) und um multilaterale völkerrechtliche Übereinkommen. Mit dem vorgeschlagenen Wortlaut des § 2 Abs. 1 des GGBG-Entwurfes wird der Anschein erweckt, daß die aufgezählten Vorschriften erst durch den Entwurf in die österreichische Rechtsordnung aufgenommen werden. Demgegenüber zählen die EG-Richtlinien samt Anhängen kraft Gemeinschaftsrechts und die völkerrechtlichen Übereinkommen aufgrund des Art. 9 B-VG ohnedies schon zum österreichischen Rechtsbestand.

Die erwähnten internationalen Vorschriften werden im Entwurf des GGBG zum **Inhalt** des Gesetzesentwurfes erklärt, ohne daß diese Regelungen im einzelnen übernommen werden. Der mit dem Entwurf zu regelnde Rechtsbereich bleibt damit auf unterschiedliche, sich teilweise überlappende internationale Rechtsgrundlagen verstreut. Durch die wiederkehrenden Verweise auf die erwähnten internationalen Vorschriften wird der Entwurf schwer leserlich und kaum verständlich. Die gewählte Gesetzestechnik erscheint insofern der Rechtssicherheit und Rechtsklarheit nicht sonderlich zuträglich.

Besonders diskussionswürdig ist die Bestimmung des § 2 Abs. 2 des GGBG-Entwurfes. Die Regelungen des Gesetzesentwurfes (GGBG) und des Verordnungsentwurfes (GGDV) werden dort insoweit für unanwendbar erklärt, als sie in Widerspruch mit den erwähnten internationalen Vorschriften stehen. Da diese internationalen Vorschriften im vorgeschlagenen Abs. 1 zum Inhalt des Gesetzesentwurfes gemacht werden sollen, wird in Abs. 2 eingeräumt, daß der Inhalt des Gesetzesentwurfes in sich widersprüchlich sein kann.

Diese Regelung ist mit jener des § 1 Abs. 3 GGSt nicht vergleichbar. In der dortigen Bestimmung werden eigenständige inhaltliche Vorschriften normiert und mit dem ADR oder einer aufgrund dieses Übereinkommens abgeschlossenen völkerrechtlichen Vereinbarung im Widerspruch stehende Bestimmungen für unanwendbar erklärt, insoweit eine von Österreich zu gestattende Beförderung unter eines dieser Übereinkommen fällt. Eine derartige Regelung für bestimmte, eingrenzbar Bereiche ist noch vertretbar.

Im Interesse der Rechtsklarheit wäre in erster Linie begrüßenswert, ein einheitliches, umfassendes Regelwerk für die Beförderung gefährlicher Güter zu schaffen, in das sämtliche bestehenden internationalen Vorschriften kohärent eingearbeitet werden. Als Beispiel für eine inhaltlich geeignete Regelung, die das Gesetz verständlich und anwendbar macht, kann § 9 Abs. 6 des Entwurfes angeführt werden.

Als zweite Option zur Vermeidung der aufgezeigten legislativen Kritikpunkte wird vorgeschlagen, die für die einzelnen Beförderungsarten geltenden internationalen Vorschriften lediglich aufzuzählen und nur die erforderlichen Verfahren (Zuständigkeit; Einbeziehung von Sachverständigen [§ 5 Abs. 3]) sowie die Strafbestimmungen zu regeln. In diesem Sinn wird im Allgemeinen Teil der Erläuterungen zum GGBG ausgeführt, daß die Bestimmungen des GGBG ausschließlich der Durchführung bzw. allfälligen Ergänzung der internationalen Vorschriften dienen und damit subsidiär gelten werden.

2. Haftpflichtversicherung:

Nach § 34 Z 1 des Entwurfes zum GGBG soll das Bundesgesetz über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (Gefahrgutbeförderungsgesetz-Straße - GGSt) außer Kraft treten. Im Entwurf zum GGBG werden die Bestimmungen zur **besonderen Haftpflichtversicherung**, wie sie in den §§ 16 Abs. 1 und 10 Abs. 1 Z 10

sowie den §§ 17 Abs. 2 Z 4, 18 Abs. 1 Z 4 und 5 und 19 Abs. 2 GGSt vorgesehen sind, jedoch **nicht** übernommen.

Nach § 16 Abs. 1 GGSt muß für Kraftfahrzeuge und Anhänger, die zur Beförderung gefährlicher Güter bestimmt sind oder mit denen gefährliche Güter befördert werden, ein erhöhter Haftpflichtversicherungsschutz bestehen. Dieser Versicherungsschutz ist nach § 10 Abs. 1 Z 10 GGSt Voraussetzung dafür, daß Kraftfahrzeuge und Anhänger zur Beförderung gefährlicher Güter verwendet werden dürfen.

Mit dem im Entwurf (Art. II Z 1) vorgeschlagenen § 31 Abs. 1a KFG wird auf die sich aus den internationalen Vorschriften ergebende Notwendigkeit der **besonderen Zulassung** Bedacht genommen. Für davon betroffene Fahrzeuge und Tanks ist eine **Einzelgenehmigung** vorgeschrieben.

Nach § 17 Abs. 2 Z 4 GGSt ist die **besondere** (kraftfahrrechtliche) **Zulassung** vom Bestehen einer **besonderen Haftpflichtversicherung** gemäß § 16 GGSt abhängig. Nach § 18 Abs. 1 Z 4 und 5 GGSt ist diese besondere Zulassung von der Behörde aufzuheben, wenn der Versicherer eine Anzeige wegen relevanten Prämienverzuges (§ 61 Abs. 3 KFG) oder Beendigung des Versicherungsvertrages oder Unterschreitung der vorgeschriebenen Mindestversicherungssummen (§ 61 Abs. 4 KFG) erstattet und im zweiten hier angeführten Fall keine Bestätigung über das Bestehen einer neuen besonderen Haftpflichtversicherung vorliegt.

Nach § 19 Abs. 2 GGSt hat der Zulassungsbesitzer bei Beendigung der besonderen Haftpflichtversicherung oder Unterschreitung der vorgeschriebenen Mindestsummen sein Fahrzeug abzumelden.

Der Entwurf geht nun offenbar davon aus, daß an die Stelle der speziellen Regelungen der §§ 10 und 16 ff GGSt die allgemeinen Bestimmungen des KHVG und des KFG treten sollen (namentlich die Bestimmungen des § 9 Abs. 4 KHVG, des § 43

Abs. 4 lit d KFG und des § 61 Abs. 3 und 4 KFG); die besondere Zulassungsvoraussetzung des § 17 Abs. 2 Z 4 GGSt soll anscheinend überhaupt entfallen. Nach Ansicht des Bundesministeriums für Justiz wäre es im gegebenen Zusammenhang unbedingt erforderlich, zumindest in den Erläuterungen klarzustellen, daß sich an der Rechtslage im Bereich des Kraftfahrzeughaftpflichtrechts nichts ändert, zumal an die Stelle der Spezialnormen des GGSt die - im wesentlichen inhaltsgleichen - allgemeinen Regelungen des KFG (und des Versicherungsvertragsgesetzes) treten und die Pflichtversicherung des KHVG überhaupt unberührt bleibt. Zur Vermeidung allfälliger Mißverständnisse wäre allerdings eine ausdrückliche gesetzliche Regelung wünschenswert, die die Sonderbestimmungen der §§ 10 und 16 ff GGSt in das GGBG übernimmt. Inwieweit die besondere Zulassungsvoraussetzung des § 17 GGSt übernommen werden soll, muß letztlich der Entscheidung des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr überlassen bleiben. Nach Auffassung des Bundesministeriums für Justiz ist es allerdings dem Schutz der Allgemeinheit und allfälliger geschädigter Dritter durchaus dienlich, wenn bereits die Zulassungsbehörde ex ante eine Prüfung des Versicherungsschutzes vornimmt.

3. Im übrigen ist zu den **einzelnen Bestimmungen** aus der Sicht des Bundesministeriums für Justiz folgendes zu bemerken:

Zu § 4 Abs. 1 Z 3 des Entwurfes:

Das Wort "dem" ist durch "den" zu ersetzen.

Zu § 7 Abs. 1 des Entwurfes:

Die durch die gewählte Verweisungstechnik bedingten Verständnisprobleme treten in dieser Bestimmung besonders deutlich zu Tage. Intention der Regelung ist die Schaffung eines Regimes für zu genehmigende Container. Die Genehmigungen und das Verfahren sollen sich dabei nach dem Bundesgesetz über sichere Container (CSG), BGBl.Nr. 385/1996, richten. Gleichzeitig wird jedoch eine Einschränkung des Anwendungsbereiches normiert. Die erwähnten Vorschriften sollen nämlich nur für

solche Container anwendbar sein, die dem Abkommen über sichere Container (CSC), auf das im RID/ADR verwiesen wird, unterliegen. Letztlich bleibt unklar, auf welche Container welches Genehmigungsverfahren anwendbar sein soll. In diesem Sinn sollte ein einheitliches Genehmigungsverfahren für alle genehmigungspflichtigen Container vorgesehen werden.

Zu § 11 Abs. 1 des Entwurfes:

Nach der vorgeschlagenen Bestimmung können an sich unzulässige Beförderungen gefährliche Güter bewilligt werden, wenn gegen die Sicherheit "keine Bedenken bestehen". Der Transport gefährliche Güter ist ohnedies mit einem besonderen Gefahrenpotential behaftet. Hinsichtlich der Erlaubnis an sich unzulässiger Transporte sollte daher der Behörde kein derart großer Ermessensspielraum eingeräumt werden. Dementsprechend sollte die Bewilligung einer an sich unzulässigen Beförderung nur zulässig sein, *"wenn alle zur Gewährleistung der Sicherheit erforderlichen Vorkehrungen getroffen wurden"*.

Zu § 11 Abs. 1 und § 18 Abs. 1 und § 31 Abs. 1 des Entwurfes:

Als "Behörde" im Sinn dieser Bestimmungen soll offenbar die nach § 31 Abs. 1 des Entwurfes zuständige Behörde zu verstehen sein. Dieser Bestimmung kann freilich die betreffende Behörde nicht unmittelbar entnommen werden, weil auf "die verkehrsträgerspezifischen generellen Vorschriften" weiterverwiesen wird. Aus Gründen der besseren Verständlichkeit und Übersichtlichkeit sollten die zuständigen Behörden jedoch im einzelnen aufgezählt werden. Diese Notwendigkeit einer übersichtlichen und nachvollziehbaren Zuständigkeitsregelung ergibt sich auch daraus, daß der Entwurf zum GGBG nicht nur von "der Behörde" spricht (§ 11 Abs. 1; § 18 Abs. 1), sondern Kompetenzen auch

- dem Bundesminister für Wirtschaft, Verkehr und Kunst (§ 12 Abs. 1; § 14),
- dem Landeshauptmann (§ 22 Abs. 1; § 21 Abs. 6) und

- der Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich sich das Fahrzeug befindet (§ 20 Abs. 1; § 21 Abs. 1)

zuordnet.

Zu § 12 Abs. 1 des Entwurfes:

Die für die einzelnen Verkehrsträger jeweils maßgeblichen materiellen Sicherheitsvorschriften (gemäß § 2 des Entwurfes) normieren die derzeit einzuhaltenden Sicherheitsgarantien und spiegeln damit den "Stand der Technik" wieder. Bei Abweichungen von diesen, den "status quo" darstellenden Sicherheitsgarantien ist daher äußerste Vorsicht und Zurückhaltung geboten. Derartige Abweichungen sollten nicht schon dann genehmigt werden, wenn "die Sicherheit nicht beeinträchtigt ist". Vielmehr ist zu fordern, daß "*die Sicherheit gewährleistet ist*".

Ganz allgemein sollte an die Stelle der vorgeschlagenen Genehmigung von Abweichungen das Bemühen treten, eine Anpassung der betreffenden internationalen Vorschrift durch das zuständige Gremium nach dem jeweils vorgesehenen Verfahren zu bewirken.

Zu § 14 des Entwurfes:

Hier sollte im Text selbst klargestellt werden, daß es sich um **vorläufige** Maßnahmen handelt, die bis zum Abschluß des Inkraftsetzungsverfahrens der jeweils abzuändernden internationalen Vorschrift Gültigkeit besitzen. Dementsprechend sollte der Einleitungssatz lauten: "*Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann die Beförderung bestimmter gefährlicher Güter vorläufig untersagen oder nur unter Bedingungen und Auflagen gestatten,*".

Zu § 31 Abs. 2 des Entwurfes:

Bei dieser Bestimmung handelt es sich um die sogenannte "Gendarmerieklausel", die im wesentlichen dem § 41 Abs. 2 GGSt entnommen werden soll. Die vorgeschlagene Formulierung ist allerdings aufgrund des Verweises auf § 1 Abs. 1 Z 1 und der Ausnahme des § 19 nur schwer verständlich. Als mögliche Formulierung wird vorgeschlagen: *"Sofern dieses Bundesgesetz nicht anderes bestimmt, hat an seiner Vollziehung durch die Bezirksverwaltungsbehörde und den Landeshauptmann bei Beförderungen auf der Straße die Bundesgendarmerie mitzuwirken"*.

Jedenfalls ist das erste Wort in der dritten Zeile ("hat") zu streichen.

Zu § 23 des Entwurfes:

Bei der nach Abs. 1 "gemäß § 21 Abs. 6 jeweils verständigten Behörde" handelt es sich um den Landeshauptmann. Es sollte daher auch - so wie in § 22 Abs. 1 des Entwurfes - ausdrücklich der Landeshauptmann genannt und nicht eine weitere Verweisungsnorm geschaffen werden.

Die Bestimmung des Abs. 5 erklärt den **Lenker** für bestimmte Belange zum **Vertreter des Beförderers**. Der Zweck dieser Regelung besteht offenbar darin, die Zustellung von Bescheiden möglichst schnell bewirken zu können. Auch wenn mit dieser Regelung § 30 Abs. 5 GGSt übernommen wird, erscheint die Normierung einer besonderen gesetzlichen Vertretungs- und Zustellungsregelung bedenklich. Der Grundgedanke der Bestellung eines gesetzlichen Vertreters besteht doch darin, daß bei Vorliegen einer besonderen Schutzbedürftigkeit eine Art Rechtsbeistand im Interesse des Betroffenen tätig wird, um dessen Rechtsgüter zu schützen. Mit der in Rede stehenden Bestimmung soll jedoch nur die möglichst rasche Umsetzung einer behördlichen Maßnahme gewährleistet werden. Hinzu kommt, daß es sich bei den "Lenkern" in der Regel um Dienstnehmer des Beförderers handelt, die schon aufgrund des Arbeitsverhältnisses in einer gewissen Abhängigkeit zu ihrem Dienstgeber stehen. In Anbetracht behördlicher Maßnahmen können Dienstnehmer überfordert sein und

daher einer unrichtigen Einschätzung im Hinblick auf allenfalls notwendige Maßnahmen unterliegen. Es erscheint daher nicht sachgerecht, den Dienstnehmern im Wege einer Verpflichtung zur rechtswirksamen Übernahme von Anordnungen und Bescheiden, die eine weitere Beförderung unzulässig machen, zusätzliche Belastungen aufzubürden. Die Beförderung erfolgt im wirtschaftlichen Interesse des Beförderers, der seinen Unternehmensbetrieb auf diesen Geschäftszweig ausgerichtet hat. Dementsprechend ist auch das Risiko der Sphäre des Unternehmers zuzuordnen, zumal er den Einsatz der erforderlichen Ressourcen bestimmt und die für die Durchführung der wirtschaftlichen Aktivitäten notwendigen Anordnungen gibt. Aus diesem Grund sind auch alle, die Beförderung untersagenden oder einschränkenden behördlichen Maßnahmen dem Beförderer gegenüber nach den bestehenden Vorschriften wirksam zu machen. Dem Erfordernis, daß aufgrund der besonderen Gefahren eines derartigen Transportes die Maßnahmen möglichst rasch wirksam werden sollen, kann durch die heutzutage zur Verfügung stehenden modernen Kommunikationstechniken wohl ausreichend Rechnung getragen werden.

Zu § 33 des Entwurfes:

Die Formulierung, wonach die Verletzung der in Abs. 1 und 2 angeführten Tatbestände zu bestrafen ist, "*sofern die Tat nicht nach einer anderen Bestimmung mit strengerer Strafe bedroht ist*", stellt angesichts der Schwierigkeit eines Vergleiches zwischen verwaltungsbehördlicher und gerichtlicher Strafdrohung (insbesondere der §§ 180 ff StGB) nicht sicher, daß jede gerichtliche Strafdrohung die Anwendbarkeit des § 33 des Entwurfes ausschließt. Eine dies zweifelsfrei bewirkende Subsidiaritätsklausel sollte überdies schon das Zustandekommen eines verwaltungsrechtlichen Straftatbestandes und nicht bloß die Bestrafung des Täters verhindern. In diesem Zusammenhang wird auf das Erkenntnis des VfGH vom 5.12.1996, G 9/96 hingewiesen.

Es wird daher nachstehende **Subsidiaritätsklausel** vorgeschlagen: "*....., sofern die Tat nicht den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gericht fallenden strafbaren Handlung bildet oder nach anderen Verwaltungsstrafbestimmungen mit strengere Strafe bedroht ist*".

Weiters sind **Strafuntergrenzen** bedenklich, weil sie die Strafzumessungsmöglichkeiten der Verwaltungsbehörde ohne Notwendigkeit einengen. Da dem vorliegenden Entwurf, abgesehen von dem in den Erläuterungen angeführten wenig aussagekräftigen Satz "der Schwere der Verstöße entsprechend", keine Umstände zu entnehmen sind, die Strafuntergrenzen ausnahmsweise rechtfertigen würden, sollte von deren Normierung Abstand genommen werden.

Zu Art. II Z 6 des Entwurfes (§ 92 KFG):

Diese Bestimmung ist schwer verständlich. Damit soll offenbar ausgedrückt werden, daß zur Beförderung gefährlicher Güter bestimmte Kraftfahrzeuge und Anhänger neben den allgemeinen kraftfahrrechtlichen Vorschriften technisch auch den einschlägigen internationalen Vorschriften entsprechen müssen. In den Erläuterungen wird auf § 91a KFG (Ausstattung von Tiertransportfahrzeugen) Bezug genommen und ausgeführt, daß die sich aufgrund der gefährlichen Ladung ergebenden Fahrzeugspezifikationen im Verfahren nach dem KFG zu berücksichtigen seien. Die Formulierung sollte daher besser lauten: "*....., müssen abgesehen von den sonst für diese Fahrzeuge in Betracht kommenden Bestimmungen auch entsprechend den jeweils anwendbaren internationalen Vorschriften gebaut, ausgerüstet und ausgestattet sein*".

Zu § 9 Abs. 2 Z 1 und § 12 Abs. 2 Z 1 des Entwurfes zum GGDV:

In diesen Bestimmungen soll vorgesehen werden, daß eine erfolgreiche Teilnahme an der Fahrzeuglenkerschulung bzw. Gefahrgutbeauftragtenschulung ua. einen Schulungsbesuch ohne nennenswerte Fehlzeiten voraussetzt. Die Wendung "ohne nennenswerte Fehlzeiten" ist zu unbestimmt und erfordert eine zeitliche Konkretisierung. Vorgeschlagen wird eine Mindestteilnahme an der Schulung im Ausmaß von zwei Dritteln der Schulungszeit, zumal das Hauptgewicht einer erfolgreichen Teilnahme auf der positiven Ablegung der Prüfung liegen sollte.

Zu § 11 Abs. 1 des Entwurfes zum GGDV:

Fraglich ist, ob die hier vorgeschlagene Bestimmung, wonach für die Anerkennung als Schulungsveranstalter bei juristischen Personen vorausgesetzt ist, daß mindestens eine verantwortliche natürliche Person ihren Hauptwohnsitz in Österreich hat, mit dem Gemeinschaftsrecht, insbesondere der Dienstleistungsfreiheit, im Einklang steht.

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

24. Februar 1997
Für den Bundesminister:

KATHREIN

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

