

REPUBLIK ÖSTERREICH  
BUNDESKANZLERAMTA-1014 Wien, Ballhausplatz 2  
Tel. (0222) 531 15/0  
Telex 1370-900 Telefax 531 15/2699  
DVR: 0000019

GZ 601.832/0-V/A/5/97

An das  
Präsidium des Nationalrates1010 W i e n

Betrifft <b>GESETZENTWURF</b>	
Zl. ....	-GE/19.....
Datum:	2. APR. 1997
Verteilt	3. 4. 97 ✓

*L. Klausgraber*Betrifft: Gefahrgutbeförderungsgesetz;  
Begutachtung

In der Anlage übermittelt das Bundeskanzleramt-  
Verfassungsdienst im Sinne der Entschließung des Nationalrates  
vom 5. Juli 1961 25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zum  
oben angeführten Gesetzesentwurf.

26. März 1997

Für den Bundeskanzler:  
IRRESBERGERFür die Richtigkeit  
der Ausfertigung:



REPUBLIK ÖSTERREICH  
BUNDESKANZLERAMT

A-1014 Wien, Ballhausplatz 2  
Tel. (0222) 531 15/0  
Telex 1370-900 Telefax 531 15/2699  
DVR: 0000019

GZ 601.832/0-V/A/5/97

An das  
Bundesministerium für  
Wissenschaft und Verkehr

Radetzkyst. 2  
1031 W i e n

Sachbearbeiter	Klappe/Dw	Ihre GZ/vom
Feiel	2724	151.118/1-I/A/5-1997 13. Jänner 1997

Betrifft: Gefahrgutbeförderungsgesetz;  
Begutachtung

Zu dem mit oz. Note übermittelten Gesetzesentwurf (zum Entwurf einer Durchführungsverordnung wird gesondert Stellung genommen) nimmt das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst wie folgt Stellung:

I. Allgemeines:

1. Grundsätzlich ist das Vorhaben, die für sämtliche Verkehrsträger gültigen Bestimmungen über den Gefahrguttransport innerhalb eines einzigen Bundesgesetzes zu normieren, zu begrüßen. Allerdings erweisen sich einzelne Regelungen, insbesondere die Verfassungsbestimmung des § 2 Abs. 1, aus rechtspolitischer Sicht als bedenklich (vgl. dazu im einzelnen die Anmerkungen zu den entsprechenden

Paragraphen). Daß an mehreren Stellen des Entwurfes auf § 2 verwiesen wird, verschärft diese Problematik.

2. Auf Grund der weitreichenden Änderungen der Regelungen betreffend die Gefahrgutbeförderung wäre es angezeigt, eine ausreichende Legisvakanz vorzusehen, sodaß sich die Rechtsunterworfenen innerhalb einer angemessenen Frist vor Inkrafttreten des GGBG ausreichende Kenntnis vom neuen Regelungsregime verschaffen können. Daher wird die Aufnahme einer entsprechenden Inkrafttretensbestimmung angeregt.
3. Eine sinngemäße Anwendung anderer Vorschriften - wie sie etwa in § 5 Abs. 9, § 7 Abs 2, § 10 und § 28 Abs. 2 normiert wird - darf nach RL 59 der Legistischen Richtlinien 1990 nicht angeordnet werden, wenn nicht zugleich angegeben wird, mit welcher Maßgabe die Anwendung erfolgen soll.
4. Mehrere Paragraphen überschreiten das von RL 13 der Legistischen Richtlinien 1990 vorgesehene Höchstmaß von (zwei Seiten und) 8 Absätzen. Der Regelungstoff solcher Bestimmungen (§§ 5, 9, 10, 28 ...) sollte auf mehrere Paragraphen aufgeteilt werden.
5. Fragen der Zitierung und der Schreibweise:
  - Die Abschnittsbezeichnungen sollten in gleicher Weise ausgeführt werden wie die Abschnittsüberschriften (RL 111 der Legistischen Richtlinien 1990).
  - Die Paragraphenbezeichnung sollte nicht in eine eigene Zeile gesetzt werden.
  - Die Abkürzungen "EWR" und „idF“ sollten vermieden werden.

- Nach der Abkürzung „lit“ wäre ein Punkt zu setzen.
- Anstelle der Zitierweise "1. Satz" oder „Satz 1“ sollte die Zitierweise "erster Satz" verwendet werden, da die Sätze nicht nummeriert sind.
- Bei Zitierung anderer Rechtsvorschriften wäre die Rechtsvorschrift mit dem bestimmten Artikel und im Genitiv zu zitieren, wenn nicht die für die zitierte Rechtsvorschrift etwa bestehende Abkürzung verwendet wird (RL 136 der Legistischen Richtlinien 1990; demnach hätte es in § 1 Abs. 1 Z 3 "§ .. des ...gesetzes" zu heißen).
- Bei der optischen Gestaltung mit arabischen Ziffern numerierter oder mit Buchstaben bezeichneter Gliederungseinheiten wäre die satztechnische Praxis durchgehend zu beachten, wonach der auf die Gliederungsbezeichnung folgende Normtext zur Gänze einzurücken ist (sofern es sich nicht um eine Novellierungsanordnung handelt); dies geschieht bei § 12 Abs. 2, § 33 Abs. 2 und § 36 nicht.
- Rechtsvorschriften sind ohne Angabe des Beschlußdatums zu zitieren (RL 137 der Legistischen Richtlinien 1990; anders Art. I § 34, Art. II und III).
- Im Hinblick auf die nunmehrige Dreiteilung des Bundesgesetzblattes wird ersucht, bei Zitierung nach dem Jahr 1996 kundgemachter oder kundzumachender Rechtsvorschriften - insbesondere des im Entwurf vorliegenden Bundesgesetzes selbst - die Zitierweise „BGBI. I Nr. ...“ zu benützen.

6. Angemerkt sei, daß die durch die Novelle zum Bundesministeriengesetz BGBl. I Nr. 21/1997 mit Wirkung vom 15. Februar 1997 verfügten Änderungen in den Bezeichnungen der Bundesministerien einige Änderungen im im Entwurf vorliegenden Bundesgesetz nötig machen werden.

## II. Zu einzelnen Bestimmungen:

### Zum Gesetzestitel:

Das im Entwurf vorliegende Bundesgesetz selbst und der einen -wenn auch den bedeutsamsten - Teil desselben bildende Art. I sollten nicht dieselbe Bezeichnung haben; dies ist aber im Verhältnis zwischen dem Kurztitel samt Abkürzung („Gefahrgutbeförderungsgesetz - GGBG“) und der Artikelüberschrift der Fall. Dem Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst erschiene eine Änderung des Gesetzstitels dahingehend am zufriedenstellendsten, daß er „Bundesgesetz, mit dem ein Gefahrgutbeförderungsgesetz erlassen und ... geändert werden“ lauten würde.

### Zu § 1:

In Abs. 1 Z 1 und 3 sollten die Fundstellen der StVO 1960 und des Schiffahrtsgesetzes angegeben werden (s. RL 132 der Legistischen Richtlinien 1990). Im übrigen wird darauf hingewiesen, daß es sich hierbei um statische Verweisungen handelt. Das bedeutet, daß im Fall einer Änderung des § 1 Abs. 1 StVO 1960 bzw. des § 15 des Schiffahrtsgesetzes auch das GGBG zu ändern wäre. Sollte diese Vorgangsweise nicht gewünscht sein, so könnte (beispielsweise) dem § 1 einen Abs. 5 angefügt werden, der klarstellt, daß Verweise auf Bundesgesetze in der

jeweils geltenden Fassung des Bundesgesetzes zu verstehen sind (vgl. dazu RL 61 ff. der Legistischen Richtlinien 1990).

Bei dem in Abs. 3 verwendeten Ausdruck "Streitkräfte" sollte ein Binnenverweis auf § 3 Z 13 erfolgen, damit bereits an dieser Stelle die entsprechende Bedeutung von "Streitkräfte" klar wird. Normökonomischer wäre freilich, die Definition des § 3 Z 13 mit Abs. 3 zu verknüpfen, denn der Begriff "Streitkräfte" kommt an einer anderen Stelle im Gesetzestext ohnehin nicht mehr vor (ausgenommen § 13 Abs. 7, siehe unten).

Zu § 2:

Die Formulierung von Verfassungsbestimmungen ist eine Zuständigkeit des Bundeskanzleramtes-Verfassungsdienst, mit dem daher vor Einleitung des Begutachtungsverfahrens Kontakt aufzunehmen gewesen wäre (vgl. das Rundschreiben des Bundeskanzleramtes-Verfassungsdienst vom 7. April 1986, GZ 602.271/9-V/6/86).

Die Verfassungsbestimmung des Abs. 1 begegnet schon insofern rechtspolitischen Bedenken, als auf Rechtsetzungsakte, die nicht von österreichischen Organen beschlossen wurden, "in ihrer jeweils geltenden Fassung" - also dynamisch - verwiesen wird. Damit werden auch zukünftige Akte eines anderen Normsetzers zu österreichischen Gesetzesbefehlen erklärt. Eine solche Vorgangsweise wird vom Verfassungsgerichtshof (im Verhältnis Bundes- zu Landesrecht) als verfassungswidrig erklärt (VfSlg. 7241/1973 u.a.). Von der in Aussicht genommenen Vorgangsweise sollte aus verfassungspolitischer Sicht Abstand genommen werden.

Des weiteren begegnet Abs. 1 folgenden schwerwiegenden Bedenken:

Die Regelung des Abs. 1 Z 1 lit. a soll offenbar die Richtlinie 94/55/EG in nationales Recht umsetzen. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, daß sich Richtlinien an Mitgliedstaaten richten und deshalb nicht unmittelbar anwendbar sind (so auch Art. 12 der Richtlinie 94/55/EG). Wenn nun angeordnet wird, daß für die Beförderung gefährlicher Güter auf Straßen die genannte Richtlinie "gilt" (vgl. Einleitungssatz in Abs. 1), so könnte bestritten werden, daß Abs. 1 Z 1 lit. a die Richtlinie 94/55/EG umsetzt. Außerdem fällt auf, daß der Entwurf an anderen Stellen (zB § 3 Z 9 lit. a) wiederum auf die besagte Richtlinie verweist. Dies erscheint inkonsequent, denn nach dem Wortlaut von § 2 Abs. 1 gilt die Richtlinie 94/55/EG in allen Bereichen für die Beförderung gefährlicher Güter auf Straßen, sodaß ein weiterer Verweis überflüssig ist. Überdies gewährt die gegenständliche Richtlinie den Mitgliedstaaten mehrfach die Möglichkeit, "Abweichungen, Einschränkungen und Ausnahmen" (Kapitel II der Richtlinie 94/55/EG) vorzusehen. Dadurch wird es für den rechtsunterworfenen Staatsbürger - trotz der salvatorischen Klausel in § 2 Abs. 2 des Entwurfes - besonders schwierig, die für ihn geltende Rechtslage festzustellen. Daher erweist sich Abs. 1 Z 1 lit. a auch aus rechtsstaatlichen Aspekten als unzulänglich.

Die Anordnung in Abs. 1 Z 2 lit. a begegnet grundsätzlich denselben Bedenken wie Z 1 lit. a.

In Abs. 1 Z 2 lit. c ist zunächst unklar, was unter "Regelungen eines Sondertarifs" zu verstehen ist. Sollte sich diese Bezeichnung aus dem COTIF ergeben, so wäre zur besseren Verständlichkeit darauf hinzuweisen. Darüber hinaus scheint die Bestimmung über die von den Eisenbahnunternehmen geforderte "Unterrichtung" (besser: "Mitteilung") des Bundesministers lückenhaft zu sein. Aus dem GGBG ergibt sich nicht, daß der

Bundesminister ermächtigt wäre, die Beförderung gemäß lit. c zu untersagen, falls sich bereits anlässlich der Mitteilung an die Behörde herausstellen sollte, daß die vom Eisenbahnunternehmen getroffenen Maßnahmen und Auflagen unzureichend oder gänzlich ungeeignet sind.

Abs. 1 Z 3 läßt zunächst erkennen, daß sich der Regelungsbereich des im Entwurf vorliegenden Bundesgesetzes und der des die gesetzliche Grundlage für die Verordnung bildenden Bundesgesetzes überschneiden; dies ist offensichtlich nicht sinnvoll. Mit welchen rechtspolitischen Erwägungen die im Verfassungsrang stehende Verweisung eines Gesetzes auf eine Verordnung gerechtfertigt werden könnte, ist gleichfalls nicht ersichtlich. Offenbar besteht aber dieselbe Problematik wie bei Z 4 und 5 - dazu siehe sogleich -, da der Begutachtungsentwurf zu jener Verordnung mit zahlreichen verfassungsrechtlich bedenklichen Verweisungen belastet war.

Die Verweise in Abs. 1 Z 4 und 5 sind im Hinblick auf das Grundprinzip der Rechtsstaatlichkeit - äußerst bedenklich. Dies ergibt sich insbesondere aus dem Umstand, daß die genannten Rechtsquellen offenbar weder im Bundesgesetzblatt kundgemacht wurden noch in deutscher Sprache zugänglich sind (Art. 8 B-VG). Auch wenn nun die für die Beförderung gefährlicher Güter im Seeverkehr und im Rahmen der Zivilluftfahrt einschlägigen Rechtsquellen im GGBG aufgezählt werden, so vermögen dadurch noch nicht die "beträchtlichen Verbesserungen hinsichtlich der Rechtsstaatlichkeit" (so aber die Erläuterungen zu § 2) bewirkt werden: Dem Rechtsunterworfenen wird nicht einmal bekanntgegeben, wie er die anzuwendenden Normen in Erfahrung bringen kann. Lediglich Fußnoten in den Erläuterungen weisen den Weg zu einigen Rechtstexten. Diese Vorgangsweise widerspricht dem für Rechtsvorschriften geltenden



Publizitätsgebot. Auch in diesem Fall lehnt das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst die rechtspolitisch fragwürdige Konstruktion, mittels Verfassungsbestimmung eine verfassungskonforme Lösung des Problems zu bewirken, ab. Das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst vermag die Ansicht, wonach "der personelle und finanzielle Aufwand für die Erstellung und Novellierung" der deutschen Sprachfassung der in Z 4 und Z 5 genannten Rechtsquellen "in keinem vernünftigen Verhältnis zum praktischen Nutzen" stünde, nicht auf ihre Stichhaltigkeit zu überprüfen, doch betreffen Fragen der Publizität von Rechtsvorschriften und deren Verfügbarkeit in deutscher Sprache grundlegende Anforderungen an einen Rechtsstaat. Außerdem dürfte selbst die derzeitige Formulierung der vorgesehenen Verfassungsbestimmung nichts daran ändern, daß die gemäß § 2 Abs. 6 BGG, BGBl. Nr. 660/1996, angeordnete Vorgangsweise bei der Publikation von Rechtsnormen zu beachten ist.

Die geäußerten Bedenken treffen auch auf jene Stellen des Entwurfes zu, in denen auf § 2 verwiesen wird.

Die salvatorische Klausel in Abs. 2 verhindert zwar, daß die Anwendung der übrigen Bestimmungen des GGBG zu einem Widerspruch zu den Vorschriften des § 2 Abs. 1 führen, doch scheint dadurch die Rechtssicherheit beeinträchtigt zu werden. Diese Problematik wird durch die zu Abs. 1 angeführten Bedenken noch verschärft.

Ungeklärt ist des weiteren, welche Vorschriften anzuwenden sind, wenn eine der in § 2 Abs. 1 genannten Rechtsquellen ihrerseits über den in § 1 GGBG definierten Geltungsbereich hinausgeht. Nach dem Wortlaut des § 2 Abs. 2 wären auch die Anordnungen des § 1 Abs. 3 und 4 unbeachtlich, wenn eine - und weil § 2 Abs. 1 eine dynamische Verweisung enthält - auch zukünftige Regelung in einer in § 2 Abs. 1 Z 1 bis 5 bezeichneten

Norm den Anwendungsbereich über den des GGBG erstrecken würde. De facto bedeutet § 2 Abs. 2 also, daß der Geltungsbereich des GGBG nicht im Rahmen von § 1 beschränkt ist, sondern sich aus den in § 2 Abs. 1 genannten Vorschriften ergibt, falls diese einen weiteren Anwendungsbereich als § 1 vorsehen.

Zu § 3:

Z 1 bis 13 sollten als abgeschlossene Sätze formuliert werden („Gefährliche Güter **sind** Stoffe . . . .“) Nur in diesem Fall wäre - durchwegs - am Ende ein Punkt zu setzen.

Für Z 9 und Z 10 gelten die zu § 1 Abs. 1 Z 1 und 3 dargelegten Bemerkungen sinngemäß.

In Z 11 lit. a müßte es korrekterweise "jede natürliche **oder** juristische Person" lauten.

Z 11 lit. b ergibt zusammen mit dem Schlußteil dieser Bestimmung die grammatikalisch nicht korrekte Fügung „jeder Zusammenschluß, **die** . . . befördert“.

Zu Z 13 siehe zu § 1 Abs. 3.

Zu § 4:

Aus Abs. 1 Z 2 ist nicht ersichtlich, wo die Zulässigkeit der Beförderung in der vorgesehenen Verpackung geregelt ist. Offenbar handelt es sich um ein Tatbestandsmerkmal, das an andere gesetzliche Bestimmungen anknüpft.

In Abs. 1 Z 3 wäre das Redaktionsversehen ("in den gemäß § 2") zu beheben.

Zu § 5:

In Abs. 7 kann der Landeshauptmann "ermächtigt" werden, "im Namen" des Bundesministers zu entscheiden. Da auch aus der uneinheitlichen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes bezüglich der Unterscheidung von Delegation und Mandat keine konkreten Aussagen abgeleitet werden können (vgl. VfSlg. 2067/1950, 4117/1961, 5184/1965, 5483/1967, 11563/1987, A 7/1994), sollte in den Erläuterungen klargestellt werden, wer im Falle der erteilten Ermächtigung als Behörde erster Instanz auftritt.

Abs. 8 enthält eine besonders unbestimmte Verweisung auf ohnehin nur unzureichend zugängliche Vorschriften, sodaß auf das oben zu § 2 Gesagte unter dem Gesichtspunkt der Rechtsstaatlichkeit nochmals hingewiesen wird.

In Abs. 10 Z 2 und Z 4 könnten sich die Gebühren gegenüber EWR-Staatsbürgern als tarifäres Handelshemmnis erweisen (vgl. Art. 30 EG-Vertrag), wenn die Verwaltungsabgaben für die Gültigkeitserklärung von im EWR ausgestellten Zeugnissen diejenige Höhe überschreiten, die dem tatsächlichen Aufwand der Behörde für Gültigkeitserklärungen entsprechen.

Zu § 7:

Gemäß RL 59 der Legistischen Richtlinien 1990 ist von einer "sinngemäßen" Anwendung anderer Rechtsvorschriften Abstand zu nehmen. Deshalb wäre in Abs. 2 anzugeben, mit welcher Maßgabe die §§ 4 bis 6 CSC anzuwenden sind.

Zu § 9:

In Abs. 1 erweist sich der Halbsatz "Sie haben jedenfalls die für sie geltenden Bestimmungen der gemäß § 2 in Betracht kommenden Vorschriften einzuhalten" als überflüssig, denn schon aus § 2 Abs. 1 ergibt sich, daß die entsprechenden Vorschriften zu beachten sind. Darüber hinaus könnte sich die Verständigungspflicht bei einer "möglichen Gefahr" als überschießend erweisen, denn jeder Transport (gefährlicher Güter) birgt die potentielle Gefahr in sich, daß das Transportmittel in einen Unfall verwickelt ist. Gemeint dürfte hingegen sein, daß die in Satz 2 normierte Verständigungspflicht nur im Schadensfall zum Tragen kommt.

Der Verweis auf die zu beachtenden "Verpackungsvorschriften einschließlich der Vorschriften über die Zusammenpackung" (Abs. 5 Z 1) und die Anordnung in Z 2 tragen - entgegen den Erläuterungen - nicht dazu bei, Lücken in der Pflichtenkette zu schließen, denn die in Abs. 5 genannten Vorschriften waren offenbar schon bisher geltendes Recht, sodaß in Wahrheit gar keine Lücke existiert. Wenn das Schließen der Lücke jedoch darin bestehen sollte, daß die in Abs. 5 erwähnten, allerdings nicht näher ausgewiesenen Vorschriften bisher keine Strafsanktionen vorgesehen hatten, und dieser Mangel nun mit § 9 Abs. 5 iVm. § 33 Abs. 2 Z 1 behoben werden soll, so wäre in § 9 Abs. 5 genau anzugeben, welche Bestimmungen im Falle der Mißachtung durch den Verpacker strafbewehrt sind.

In Abs. 9 Z 1 könnte sich das Verbot einer "unnötigen" Verzögerung der Abnahme als Widerspruch zu vertraglichen Vereinbarungen zwischen Absender und Empfänger erweisen. Denkbar wäre etwa der Fall, daß das gefährliche Gut vor dem

vertraglich vereinbarten Zeitpunkt geliefert wird. Kann sich der Empfänger nun auf das Vereinbarte berufen oder muß er die Ware möglichst rasch abnehmen?

Zu § 10:

In Abs. 6 ist unter bestimmten Voraussetzungen der Genehmigungsbescheid im Einvernehmen mit dem örtlich zuständigen Sicherheitsdirektor zu erlassen. Bei einer Beförderung durch mehrere Bundesländer wäre demnach das Einvernehmen mit allen davon betroffenen Sicherheitsdirektoren herzustellen. Dies kommt im Gesetzestext nicht hinreichend deutlich zum Ausdruck.

Die Regelung von Abs. 10 weicht von § 64 Abs. 1 AVG ab. Das setzt voraus, daß diese Abweichung "erforderlich" iSd. Art. 11 Abs. 2 B-VG und der diesbezüglichen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes ist. Nach dieser Rechtsprechung (vgl. VfSlg. 8945/1980, 9214/1981, 11060/1986, 11564/1987) entspricht eine von den Verwaltungsverfahrensgesetzen abweichende Bestimmung in einem Bundes- oder Landesgesetz nur dann der Bundesverfassung, wenn sie im Regelungszusammenhang mit den materiellen Vorschriften *unerlässlich* ist. Eine diesbezügliche Begründung sollte in die Erläuterungen aufgenommen werden.

Zu § 11:

In Abs. 1 Z 1 könnte dargelegt werden, was erprobt werden soll: Transportbehältnisse, Transportfahrzeuge etc.

Bei einer Genehmigung nach Abs. 1 Z 2 wird in aller Regel ein völkerrechtswidriger Zustand entstehen, wenn eine beschlossene Änderung bereits angewendet werden soll, bevor sie rechtskräftig ist, und diese vorzeitige Anwendung nicht durch

die in § 2 Abs. 1 genannten Vorschriften für zulässig erklärt wird. Auf Grund der Verfassungsbestimmung des § 2 Abs. 1 wäre eine vom Völkerrecht nicht gedeckte Genehmigung nach Z 2 zugleich auch verfassungswidrig.

Zu § 12:

Zu Abs. 1 ist grundsätzlich festzuhalten, daß befristete Abweichungen von den in § 2 Abs. 1 genannten Vorschriften nur dann zulässig sind, wenn diese dazu ermächtigen (s. auch zu § 11 Abs. 2 Z 1). Widrigenfalls wäre die Verordnung verfassungswidrig. Im übrigen wird die Bestimmung des Art. 6 Abs. 10 der Richtlinie 94/55/EG nicht vollständig umgesetzt: So fehlt in § 12 etwa die Anordnung, daß Regelungen über die Abweichungen für eine Dauer von höchstens fünf Jahren angeordnet werden dürfen (Art. 6 Abs. 10 Uabs. 3 letzter Halbsatz der Richtlinie 94/55/EG). Des weiteren wäre in § 12 auch auf Art. 10 Uabs. 2 der genannten Richtlinie bezug zu nehmen. Darüber hinaus ist im Lichte der Richtlinien 94/55/EG und 96/49/EG das Verhältnis zwischen § 12 Abs. 1 und Abs. 2 nicht klar: Abs. 2 ist nur anzuwenden, wenn "Abs. 1 nicht zu[trifft]", wenn also durch ein Abweichen von den in § 2 Abs. 1 genannten Vorschriften die Sicherheit beeinträchtigt wird. Damit wird - entgegen den Erläuterungen - aber nicht Art. 6 Abs. 10 "zweiter Satz" (gemeint ist wohl: Unterabsatz 2) der Richtlinie 94/55/EG umgesetzt, denn diese Bestimmung der Richtlinie ist im Zusammenhang mit Uabs. 1 zu lesen, wonach die Nichtbeeinträchtigung der Sicherheit Voraussetzung für jede befristete Abweichung ist. Die in § 12 Abs. 2 genannten Voraussetzungen (u.a. das Erfordernis eines multilateralen Übereinkommens) sind demnach auch für Abweichungen, die auf Grund der Verordnung gemäß Abs. 1 zulässig sind, vor der

Erlassung der Verordnung zu schaffen. Bei einer durch Abweichungen zu erwartenden Beeinträchtigung der Sicherheit iSd. § 12 Abs. 2 könnte allenfalls Art. 6 Abs. 11 der Richtlinie 94/55/EG unter den dort genannten Voraussetzungen zur Anwendung gelangen.

Zu § 13:

In Abs. 1 ist die Anordnung, "einen oder mehrere Sicherheitsberater" zu benennen, mißverständlich. Gemeint dürfte sein, daß sämtliche von einem Sicherheitsberater wahrzunehmenden Aufgaben auch von mehreren Personen ausgeführt werden dürfen. Insofern scheint in diesem Zusammenhang die wörtliche Übernahme von Art. 1 der Richtlinie 96/35/EG nicht zweckmäßig zu sein.

In Abs. 2 ist der Verweis auf Anhang I der Richtlinie 96/35/EG in zweifacher Hinsicht unzulänglich: Erstens sind die Tätigkeiten des Gefahrgutbeauftragten in Art. 4 Abs. 1 der genannten Richtlinie angegeben. Anhang I der Richtlinie 96/35/EG führt die Aufgaben nur demonstrativ (arg. "insbesondere") an. Aus diesem Grund sollte in die Bestimmung des § 13 eine grundsätzliche Definition der Aufgaben des Sicherheitsbeauftragten aufgenommen werden. Zweitens sollte eine Richtlinie nicht dergestalt umgesetzt werden, indem bloß auf sie bzw. einen ihrer Anhänge verwiesen wird. Vielmehr sollten die für Rechtsunterworfenen relevanten Bestimmungen hinlänglich determiniert (iSd. Art. 18 Abs. 1 B-VG) umschrieben werden. Entsprechendes gilt auch für Abs. 4.

In Abs. 6 wäre das Redaktionsversehen zu berichtigen ("einem ... schweren Verstoß").

Die Regelung des Abs. 7 Z 1 ergibt sich bereits aus § 1 Abs. 3 und kann daher entfallen. Zu Z 2 siehe die zweite Bemerkung zu Abs. 2 (betreffend Umsetzung von Richtlinie).

Zu § 14:

Die Bestimmung schafft keine Klarheit über die Rechtsform der Untersagung (Verordnung oder Bescheid), wie wohl die Erwähnung von "Bedingungen und Auflagen" eine bescheidmäßige Untersagung nahelegt. Im übrigen werden die einschlägigen Bestimmungen der Richtlinien 94/55/EG und 96/49/EG nicht vollständig umgesetzt, denn Art. 5 Abs. 4 der Richtlinie 94/55/EG und Art. 5 Abs. 3 der Richtlinie 96/49/EG sehen offenbar vor, daß die beabsichtigten Maßnahmen von der Kommission genehmigt werden müssen. Aus diesem Grund erweist sich insbesondere Z 3 als möglicherweise gemeinschaftsrechtswidrig und wegen des Verweises auf § 2 Abs. 1 daher auch als verfassungswidrig.

Zu § 15:

Nach der Wendung "es sei denn" wäre ein Beistrich zu setzen.

Zu § 16:

Der Ausdruck "Weisung" sollte auf die in Art. 20 B-VG beschriebenen normativen Anordnungen beschränkt bleiben und könnte etwa durch "Anweisungen" oder "Mitteilungen" ersetzt werden. Im übrigen hätte der Verweis "§ 9 Abs. 3" zu lauten.



Zu § 18:

In Abs. 1 ist die Wendung "in regelmäßigen Abständen" insofern irreführend, als sie andeutet, daß zwischen den jeweiligen Kontrollen immer derselbe Zeitraum verstreichen muß. Daher könnte sie entfallen. Im übrigen wäre der Verweis auf "§ 20ff" zu korrigieren (richtig: "§§ 20 ff.").

Zu Abs. 2 siehe die zweite Bemerkung zu § 13 Abs. 2.

Die Nichtbefolgung der Anordnung in Abs. 5 ist sanktionslos, was aus rechtspolitischer Sicht nicht erwünscht sein kann. Eine Rechtfertigung für diese lex imperfecta könnte allenfalls in Art. 4 Abs. 1 zweiter Satz der Richtlinie 95/50/EG erblickt werden: die Prüfliste ist auf Verlangen vorzuzeigen, "um weitere Kontrollen zu vereinfachen oder soweit als möglich zu vermeiden". Das heißt, daß das Vorweisen der Prüfliste im überwiegenden Interesse des Lenkers gelegen ist, um zusätzliche Kontrollen hintanzuhalten. Das ergibt sich jedoch nicht aus der Bestimmung des Abs. 5 und wird auch in Abs. 6 nicht hinreichend klar zum Ausdruck gebracht. Außerdem wird die Zulässigkeit von weiteren Kontrollen (Abs. 6) offenbar davon abhängig gemacht, wann die letzte auf dem Gebiet des EWR durchgeführte Kontrolle tatsächlich stattgefunden hat. Intendiert dürfte jedoch sein, daß das Organ der öffentlichen Sicherheit anhand der (anlässlich einer früheren Kontrolle) ausgestellten Prüfliste zu beurteilen hat, ob seither eine wesentliche Änderung der zu überprüfenden "Punkte" (dazu sogleich) eingetreten ist. Ist dies der Fall, so ist eine weitere Kontrolle zulässig. Kann der Lenker keine Prüfliste vorweisen, so ist jedenfalls eine Kontrolle zulässig. Erst vor diesem Hintergrund wird klar, warum die Nichtbeachtung von § 18 Abs. 5 sanktionslos bleibt. Im übrigen scheint die Wortfolge "eine wesentliche Änderung der zu überprüfenden Punkte" sprachlich unzutreffend zu sein, denn die zu

überprüfenden Punkte ergeben sich aus der Prüfliste. Somit wäre erst bei Änderung dieser Liste die Voraussetzung für eine weitere Kontrolle erfüllt. Insgesamt ist festzuhalten, daß aus § 18 nicht eindeutig hervorgeht, unter welchen Bedingungen die Behörde ermächtigt ist, Kontrollen durchzuführen; bzw. ob der Lenker einen Anspruch darauf hat, nicht kontrolliert zu werden (so offenbar Abs. 6 letzter Satz *argumento e contrario*: bei "normalen", also nicht Schwerpunktkontrollen, darf anscheinend nicht in jedem Fall neuerlich kontrolliert werden; vgl. dazu auch zu § 20 Abs. 1). Unklar scheint auch, ob die in Abs. 1 angeordneten Überwachungen zugleich die in Abs. 6 beschriebenen Schwerpunktkontrollen sind.

Zu § 19:

Da diese Bestimmungen "Kontrollen in Unternehmen" betreffen, scheint zunächst ihre Einordnung in den 4. Abschnitt aus systematischen Gründen unzutreffend. Allerdings ergibt sich aus Art. 6 der Richtlinie 95/50/EG, daß offenbar nur diejenigen Unternehmen kontrolliert werden können, die ihre Tätigkeit im Zusammenhang mit Gefahrguttransporten auf der Straße ausüben. Darauf sollte im Gesetzestext deutlicher hingewiesen werden. An dieser Stelle sei angemerkt, daß die unterschiedliche Behandlung von Unternehmungen, die Gefahrguttransporte durchführen, unter dem Blickwinkel des Gleichheitssatzes einer Rechtfertigung bedarf. Ein bloßer Verweis auf die Umsetzungspflicht hinsichtlich einer Richtlinie (s. die Erläuterungen zu § 19) dürfte wohl nicht ausreichend sein.

In Abs. 1 ist die aus Art. 6 Abs. 1 der Richtlinie 95/50/EG übernommene Wendung "vorbeugend oder wenn unterwegs Verstöße festgestellt wurden" insofern überflüssig, da eine dritte

Alternative ohnehin nicht denkbar scheint. Falls daran gedacht sein sollte, Kontrollen in Unternehmen nur dann durchzuführen, wenn anlässlich eines Transportes Verstöße - offenbar ausschließlich gegen das GGBG, denkbar wäre jedoch auch gegen das KFG - bereits festgestellt worden sind, wäre zu festzulegen, wie und von wem die in Abs. 3 genannten Organe davon in Kenntnis gesetzt werden.

Abs. 2 erweist sich als problematisch, da auf die "einschlägigen Rechtsvorschriften" verwiesen wird. Darunter sind wohl (nur?) jene zu verstehen, die in § 2 Abs. 1 Z 1 angeführt sind. Eine Klarstellung wird dringend empfohlen, zumal sich die sachliche Zuständigkeit der in Abs. 3 genannten Organe deutlich aus dem Gesetz ergeben muß. Im übrigen wird nicht geklärt, ob die Organe ermächtigt sind, Transporte, die nicht in einen vorschriftsmäßigen Zustand versetzt werden, anzuhalten und die Weiterfahrt zu untersagen. Außerdem sind Zuwiderhandlungen gegen § 19 sanktionslos.

Auch in Abs. 3 ist die Zuständigkeit der Organe für Kontrollen in Unternehmen nicht befriedigend festgelegt. Insbesondere scheint die Zuständigkeit von zwei Behörden gegeben zu sein. Eine derartige Doppelzuständigkeit erweist sich weder als notwendig noch als sinnvoll und sollte daher vermieden werden.

Zu § 20:

Zur unklaren Zulässigkeit von Kontrollen "jederzeit" (Abs. 1) s. zu § 18 Abs. 6.

Zu § 21:

In Abs. 1 erster Satz wird angeordnet, daß schon bei "Bedenken" die Unterbrechung der Fahrt angeordnet werden kann. Ob tatsächlich schon das bloße Bedenken als ausreichender Grund

für die Anordnung einer Fahrtunterbrechung ausreichend ist, scheint fraglich, zumal im zweiten Satz an "festgestellte Mängel" angeknüpft wird. Darüber hinaus erweist sich die Einschränkung "ohne Hilfe von besonders geschulten Personen sowie ohne besondere Werkzeuge und Vorrichtungen" als mißverständlich, denn nach dem Wortlaut der Bestimmung darf die Anordnung der Fahrtunterbrechung auch dann nicht aufgehoben werden, wenn der beanstandete Lenker die festgestellten Mängel mit einem (auch zufällig) mitgeführten "besonderen" Werkzeug leicht beheben könnte. Auf die Problematik des Begriffes "besonderes Werkzeug" wird dabei nur am Rande hingewiesen. Auch die vom Organ vorzunehmende Unterscheidung zwischen Mängeln und (bloßen) Formmängeln ist nicht unproblematisch, da sich daran unterschiedliche Rechtsfolgen knüpfen. Eine Definition schiene überlegenswert.

In Abs. 4 wird nicht ersichtlich, bis zu welchem Zeitpunkt die Anordnung der Unterbrechung der Beförderung aufzuheben ist, bevor die Behörde die Beförderung vorläufig zu untersagen hat. Denkbar wären zwei Varianten: Einerseits kann davon ausgegangen werden, daß - sobald sich die festgestellten Mängel als nicht behebbar iSd. Abs. 1 erweisen - die Beförderung vorläufig zu untersagen ist (unmittelbare behördliche Befehlsgewalt). Andererseits wäre der Schluß zulässig, daß die Anordnung der Unterbrechung der Beförderung solange aufrecht bleibt, bis die Behörde mittels Bescheid die Beförderung vorläufig untersagt. Es wären daher sowohl die höchstzulässige Dauer der Anordnung der Unterbrechung der Beförderung als auch die Rechtsform des behördlichen Einschreitens im Gesetzestext klar festzulegen.

Offenbar ist durch die Bestimmung des Abs. 5 intendiert, die vorläufige Untersagung der Beförderung als Verfahrensordnung (iSd. § 63 Abs. 2 AVG) zu qualifizieren. Dagegen dürften prima

vista keine Bedenken bestehen: Zwar ist gegen die vorläufige Untersagung der Beförderung kein abgesondertes Rechtsmittel zulässig, doch ist der Landeshauptmann gemäß § 23 Abs. 1 verpflichtet, unverzüglich eine Überprüfung vorzunehmen. Falls jedoch auf Grund der Besonderheit von Transporten gefährlicher Güter ein Rechtsschutzbedürfnis besteht, das eine sofortige Anfechtbarkeit der vorläufigen Untersagung erfordert, so könnte eine Versagung von Rechtsmitteln gegen die vorläufige Untersagung aus Gründen des Rechtsstaatsprinzips verfassungsrechtlich problematisch sein (vgl. dazu auch *Walter/Mayer*, Grundriß des österreichischen Verwaltungsverfahrensrechts<sup>6</sup>, Rz 393).

Zu § 22:

Die Regelung des Abs. 3 steht nicht im Einklang mit § 64 Abs. 2 AVG und darf daher nur getroffen werden, wenn sie erforderlich iSd. Art. 11 Abs. 2 B-VG ist. Woraus sich diese Erforderlichkeit ergibt, ist weder aus dem Gesetz noch aus den Erläuterungen zu entnehmen.

Zu § 23:

In Abs. 1 wird angeordnet, wie bei "Bedenken im Sinne des § 21 Abs. 1" vorzugehen ist. Dabei wird jedoch übersehen, daß in § 21 Abs. 1 keine Verständigungspflicht gegenüber dem Landeshauptmann normiert ist. Daher scheint es nicht möglich, daß bei einer Anordnung der Unterbrechung der Beförderung § 23 einschlägig wird.

Zu § 24:

Im zweiten Satz sollte anstelle des Wortes "Einreise" vielmehr "Einfahrt" verwendet werden.

Zu § 25:

Die in Abs. 1 normierte Verpflichtung zur Amtshilfe stellt offenbar nur Grundlegendes fest und wird erst durch Abs. 2 konkretisiert. Es möge daher überprüft werden, ob Abs. 1 nicht entfallen könnte.

Worin die in Abs. 2 genannten "Maßnahmen" bestehen, geht weder aus dem Gesetzestext noch aus Art. 7 der Richtlinie 95/50/EG hervor. Der Bundesminister für Inneres ist jedoch verpflichtet, dem Verlangen ausländischer Behörden - wenn auch nur nach Maßgabe des GGBG - nachzukommen. Damit geht § 25 Abs. 2 über die Anforderungen von Art. 7 Abs. 2 Uabs. 2 und 3 der Richtlinie 95/50/EG hinaus, denn dort ist keine Verpflichtung zu einem Tätigwerden österreichischer Behörden auf Grund eines Verlangens einer ausländischen Behörde verankert.

Zu § 26:

Wie schon an anderer Stelle festgehalten, ist der Verweis auf eine Richtlinie bzw. den Anhang einer Richtlinie legislativ unbefriedigend. Es wäre der Rechtssicherheit und dem Publizitätsgedanken zuträglicher, wenn die entsprechenden EG-Bestimmungen in den österreichischen Gesetzestext inkorporiert würden.

Zu § 28:

In Abs. 2 ist die "sinngemäße" Anwendung von § 102 Abs. 5 KFG 1967 insofern mißverständlich, da dort - offenbar taxativ - diejenigen "Papiere" angeführt werden, die der Lenker auf Verlangen auszuhändigen hat. Die Anordnung von § 28 Abs. 2 GGBG kommt einer materiellen Änderung von § 102 Abs. 5 KFG 1967 nahe, insbesondere deshalb, weil das Nichtaushändigen der Bescheinigung augenscheinlich nicht gemäß dem GGBG (§ 33)

sanktioniert werden soll. Wenn aber an eine Sanktionierung gemäß KFG 1967 gedacht sein sollte, so wäre dies wohl einer unzulässigen analogen Anwendung von Strafvorschriften gleichzusetzen. Überhaupt ist gemäß RL 59 Legistischen Richtlinien 1990 von einer "sinngemäßen" Anwendung anderer Rechtsvorschriften Abstand zu nehmen. Im übrigen wäre im ersten Satz "die Bescheinigung" durch "**eine** Bescheinigung" zu ersetzen.

In Abs. 3 fällt auf, daß natürliche und juristische Personen, die einen Antrag auf Durchführung von Lehrgängen stellen, unterschiedliche Voraussetzungen erfüllen müssen. Warum bei natürlichen Personen ein Mindestalter erforderlich ist, nicht jedoch dann, wenn ihnen ein maßgeblicher Einfluß auf den Betrieb der Geschäfte einer juristischen Person zusteht, letztere im Gegenzug zumindest einer natürlichen Person mit Hauptwohnsitz in Österreich bedarf, ist weder aus dem Gesetzestext noch aus den Erläuterungen ersichtlich. Dies scheint unter dem Blickwinkel des Gleichheitssatzes fragwürdig.

Zu § 29:

Zu Abs. 1 Z 1 s. zu § 16.

Zu § 31:

In Abs. 2 hat im ersten Satz vor "die Bundesgendarmerie" das Wort "hat" zu entfallen.

In Abs. 3 läßt sich nicht hinreichend deutlich erkennen, ob die Bundespolizeibehörden an der Vollziehung des GGBG mitzuwirken haben. Dies ergibt sich allenfalls aus § 2 AVG.

Zu § 32:

Es sollte „gemäß **dem** Akkreditierungsgesetz, BGBl. Nr. 468/1992,“ lauten.

In Z 2 wäre nach dem Wort „auszustellen“ ein Beistrich zu setzen.

Zu § 33:

In Abs. 1 fehlt am Ende der Z 3 und 4 ein Beistrich; allerdings sollte statt eines Beistrichs am Ende der Z 1 bis 5 das Wort „oder“ gesetzt werden (RL 25 der Legistischen Richtlinien 1990).

Auch in Abs. 2 sollten die einzelnen Tatbestände miteinander durch das Wort „oder“ verbunden werden.

In Abs. 2 Z 12 müsste es richtigerweise "Begleitpapiere" lauten.

In Abs. 3 und 4 wäre nach der Abkürzung „VStG“ keine Jahreszahl zu setzen.

Die Anordnung des Abs. 5 "Der Versuch ist strafbar." sollte entfallen, da die Frage der Strafbarkeit des Versuches in § 8 VStG geregelt ist.

Zu § 34:

Es sollte jeweils „in der Fassung **des Bundesgesetzes** [bzw.: **der Verordnung** ...]" lauten.

Zu § 35:

In Abs. 3 müsste es richtigerweise offenbar "Durchführungsverordnungen" lauten (so auch § 31 Abs. 4).



Zu § 36:

In Z 1 wäre die Fundstelle des VAIG anzugeben

Zu Art. II und III:

Es sollte im Einleitungssatz jeweils „**in der Fassung des Bundesgesetzes** BGBl. Nr. ... ,“ lauten.

In der Novellierungsanordnung des Art. II Z 5 sollte das Wort „In“ entfallen.

In Art. II Z 6 und 7 sollte zu Beginn der neugefaßten Bestimmung jeweils deren Gliederungsbezeichnung stehen. Am Ende der durch Z 7 neugefaßten Bestimmung wäre ein Beistrich zu setzen.

III. Zum Vorblatt:

Die Darstellung im Kapitel Kosten, wonach keine nennenswerten Mehrkosten zu erwarten sind, ist unbefriedigend und wäre gemäß Ministerratsbeschuß vom 16. Februar 1993 nach den Anleitungen des Handbuches zur Berechnung der finanziellen Auswirkungen von Gesetzen „Was kostet ein Gesetz?“ [1992] - ausführlich im Allgemeinen Teil der Erläuterungen, zusammenfassend im Vorblatt - vorzunehmen. Dieses Handbuch wurde vom Bundeskanzleramt gemeinsam mit dem Bundesministerium für Finanzen herausgegeben und allen Bundesministerien zur Verfügung gestellt.

Es wird in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, daß das Bundeshaushaltsgesetz in § 14 die Kalkulation der finanziellen Auswirkungen von Bundesgesetzen und Verordnungen zwingend vorschreibt. Die erwarteten Kosten wären - für alle Jahre des laufenden Budgetprognosezeitraumes - zu beziffern (vgl. das Rundschreiben des Bundeskanzleramtes-Verfassungsdienst vom 8. Juli 1988, GZ 602.271/19-V/2/87).

Weiters ist auf das Rundschreiben des Bundeskanzleramtes-Verfassungsdienst vom 6. Februar 1997, GZ 603.363/1-V/1/97, hinzuweisen. Darin wurde auf die Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften (siehe die Regierungsvorlage 578 BlgNR 20. GP, deren Text zugleich übermittelt wurde) aufmerksam gemacht. Diese Vereinbarung ist zwar rechtlich noch nicht in Kraft getreten, es wurde jedoch politisch vereinbart, diese Vereinbarung schon jetzt vorläufig anzuwenden. Im zitierten Rundschreiben wurde daher ersucht, soweit Rechtssetzungsmaßnahmen der Bundesministerien betroffen sind, dieser politischen Vereinbarung entsprechend vorzugehen. In diesem Sinne sollte auch angegeben werden, welche Kosten anderen Gebietskörperschaften erwachsen oder ob dies nicht der Fall ist.

#### IV. Zu den Erläuterungen:

Zu Beginn des Allgemeinen Teils wäre der Wortlaut des in Anspruch genommenen Kompetenztatbestandes wiederzugeben; zu ergänzen wären die Kompetenztatbestände „Kraftfahrwesen“ und „Straßenpolizei“ (arg. Art. II und III).

Im Allgemeinen Teil der Erläuterungen wäre auch zusammengefaßt und (für Zwecke der Gestaltung des Stirnbalkens im Bundesgesetzblatt) unter Angabe der CELEX-Nummer anzugeben, welche Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaften durch das im Entwurf vorliegende Bundesgesetz umgesetzt werden sollen (vgl. das Rundschreiben des Bundeskanzleramtes-Verfassungsdienst vom 10. Juni 1992, GZ 671.804/10-V/8/92).

- 26 -

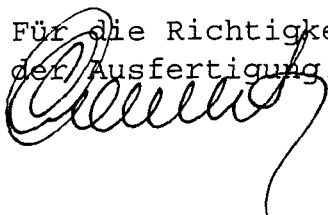
Die Erläuterungen des Besonderen Teils erweisen sich größtenteils als wenig zweckmäßig, da häufig nur auf diejenigen Bestimmungen verwiesen wird, die bereits geltendes Recht sind. Die Erläuterungen zu einer Anzahl von Bestimmungen bestehen lediglich aus stichwortartigen Inhaltsangaben; es sollten jedoch vielmehr durchwegs vollständige Sätze gebildet werden.

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

26. März 1997

Für den Bundeskanzler:  
IRRESBERGER

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'C. Müller', written over the text 'Für die Richtigkeit der Ausfertigung:'.