



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESKANZLERAMT

15/SN-360/ME

An das
Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und Technologie

post@bmvit.gv.at
alexander.funk@bmvit.gv.at

Geschäftszahl: BKA-602.087/0004-V/A/5/2005
Sachbearbeiter: Herr M Mag Dr Patrick SEGALLA
Herr Mag Daniel STANONIK¹
Pers. e-mail: patrick.segalla@bka.gv.at
Telefon: 01/53115/2353
Ihr Zeichen 210.501/0016-II/SCH1/2005
vom: 09.12.2005
Antwortschreiben bitte unter An- v@bka.gv.at
führung der Geschäftszahl an:

Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Bundesbahngesetz geändert werden
Begutachtung; Stellungnahme

Zum mit der do. oz. Note übermittelten Gesetzesentwurf samt Beilagen nimmt das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst wie folgt Stellung:

I. Allgemeines:

Zu legistischen Fragen darf allgemein auf die Internet-Adresse <http://www.bundeskanzleramt.at/legistik> hingewiesen werden, unter der insbesondere

- die Legistischen Richtlinien 1990 (im Folgenden zitiert mit „LRL ...“),
- das EU-Addendum zu den Legistischen Richtlinien 1990 (im Folgenden zitiert mit „RZ .. des EU-Addendums“),
- der - für die Gestaltung von Erläuterungen weiterhin maßgebliche - Teil IV der Legistischen Richtlinien 1979,
- die Richtlinien für die Verarbeitung und die Gestaltung von Rechtstexten (Layout-Richtlinien) samt einer für die Erzeugung der Rechtstexte vorgesehenen Word 97-Dokumentvorlage und

¹ Aus datenschutzrechtlicher Sicht (zu Z 61-63).

- verschiedene, legistische Fragen betreffende Rundschreiben des Bundeskanzleramtes-Verfassungsdienst zugänglich sind.

Die Gemeinschaftsrechtskonformität des im Entwurf vorliegenden Bundesgesetzes ist vornehmlich vom do. Bundesministerium zu beurteilen.

Angesichts der Vielzahl der einzufügenden Bestimmungen (zB §§ 14a – 14f, §§ 15a – 15k) wird aus legistischer Sicht dringend eine Neuerlassung empfohlen.

II. Zum Gesetzesentwurf:

A. Zu Artikel I - Eisenbahngesetz

Zur Promulgationsklausel:

Die Angabe der letzten Änderung wäre gegebenenfalls anzupassen.

Zu Z 4 (§ 1b):

Angesichts der zwar bisher schon erfolgten, nunmehr aber verstärkten Verwendung des Begriffs der Eisenbahnverkehrsleistungen im Eisenbahngesetz wäre die Aufnahme einer Begriffsbestimmung hierfür zu überlegen. Dadurch, dass der Begriff der Eisenbahnverkehrsleistung für jede Art von Eisenbahnverkehr gilt – etwa also auch für Straßenbahnen –, der sprachlich vergleichbare Begriff des Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) aber – wegen der daran geknüpften Regulierungsfolgen – auf Unternehmen eingeschränkt wird, die Eisenbahnverkehrsleistungen auf Haupt- und vernetzten Nebenbahnen erbringen, sind Missverständnisse in den Begrifflichkeiten denkbar.

Allgemein wird darauf verwiesen, dass bestimmte Arten von Eisenbahnunternehmen von den Begrifflichkeiten der §§ 1a ff nicht erfasst werden: So sind etwa Unternehmen, die eine Straßenbahn betreiben, weder als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU), noch als EVU, noch als integriertes Unternehmen erfasst. Sie gehören also nur zur allgemeinen Kategorie „Eisenbahnunternehmen“, welche aber nicht genauer abgegrenzt ist, und zu der daher auch EIU und EVU zu rechnen sind. Angesichts der im allgemeinen Teil der Erläuterungen zum Ausdruck kommenden Bestreben, für

begriffliche Klarheit zu sorgen, könnte angedacht werden, hier weitere Klarstellungen zu treffen (so etwa durch die Schaffung eines Begriffs des „regulierten EIU“ bzw. „regulierten EVU“ für jene Unternehmen, die dem Netzzugangsregelungen und der verpflichtenden Schienenverkehrsmarkt-Regulierung unterliegen). Deren Sinnhaftigkeit würde durch weitere im vorliegenden Entwurf enthaltene Änderungen, insb. die Schaffung eines freiwilligen Netzzuganges (§ 75b) – womit die Unterscheidung zwischen EIU und EVU auch im Bereich außerhalb der regulierten Unternehmen Sinn machen würde – noch verstärkt.

Angeregt wird auch, den Begriff der „vernetzten Nebenbahn“ (oder eines vergleichbaren Begriffes) einzuführen, um die umständliche Wiederholung der Wortfolge „solche Nebenbahnen, die mit anderen Haupt- oder Nebenbahnen vernetzt sind“, zu vermeiden.

Zu Z 8 (§ 9 bzw. 9a):

Nach der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofs gelten die verfassungsrechtlichen Vorgaben für Verweisungen auch in Fällen, in denen auf EG-Richtlinien verwiesen wird (vgl. allgemein zu Verweisungen auf Gemeinschaftsrecht insb. VfSlg. 16.999/2003 sowie – nur – hinsichtlich EG-Verordnungen mit anderem Ergebnis VfGH vom 4.3.2005, B 249/04). Weil §§ 9 und 9a in Verbindung mit den materiellen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes bewirken, dass Richtlinienbestimmungen und auf deren Grundlage erlassene Rechtsakte der Europäischen Kommission (Gemeinsame Sicherheitsmethoden CSM und gemeinsame Sicherheitsziele CST) in den österreichischen Rechtsbestand übertragen werden, wären deshalb statische Verweisungen auf Art. 6 bzw. 7 der RL 2004/49/EG aufzunehmen (siehe auch die Anmerkung zu Z 71 – § 130).

Zu Z 10 (§ 12):

Es wird angeregt, die Zuständigkeitsbegrifflichkeiten nochmals zu überdenken und insb. infrastrukturbezogene von verkehrsbezogenen Zuständigkeiten stets zu unterscheiden. Es macht nämlich beispielsweise wenig Sinn, dem Bundesminister alle Angelegenheiten der Hauptbahnen zu übertragen, die Übertragung auch des Verkehrs auf Hauptbahnen noch eigens zu betonen und aufgezählte Angelegenheiten von EVU ebenfalls ausdrücklich zuzuweisen: Entweder, es sind alle Angelegenheiten zugewiesen, oder nur einige – aber es können nicht „alle“ Angelegenheiten sowie

auch noch „weitere“ Angelegenheiten zugewiesen sein. Im Übrigen ist die Verwendung des Begriffspaares „alle Angelegenheiten“ bezüglich der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen schon deshalb irreführend, weil ein wesentlicher Teil der auf EVU bezogenen Regelungen von den Regulierungsbehörden zu vollziehen sind.

Es wird im Übrigen darauf hingewiesen, dass § 12 Abs. 3 anders als die Abs. 1 und 2 keine salvatorische Klausel für die Zuständigkeiten der Regulierungsbehörden enthält, und daraus weitere – wenn auch nicht unlösbare – Unklarheiten entstehen können.

Zu Z 13 (§ 13a):

Es ist nicht klar, worauf sich die Konjunktion „ihre“ in der Wortfolge „ihre Tätigkeiten“ bezieht: Sollten die Tätigkeiten des Bundesministers gemeint sein, hätte es „seine Tätigkeiten“ zu lauten.

In Abs. 2 Z 1 könnte die Angabe der Fundstelle der RL 2004/49/EG zugunsten einer einheitlichen Angabe in § 130 Abs. 8 (siehe die Anmerkung dort) entfallen.

Die Bedeutung des Wortes „Entwicklung“ in der Wortfolge „die Entwicklung der Sicherheitsbescheinigung und der Sicherheitsgenehmigung“ ist unklar.

Zu Z 14:

Im Einleitungssatz sind die Zeichen „§§“ überflüssig und zu entfernen.

In der Überschrift des 3. Teiles ist in der Wortfolge „Bau von und Betrieb von Schienenfahrzeugen“ das Wort „von“ nach „Bau“ überflüssig und zu entfernen.

Zu Z 14 (§ 15a Z 7):

Zwecks Konkordanz der Z 7 mit dem Einleitungssatz der Aufzählung in § 15a müssten die Worte „sind“ und „vorzulegen“ am Ende der Z 7 entfallen.

Zu Z 14 (§ 15c):

In Z 1 wäre am Satzanfang zwischen den Worten „falls“ und „eine juristische Person“ das Wort „er“ einzufügen.

Zu Z 14 (§ 16 ff):

Angesichts der Tatsache, dass die Voraussetzungen für die Erlangung einer Verkehrskonzession und deren Rechtsfolgen mit minimalen Ausnahmen identisch mit dem Fall einer Verkehrsgenehmigung ist, wäre die Sinnhaftigkeit dieser Sonderregelung zu hinterfragen und zu überlegen, stattdessen in diesen Fällen einfach die Gültigkeit der Verkehrskonzession auf Österreich einzuschränken.

Statt den Formulierungen „die finanzielle Leistungsfähigkeit bzw. die fachliche Eignung sind erfüllt“ in § 16b Abs. 1 wäre die Wortfolge „Nachweis der Leistungsfähigkeit“ bzw. „Nachweis der Eignung“ in sprachlicher Hinsicht vorzuziehen.

Zu Z 14 (§ 19 Abs. 5 und 6):

Hinsichtlich der Ausnahme von der Verpflichtung zur Erlassung einer Verordnung in Abs. 5 für den Fall, dass sich Anforderungen aus gemeinschaftsrechtlichen oder sonstigen Rechtsvorschriften ergeben, ist anzumerken, dass derartige Rechtsvorschriften nur dann in Österreich Rechtswirksamkeit entfalten können, wenn sie unmittelbar anzuwenden sind (zB EG-Verordnungen oder Entscheidungen) oder ordnungsgemäß in Österreich umgesetzt wurden. Ein Pauschalverweis etwa auf sämtliches nicht unmittelbar anwendbares und auch nicht umgesetztes Gemeinschaftsrecht ist verfassungsrechtlich nicht zulässig.

Ebenso ist der Verweis auf „sonstige“ Rechtsvorschriften unbestimmt, es muss davon ausgegangen werden, dass damit jedenfalls nicht Gemeinschaftsrecht erfasst werden soll, da dieses ja den ersten Tatbestand bildet. Vor dem Hintergrund der verfassungsrechtlichen Kompetenzverteilung könnte es sich dabei zulässigerweise nur um bundesgesetzliche Rechtsvorschriften bzw. Staatsverträge (im Rang einfacher Gesetze) handeln.

Auch hinsichtlich des Abs. 6 ist darauf hinzuweisen, dass die gemeinten Normen nur dann in verfassungsrechtlich zulässiger Form Gegenstand einer normativ wirksamen Verweisung sein können, wenn sie im Bundesgesetzblatt oder in anderer, mit vergleichbarer Publizitätswirkung ausgestatteter Form kundgemacht wurden.

Auch ist zu bedenken, dass Verordnungen jedenfalls innerhalb ihrer gesetzlichen Grundlage zu verbleiben haben, und sich daraus auch Grenzen für Verweisungen auf andere Normen ergeben.

Zu Z 14 (§ 19b Abs. 2):

Unklar ist, ob diese Bestimmung auch jenen Fall umfasst, dass nicht die Eisenbahn selbst nicht mehr für den Betrieb von Schienenverkehrsmitteln sicher ist, sondern dass bestimmte Schienenverkehrsmittel keinen sicheren Betrieb mehr gewährleisten können, ob also auf Grundlage dieser Bestimmung etwa auch bloß für einzelne EVUs, deren Schienenverkehrsmittel einen sicheren Betrieb nicht mehr gewährleisten, die Einstellung angeordnet werden kann.

Zu Z 14 (§ 21):

Da die Sätze 2-4 des Absatzes 4 nicht bloß auf den in Satz 1 geregelten stellvertretenden Betriebsleiter Anwendung finden, sondern auch auf den Betriebsleiter selbst, wäre es aus systematischen Gründen vorzuziehen, sie in einen eigenen Absatz aufzunehmen.

Zu Z 14 (§ 22 Abs. 3):

Diese den Netzzugang betreffende Bestimmung erscheint in einem Paragraphen, der die Überschrift „Tarif, Fahrplan“ trägt, systematisch falsch angeordnet. Angesichts der detaillierten Netzzugangsregelungen im 6. Teil des Gesetzes erscheint die verkürzte Erwähnung der Verpflichtung zur Gewährung von Netzzugang auch inhaltlich nicht zweckmäßig.

Zu Z 14 (§ 30 Abs. 1):

Die in den Erläuterungen getroffene Aussage, Eisenbahnaufsichtsorgane dürften auch Eisenbahnbedienstete zugangsberechtigter Unternehmen überwachen, sollte in Abs. 1 klarer zum Ausdruck kommen, etwa in dem nicht auf „anderer Eisenbahnunternehmen“, sondern auf „Zugang ausübende Eisenbahnverkehrsunternehmen“ abgestellt wird.

Weil Abs. 1 darüber hinaus nicht ausschließt, dass auch Eisenbahnverkehrsunternehmen Eisenbahnaufsichtsorgane bestellen, stellt sich darüber hinaus die Frage, in welchem Verhältnis Eisenbahnaufsichtsorgane verschiedener Eisenbahnunternehmen zueinander stehen. Versteht man unter „Eisenbahnbediensteten anderer Eisenbahnunternehmen“ auch die Eisenbahnaufsichtsorgane dieser Zugang ausübenden Unternehmen, so hätte dies zur Folge, dass die Eisenbahnaufsichtsorgane des EIU jene des EVU zu überwachen hätten. Eine Klarstellung diesbezüglich wird angeregt.

Zu Z 14 (§ 30):

Eisenbahnaufsichtsorgane nehmen hoheitliche Aufgaben wahr und setzen insbesondere Akte unmittelbarer verwaltungsbehördlicher Befehl- und Zwangsgewalt (vgl. § 30 Abs. 3). Zwar handelt es sich bei den Eisenbahnaufsichtsorganen um ein „altes“ Rechtsinstitut, welches lange Zeit vor der Entwicklung dieser Judikaturlinie Eingang ins Recht gefunden hat, doch erheben sich auf Grund des Umstandes, dass Eisenbahnunternehmen nunmehr aus der Staatsorganisation herausgelöst wurden, im Lichte der vom Verfassungsgerichtshof entwickelten Grenzen von Beleihungen Bedenken gegen die neue Rechtslage, da jedem Eisenbahnunternehmen – anstelle bisher bloß der Behörde selbst – die Vereidigung solcher Organe ermöglicht wird, ohne dass die Behörde gegebenenfalls selbst – etwa durch Weisungsgebung, oder Abberufung ungeeigneter Organe – Einfluss auf diese hoheitliche Tätigkeit in der Lage ist.

Es wird daher nachdrücklich empfohlen, die derzeit geltende Rechtslage unverändert zu lassen.

Zu Z 14 (§ 31a Abs. 1):

Da es sich beim Sachverständigengutachten um ein Beweismittel im Sinne des AVG handelt, welches an und für sich der freien Beweiswürdigung unterliegt, wäre die Anordnung seiner widerlegbaren Vermutung der Richtigkeit eine abweichende verfahrensrechtliche Bestimmung, welche gem. Art. 11 Abs. 2 B-VG nur zulässig ist, wenn sie zur Regelung des Gegenstandes im Sinne der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes „erforderlich“ ist. Freilich ist auch die entgegengesetzte Sichtweise vertretbar, wonach die „Widerlegbarkeit“ der Vermutung der Richtigkeit ohnehin bedeutet, dass die Behörde in freier Beweiswürdigung ihre Schlussfolgerungen zum Gutachten zu ziehen hat. Dann erscheint diese Sonderbestimmung allerdings nicht mehr erforderlich.

Zu beachten ist aus verfassungsrechtlicher Sicht auch, dass letztlich die rechtliche Beurteilung eines Antrages auf Baugenehmigung aus Gründen der Rechtsstaatlichkeit bei der Behörde selbst verbleiben muss. Eine weitgehende Bindung der Behörde an ein Gutachten ohne die Möglichkeit, selbst Ermittlungen zu tätigen, wäre damit jedenfalls unvereinbar.

Zu Z 14 (§ 31e Z 1, § 32b Abs. 1; § 33b Abs. 1):

Die Bestimmungen, wonach das Vorhaben dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Antragstellung zu entsprechen hat, stellen eine abweichende Regelung zum AVG im Sinne des Art. 11 Abs. 2 B-VG dar, wonach nach hL und Rsp für die Beurteilung eines Sachverhaltes die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der Entscheidung maßgeblich ist (vgl. *Thienel* *Verwaltungsverfahrenrecht*, 202). Die Erforderlichkeit dieser Abweichung müsste in den Erläuterungen begründet werden.

Zu Z 14 (Vor § 33):

Der Fehler in der Überschrift „eisenbahntechnische Einrichtungen“ wäre zu korrigieren.

Zu Z 14 (§ 33 Abs. 1):

Im Sinne der Systematik der Novelle wäre die Wortfolge „Stand der technischen Entwicklung“ durch „Stand der Technik“ ersetzt werden.

Zu Z 14 (§ 34c):

Im letzten Satz wird angeordnet, dass die Behörde „insbesondere“ zu prüfen hätte, ob die Einrichtung der Bauartgenehmigung entspricht. Die Verwendung des Wortes „insbesondere“ deutet darauf hin, dass die Behörde möglicherweise auch noch Anderes zu prüfen hat, ohne dass jedoch die Bestimmung Anhaltspunkte dafür enthält, was zu prüfen wäre. Eine exaktere Regelung wird im Sinne des Bestimmtheitsgebotes empfohlen.

Zu Z 14 (§ 35 Abs. 4):

Die Verweisungen auf das BVergG 2002 wären durch solche auf das BVergG 2006 zu ändern.

Zu Z 14 (§ 37a Abs. 5):

Die Anordnung der Nicht-Geltung der §§ 52 Abs. 2 bis 4 AVG für die Bestellung nicht-amtlicher Sachverständiger ist nicht zur Gänze nachvollziehbar.

Die Erläuterungen begründen die Erforderlichkeit dieser Abweichung vom AVG iSd Art.11 Abs. 2 B-VG damit, dass, weil es sich um ein neues Rechtsgebiet handelt, für das der Behörde nicht in ausreichendem Ausmaß Amtssachverständige zur Verfü-

gung stehen. Nun erlaubt aber § 52 Abs. 2 AVG die Bestellung nicht amtlicher Sachverständige ohnehin dann, wenn Amtssachverständige nicht zur Verfügung stehen, so dass nicht ersichtlich ist, worin der Mehrwert der getroffenen Ausnahme liegen soll.

Gerechtfertigt erscheint die Abweichung nur insoweit, als - anders als vom AVG vorgegeben - auch juristische Personen zu Sachverständigen bestellt werden können.

Zu Z 14 (§ 40 Abs. 4):

Die in Z 1 erwähnten Anstalten des Bundes würden auch dann mit Personen im Verzeichnis gleichgesetzt werden, wenn sie in keinem einschlägigen Bereich tätig sind. Gegebenenfalls sollte dies noch präzisiert werden.

Zu Z 14 (§ 41):

Es könnte ein ausdrücklicher Hinweis darauf aufgenommen werden, dass die „Bescheinigung von Vorkehrungen“ gem. § 37 nicht durch ausländische Rechtsakte ersetzbar ist.

Zu Z 26 (§ 58 Abs. 6):

Die Geltung dieser Regelung für Eisenbahnunternehmen, die umorganisiert wurden, könnte im Gesetzestext verdeutlicht werden.

Zu Z 32 (§ 75a):

Der Begriff des Güterterminals könnte näher präzisiert werden, um die Reichweite der Zugangspflicht exakter abzugrenzen. Mit dem vorgeschlagenen Gesetzeswortlaut könnte zB ein Anspruch auf den an und für sich nicht beabsichtigten Zugang zu nicht-vernetzten Nebenbahnen entstehen, wenn sich in deren Verlauf an irgendeiner Stelle ein derartiges Terminal – an das angesichts des unbestimmten Wortlautes wohl keine strengen Anforderungen zu stellen sind – befindet.

Die Verwendung des Wortes „grundsätzlich“ in Abs. 3 ist abzulehnen: Abs. 3 regelt ohnehin die Ausnahmen von den allgemeinen Regulierungsvorschriften, so dass diese im Übrigen nicht grundsätzlich, sondern vollständig anzuwenden sind. Ein anderes Verständnis des Wortes „grundsätzlich“ würde jedenfalls im Widerspruch zu Art. 18 B-VG stehen, würde doch der Regulierungsbehörde freie Hand über die Auswahl der anzuwendenden Bestimmungen eingeräumt.

Zu Z 32 (§ 75e Abs. 5):

Die Wortfolge „hat der [...] beehrte Abschluss eines Vertrages [...] durch den [...] Bescheid zu erfolgen“ steht im Widerspruch zur nachfolgenden Aussage, der Bescheid ersetze den Abschluss des Vertrages – entweder bewirkt der Bescheid einen zwangsweisen Vertragsabschluss oder aber er tritt an die Stelle des Vertrages. Der Wortlaut entspricht auch nicht anderen, vergleichbaren Bestimmungen des Gesetzes, etwa in § 72 Abs. 5 und 6. Angeregt wird, stattdessen etwa wie folgt zu formulieren: „hat die Verpflichtung auf Zugang zu Schulungseinrichtungen durch Bescheid festgelegt zu werden; der Bescheid ersetzt den Abschluss eines Vertrages“

Zu Z 40 (§ 95 Abs. 2) und Z 51 (§ 114 Abs. 2) :

Die Verweisungen auf das BVergG 2002 wären durch solche auf das BVergG 2006 zu ändern.

Zu Z 61-63 (§§ 122 ff)

Bezüglich der Anwendbarkeit des DSG 2000 gelten als personenbezogene Daten auch solche Daten, die Auskunft über das Erwerbsleben oder über den Betrieb eines Unternehmens geben („Wirtschaftsdaten“: VfSlg 12.228/1989, 16.369/2001). Es reicht aus, wenn es sich z.B. um codierte Daten über persönliche oder sachliche Verhältnisse handelt, die mit Hilfe des angewendeten Codes jederzeit entschlüsselt werden können (vgl. Dohr/Pollirer/Weiß DSG² 2000 45).

Nach wiederholt geäußelter Ansicht des Bundeskanzleramtes-Verfassungsdienst sind gesetzliche Regelungen über die Zulässigkeit der Ermittlung oder Übermittlung von personenbezogenen Daten (im gegebenen Fall ist von personenbezogenen Datenflüssen auszugehen) nur dann vollständig und insgesamt verfassungsmäßig, wenn folgende Punkte hinreichend genau bestimmt werden:

- der Zweck der Verarbeitung beim Auftraggeber,
- die Kategorien der betroffenen Personen,
- die Kategorien der zu speichernden Datenarten (die Verwendung sensibler Daten dürfen etwa nur in einem Gesetz vorgesehen sein, das § 1 Abs. 2, zweiter Satz DSG 2000 entspricht),
- der Anlass der Ermittlung und Speicherung,
- die allfälligen Übermittlungsempfänger,
- Anlass und Zweck der Übermittlung,

- Angaben über technisch-organisatorische Besonderheiten der Verarbeitung oder Übermittlung (wie z.B. Speicherung der Daten in einem Register, Verarbeitung der Daten in einem Informationsverbundsystem, Einrichtung von Online-Zugriffen etc.).

Diese genannten Punkte sollten in einer gesetzlichen Regelung angeführt werden, wobei je nach Intensität des durch eine Gesetzesbestimmung bewirkten Grundrechtseingriffs, auch ein entsprechend hoher Determinierungsgrad bei der Ausformulierung des Gesetzes gegeben sein muss.

Zu Z 61 und 62 (§§ 122 und 123):

Die Betreibergesellschaften haben für ihre Hauptbahnen, Nebenbahnen und Schienenfahrzeuge ein Register zu führen. Dieses ist im Internet zu veröffentlichen und im Jahresabstand zu aktualisieren. Die Novellierung der Bestimmungen sollte zum Anlass genommen werden, auch den Zweck der Datenanwendung im Gesetzestext festzulegen.

Zu Z 63 (§ 123a):

Die Richtlinie 2004/50/EG verpflichtet die Mitgliedsstaaten aus Gründen der Sicherheit, jedem in Betrieb genommenen Fahrzeug einen Kennzeichnungscode zuzuweisen. Anschließend soll das Fahrzeug in ein nationales Einstellungsregister aufgenommen werden. Dieses Einstellungsregister ist auf Grund der vorliegenden Bestimmung von der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH zu errichten und zu führen. Es fällt auf, dass auch in dieser Bestimmung der Zweck der Datenverarbeitung nicht determiniert ist. Im Rahmen der nationalen Umsetzung wären daher die in der zu Grunde liegenden Richtlinie genannten „Gründe der Sicherheit“ näher zu determinieren.

Zu Z 63 (§ 123c):

Die Richtlinie sieht vor, dass die Register bestimmten Wirtschaftakteuren der Gemeinschaft zur Abfrage zugänglich gemacht werden müssen. Im Entwurf wird normiert, dass die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH Vorkehrungen zu treffen hat, dass der Bundesminister für Verkehr, Information und Technologie sowie auch andere, wie insbesondere die Europäische Eisenbahnagentur, die Schienen-Control GmbH und Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Zugang zu den im Einstellungsregister enthaltenen Daten erhalten. Der Zweck der Übermittlung sowie

Angaben über technisch-organisatorische Besonderheiten der Verarbeitung oder Übermittlung wurden bei der Norm nicht determiniert. Die Einräumung eines On-line-Zugriffs etwa wäre wohl nur zulässig, wenn die genannte Einrichtung etwa auf Grund gesetzlich übertragener Aufgaben regelmäßig Daten benötigen würde, wobei diesfalls sinnvoller Weise eine Protokollierung der Abfragen vorgesehen werden sollte. Die in Z 2 genannte „Glaubhaftmachung eines berechtigten Interesses“ scheint eine Abwägung im Einzelfall zu implizieren, wobei auch hier das „berechtigte Interesse“ näher zu determinieren wäre (soll hier eine Übermittlung zu Sicherheitszwecken vorgesehen werden? Wenn ja, zu welchen?) Bei einer so allgemein gehaltenen Bestimmung wie sie derzeit vorgesehen ist, würde sich die Frage stellen, in welcher Relation diese Bestimmung zu § 8 Abs. 1 Z 4 DSG 2000 steht und welchen zusätzlichen Wert sie bringen soll. Eine ausdrückliche gesetzliche Ermächtigung im Sinne des § 8 Abs. 1 Z 1 DSG 2000 bedürfte jedenfalls einer genaueren Determinierung.

Zu Z 71 (§ 130 Abs. 8):

Da in den umgesetzten Richtlinien nunmehr auch Regelungen getroffen werden, die kraft Verweisungen im Gesetz unmittelbar Wirkung entfalten (zB hinsichtlich der gemeinsamen Sicherheitsmethoden und -ziele), wäre, auch um den auch für Richtlinienverweisungen geltenden verfassungsrechtlichen Anforderungen an Verweisungen zu entsprechen, die Angabe der jeweiligen Fundstellen im Amtsblatt erforderlich. Dies betrifft insb. die Richtlinie 2004/49/EG, aber auch die RL 96/48/EG und 2001/16/EG. Verweisungen auf diese Richtlinie im übrigen Gesetz, wie sie etwa in den §§ 9 und 9a erforderlich wären und zB in § 13a Abs. 2 Z 1 enthalten sind, könnten sich dann auf die Angabe der Kurzbezeichnung und die Anfügung eines Klammersausdrucks „(§ 130 Abs. 8 Z 6)“ beschränken.

B . Zu Artikel 2 – Bundesbahngesetz:

Zu Z 2 (§ 51 Abs. 2):

Die Bestimmung ist schwer verständlich. Angeregt wird, sie wie folgt zu fassen: „Soweit sie Schieneninfrastruktur betreibt, die nicht gem. § 31 zur Verfügung gestellt wird, gilt sie als Eisenbahnunternehmen“, oder eine vergleichbare Formulierung.

III. Zu Vorblatt, Erläuterungen und Textgegenüberstellung:

Das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst weist auf seine Rundschreiben vom 13. November 1998, GZ 600.824/8-V/2/98 - betreffend Vorblatt und Erläuterungen zu Regierungsvorlagen; Aufnahme eines Hinweises auf Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens - und vom 19. Februar 1999, GZ 600.824/0-V/2/99, – betreffend Legistik und Begutachtungsverfahren; Auswirkungen von Rechtssetzungsvorhaben auf die Beschäftigungslage in Österreich und auf den Wirtschaftsstandort Österreich; Gestaltung von Vorblatt und Erläuterungen - hin, in denen insbesondere um die Aufnahme bestimmter zusätzlicher Hinweise in das Vorblatt und den Allgemeinen Teil der Erläuterungen ersucht wurde.

1. Zum Vorblatt:

Unter „**Alternativen**“ wären andere Wege zur Erreichung der angestrebten Ziele als die im Gesetzesentwurf gewählten Lösungen anzugeben (vgl. das Rundschreiben des Bundeskanzleramtes-Verfassungsdienst vom 29. Oktober 1980, GZ 600.824/21-V/2/80); in diesem Sinne kommt die Beibehaltung der geltenden Rechtslage nicht als zur Zielerreichung geeignete, und daher auch nicht als im Vorblatt anzugebende, Alternative in Frage.

2. Zum Allgemeinen Teil der Erläuterungen:

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).

Gemäß § 14 Abs. 1 BHG ist jedem Entwurf für (ua.) ein Bundesgesetz von dem Bundesminister, in dessen Wirkungsbereich der Entwurf ausgearbeitet wurde, eine den Richtlinien gemäß § 14 Abs. 5 BHG entsprechende Darstellung der finanziellen Auswirkungen anzuschließen, aus der insbesondere hervorzugehen hat, wie hoch die durch die Durchführung der vorgeschlagenen Maßnahmen voraussichtlich verursachten Ausgaben oder Einnahmen sowie Kosten oder Erlöse für den Bund im laufenden Finanzjahr und mindestens in den nächsten drei Finanzjahren zu beziffern

sein werden. Eine solche Darstellung kann dem vorliegenden Entwurf nicht entnommen werden.

Auf die finanziellen Folgen einer Missachtung von Verpflichtungen nach der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften, BGBl. I Nr. 35/1999, muss hingewiesen werden.

3. Zum Besonderen Teil der Erläuterungen:

Die Überschriften im Besonderen Teil der Erläuterungen hätten dem Muster „Zu Z 1 (§ 25 Abs. 3 bis 5):“ zu folgen (Legistische Richtlinien 1979, Pkt. 93).

Diese Stellungnahme wird im Sinne der Entschließung des Nationalrates vom 5. Juli 1961 u.e. auch dem Präsidium des Nationalrats zur Kenntnis gebracht.

26. Jänner 2006
Für den Bundeskanzler:
i.V. Harald DOSSI

Elektronisch gefertigt