

 **Bundesministerium**
Europäische und internationale
Angelegenheiten

bmeia.gv.at

An:
BMK
l2@bmk.gv.at;
katja.nonnenmacher@bmk.gv.at

BMEIA - I.5 (Allgemeines Völkerrecht)
abti5@bmeia.gv.at

Mag. Franziska Ramharter, BA. LL.M.
Dr. Florian Caks
Sachbearbeiterin

+43 50 11 50-3300
Minoritenplatz 8, 1010 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung der
Geschäftszahl an abti5@bmeia.gv.at zu richten

Geschäftszahl: 2021-0.393.679

Zu GZ: 2020-0.373.044
vom 1. Juni 2021

Begutachtung; BMK; Novelle des Luftfahrtgesetzes; Stellungnahme des BMEIA

Das BMEIA nimmt zu dem Entwurf wie folgt Stellung.

I. In inhaltlicher Hinsicht

I.1. Zum Vorblatt

Im Vorblatt heißt es einleitend auf S. 1 unter der Überschrift **„Ziel(e)“** *„Anpassung der Zuverlässigkeitsüberprüfungen an die unionsrechtlichen Vorgaben“* sowie unter **„Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union“** *„Die vorgesehenen Regelungen fallen nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union“*.

Hierzu ist anzumerken: Sowohl unter den Ausführungen zu den Zielen des gegenständlichen Gesetzesvorhabens als auch unter den Überschriften *„Problemanalyse“*, *„Nullszenario und allfällige Alternativen“* sowie zu den *„Maßnahmen“* wird durchgehend von der *„Umsetzung“* von bzw. der *„erforderlichen Anpassung“* an unionsrechtliche Vorgaben gesprochen. Dies scheint insbesondere jene Regelungen bezüglich einer Zuverlässigkeitsüberprüfung (*„ZÜP“*) zu betreffen, jedoch soll als zweites wesentliches Ziel ein zentrales Luftfahrthindernisregister (*„ZLHR“*) geschaffen werden, das u.a. EU-Vorgaben in Hinblick auf Datenqualität erfüllt. Diese Aussagen erscheinen widersprüchlich zu jenen hinsichtlich des Verhältnisses des Gesetzesentwurfs zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union, wonach die vorgesehenen Regelungen nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union fallen.

In diesem Zusammenhang wäre wohl auch der im Vorblatt nicht erwähnte Teilbereich der Änderungen zu § 80a Abs. 1 LFG zu bedenken, welcher der vollständigen Umsetzung der Seveso-III-Richtlinie (nach Mahnschreiben der Europäischen Kommission) dienen soll. Ebenso soll laut Entwurf des § 174a LFG im Zusammenhang mit der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. Nr. L 189 vom 18.7.2002 S. 12, in der Fassung der Richtlinie (EU) 2015/996 zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden gemäß der Richtlinie 2002/49/EG, ABl. Nr. L 168 vom 1.7.2015 S. 1, ein Unionsrechtsakt umgesetzt werden.

Vor diesem Hintergrund wird angeregt, das Vorblatt entsprechend anzupassen. Im Vorblatt (vgl. das Rundschreiben des Bundeskanzleramtes-Verfassungsdienst vom 19. Februar 1999, GZ 601.824/0-V/2/99) sollte unter der Überschrift „*Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union*“ eine spezifische Aussage dahingehend gemacht werden, welche Vorgaben des Rechts der Europäischen Union in der fraglichen Angelegenheit bestehen und wie die vorgesehenen Regelungen sich zu diesen verhalten.

Weiters heißt es im Vorblatt auf S. 2 zur **„Datenschutz-Folgenabschätzung gem. Art. 35 EU-Datenschutz-Grundverordnung“**: *„Es ist die Einführung einer ZÜP-Datenbank sowie eines Zentralen Luftfahrthindernis-Registers geplant. Die in beiden Datenbanken enthaltenen Daten sind auf das im öffentlichen Interesse liegende Ausmaß beschränkt, der Kreis der Zugriffsberechtigten ist eindeutig festgelegt.“*

Hierzu ist anzumerken: Da im Rahmen der Maßnahmen auch besondere Kategorien personenbezogener Daten iSv Gesundheitsdaten gem Art. 9 DSGVO sowie personenbezogenen Daten über strafrechtliche Verurteilungen und Straftaten iSd Art. 10 DSGVO verarbeitet werden sollen (siehe insb. § 33 Abs. 4 sowie § 134a und § 134b), wird angeregt, ausführlicher auf das etwaige Erfordernis einer Datenschutzfolgenabschätzung (siehe insb. Art. 35 Abs. 3 lit. b DSGVO) einzugehen sowie gegebenenfalls erforderliche Mindestinhalte zu beachten.

Nach der Verordnung der Datenschutzbehörde über Verarbeitungsvorgänge, für die eine Datenschutz-Folgenabschätzung durchzuführen ist (DSFA-V), ist sofern die Verarbeitung rechtmäßig im Sinne der Art. 6, Art. 9 und Art. 10 DSGVO erfolgt und keine Datenverarbeitung gemäß der Verordnung der Datenschutzbehörde über die Ausnahmen von der Datenschutz-Folgenabschätzung (DSFA-AV), vorliegt, nach Maßgabe der Bestimmungen der DSFA-V eine Datenschutz-Folgenabschätzung durchzuführen.

I.2. Zum Entwurf

Zu Z 65 (§ 24j Abs. 1 LFG): „[...] Gemäß Art. 2 Abs. 6 der Verordnung (EU) 2018/1139 wird festgelegt, dass die unionsrechtlichen Regelungen über die Anforderungen an die Konstruktion und Herstellung unbemannter Luftfahrzeugsysteme sowie über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeugsysteme anzuwenden sind, insoweit die unbemannten Luftfahrzeugsysteme für den Such- und Rettungsdienst, im Dienste der Brandbekämpfung sowie der Katastrophenhilfe eingesetzt werden.“

In Art 2 Abs. 6 Verordnung (EU) Nr. 2018/1139 ist vorgesehen: „Ein Mitgliedstaat kann entscheiden, jeden bzw. jede Kombination der Abschnitte I, II, III oder VII des Kapitels III auf einige oder alle der in Absatz 3 Unterabsatz 1 Buchstabe a genannten Tätigkeiten und das an diesen Tätigkeiten beteiligte Personal und die an diesen Tätigkeiten beteiligten Organisationen anzuwenden, wenn er der Auffassung ist, dass diese Bestimmungen angesichts der Merkmale der betreffenden Tätigkeiten, des betreffenden Personals und der betreffenden Organisationen und des Zwecks und Inhalts der betreffenden Bestimmungen tatsächlich angewandt werden können.“

Hierzu ist anzumerken: Im Rahmen der in § 24j Abs. 1 LFG vorgesehenen Opt-in Lösung wäre anzudenken, im Entwurf genauer darauf Bezug zu nehmen, welche Teile der Abschnitte I, II, III oder VII des Kapitels III der Verordnung (EU) Nr. 2018/1139 – wie in der Verordnung vorgesehen – konkret zur Anwendung gelangen sollen.

Nach Rz. 49 des EU-Addendums ist weiters bei Strafbestimmungen zur Gewährleistung der Wirksamkeit einer Verordnung die geschützte Verordnungsbestimmung möglichst konkret anzugeben. Es wird daher angeregt, die globalen Verweise auf Unionsrechtsakte, welche sich sowohl im Bestand des Tatbestandskatalogs des § 169 LFG, als auch im vorliegenden Entwurf zahlreich finden, zu überdenken und zur Wahrung des Bestimmtheitsgebots stattdessen die konkreten Verordnungsnormen anzuführen, auf deren Missachtung sich die Strafdrohung bezieht.

II. In formeller Hinsicht

Es wird auf die Zitierregeln des vom BKA-VD herausgegebenen EU-Addendums zu den Legistischen Richtlinien 1990 hingewiesen. Insbesondere sind bei erstmaliger Zitierung Titel der Norm und Fundstelle anzuführen und bei mehrmaliger Zitierung ein entsprechender Kurztitel zu verwenden.

Ist der zitierte Rechtsakt bereits geändert worden, so ist dies nach folgendem Muster auszuweisen (vgl. Rz. 58 des EU-Addendums): „*Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften, ABl. Nr. L 302 vom 19.10.1992 S. 1, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 82/97, ABl. Nr. L 17 vom 21.01.1997 S. 1, (bei erst einer Änderung jedoch: in der Fassung der Verordnung ...), in der Fassung der Berichtigung ABl. Nr. L 179 vom 08.07.1997 S. 11, ...*“.

Für die Verordnung (EU) 2018/1139 müsste es also beispielsweise heißen: „*Verordnung (EU) 2018/1139 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91, ABl. Nr. L 212 vom 22.8.2018 S. 1, in der Fassung der Berichtigung ABl. L 296 vom 22.11.2018, S. 41*“.

Anschließend sollte folgende Kurzzitierweise verwendet werden: „*Verordnung (EU) Nr. 2018/1139*“.

Es wird empfohlen, insbesondere bei Folgezitationen verstärkt auf Einheitlichkeit zu achten. Beispielsweise wird die „*Verordnung (EU) Nr. 2018/1139*“ teils mit, teils ohne „Nr.“ zitiert, stellenweise auch bloß als „*Verordnung 2018/1139*“. Dies gilt auch für andere Rechtsakte im Entwurf.

Es wird empfohlen, auf eine einheitliche Bezeichnung insbesondere des „*Bundesminister[s] für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie*“ zu achten. An mehreren Stellen ist noch die Bezeichnung „*Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie*“ zu finden. In ein und demselben § 28 Abs. 1 beispielsweise kommen beide Varianten nebeneinander vor.

Wien, am 09. Juni 2021

Für den Bundesminister:

Dr. Helmut Tichy

Elektronisch gefertigt