

## Vorblatt

### Problem:

1. In der Novelle des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes 2006 (BGBl. I Nr. 59/2006) wurde festgelegt, dass Kommissionsgebühren nach dem Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz erst ab einer Höhe von 50 Euro festgesetzt werden. Durch diese Verwaltungsvereinfachung konnte der Gesamtaufwand für Einhebungsvorgänge nach der Bundes-Kommissionsgebührenverordnung reduziert werden. In der neu erlassenen Bundes-Kommissionsgebührenverordnung 2007 (BGBl. II Nr. 262/2007) wurde der Pauschalbetrag für jede angefangene halbe Stunde auf 13,80 Euro erhöht. Um die seinerzeit angestrebte Verwaltungsvereinfachung auch zukünftig sicherzustellen, sollen daher die Kommissionsgebühren nach dem Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz erst ab einer Höhe von 100 Euro festgesetzt werden.
2. Die Sonderbestimmungen des § 17 Abs. 3 und Abs. 4 stellen auf die Rechtslage des Jahres 1995 ab. Zu diesem Zeitpunkt waren im Eisenbahngesetz geringfügige Baumaßnahmen nur im Einzelfall und nur unter eingeschränkten Voraussetzungen genehmigungsfrei. Die Sonderbestimmungen des § 17 Abs. 3 und Abs. 4 stellen auf diese Rahmenbedingungen ab. Auf Grund der neuen Eisenbahngesetzgebung (geänderte Regelungen für Genehmigungsfreistellungen, neue Rahmenbedingungen für die Einhaltung der Sicherheitsstandards zum Schutz der Arbeitnehmer im Eisenbahnbereich) wurden die Sonderbestimmungen des § 17 Abs. 3 und Abs. 4 obsolet und können daher entfallen.

### Lösung:

1. Anpassung der Bagatellgrenze des § 15 Abs. 7 auf 100 Euro.
2. Entfall der Sonderbestimmungen des § 17 Abs. 3 und Abs. 4.

### Alternativen:

Keine.

### Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Keine.

### Finanzielle Auswirkungen:

Durch den Entfall der nicht mehr aktuellen Sonderbestimmungen kann keine finanzielle Belastung erfolgen.

### Reduktion von Informationspflichten der Unternehmen:

Durch den Entfall der Meldepflicht werden die Informationspflichten der Verkehrsunternehmen reduziert.

### Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Der beabsichtigten Regelung stehen Rechtsvorschriften der Europäischen Union nicht entgegen.

### Besonderheiten des Normenerzeugungsverfahrens:

Keine

## **Erläuterungen**

### **Allgemeiner Teil**

#### **Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:**

In Anpassung an die Neuregelung der Bundes-Kommissionsgebührenverordnung 2007 (BGBl. II Nr. 262/2007) wird die Bagatellgrenze bei der Einhebung von Kommissionsgebühren nach dem Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz zur Beibehaltung der Verwaltungsvereinfachung auf 100 Euro angehoben.

Auf Grund der neuen Eisenbahngesetzgebung werden die Sonderbestimmungen des § 17 Abs. 3 und Abs. 4 obsolet und können daher zur Verwaltungsvereinfachung entfallen.

#### **Kompetenzgrundlage:**

In kompetenzrechtlicher Hinsicht stützt sich der vorliegende Entwurf auf Art. 10 Abs. 1 Z 11 B-VG („Arbeitsrecht, soweit es nicht unter Art. 12 fällt“).

### **Besonderer Teil**

#### **Zu Z 1 (§ 15 Abs. 7)**

Gemäß § 15 Abs. 5 und Abs. 6 VAIG hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat für die Tätigkeit seiner Organe Kommissionsgebühren nach der Bundes-Kommissionsgebührenverordnung zu berechnen. In der Novelle des Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetzes 2006 wurde als Verwaltungsvereinfachung für Antragsteller (Verkehrsunternehmen, Hersteller) und Behörden (Verkehrsbehörde, Arbeitnehmerschutzbehörde) festgelegt, dass Kommissionsgebühren nach dem Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz erst ab einer Höhe von 50 Euro festgesetzt werden.

In der neu erlassenen Bundes-Kommissionsgebührenverordnung 2007 (BGBl. II Nr. 262/2007) wurde der Pauschalbetrag für jede angefangene halbe Stunde auf 13,80 Euro erhöht. Im Rahmen des Begutachtungsverfahrens haben die Verkehrsunternehmen daher gefordert, dass zukünftig die Kommissionsgebühren nach dem Verkehrs-Arbeitsinspektionsgesetz erst ab einer Höhe von 100 Euro festgesetzt werden, um die seinerzeit angestrebte Verwaltungsvereinfachung zukünftig sicherzustellen. Die nunmehr vorgeschlagene Regelung entspricht dieser Forderung des Begutachtungsverfahrens.

#### **Zu Z 2 und Z 3 (§ 17 Abs. 3 und Abs. 4)**

Die Sonderbestimmungen des § 17 Abs. 3 und Abs. 4 stellen auf die Rechtslage des Jahres 1995 ab. Zu diesem Zeitpunkt waren im Eisenbahngesetz geringfügige Baumaßnahmen nur im Einzelfall und nur unter eingeschränkten Voraussetzungen genehmigungsfrei und Sonderbestimmungen für diesen Bereich daher gerechtfertigt. Die Sonderbestimmungen des § 17 Abs. 3 und Abs. 4 stellen auf diese Rahmenbedingungen ab.

#### **Die rechtlichen Rahmenbedingungen des Jahres 1995 haben sich seither grundlegend geändert:**

1. In der neuen Eisenbahngesetzgebung werden geringfügige Baumaßnahmen nicht mehr gesondert geregelt, sondern werden Genehmigungsfreistellungen nach anderen Kriterien definiert (vgl. § 36 Eisenbahngesetz). Der Verweis auf § 14 Eisenbahngesetz ist mittlerweile überholt und nicht mehr zutreffend.
2. Die Einhaltung der Arbeitnehmerschutzbestimmungen wurde bereits an die neue Rechtslage angepasst (vgl. Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr).
3. Sowohl im Eisenbahnrecht als auch im Arbeitnehmerschutzrecht wurden seit dem Jahr 1995 die Sicherheitsstandards zum Schutz der Arbeitnehmer in Durchführungsverordnungen zum Eisenbahngesetz (Straßenbahnverordnung 1999, Eisenbahnverordnung 2003, Entwurf zu einer Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung 2007) und zum ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (etwa zwei Dutzend für den Eisenbahnbereich bedeutende Durchführungsverordnungen des Wirtschaftsministers, ergänzend dazu Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung 1999 und Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr 2006 des Verkehrsministers) sowie in Schwerpunktkonzepten (Schwerpunktkonzept Eisenbahnfahrzeuge, Schwerpunktkonzept Eisenbahnanlagen) festgelegt.

Die angeführten Sonderbestimmungen in § 17 Abs. 3 und Abs. 4 sind daher obsolet geworden, haben keine praktische Bedeutung mehr und können somit entfallen.

Zur besseren Übersichtlichkeit wird § 17 Abs. 5 an die Stelle von § 17 Abs. 2 vorgereicht.