

Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971, das Containersicherheitsgesetz, das Führerscheingesetz, das Gefahrstoffbeförderungsgesetz, das Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996, das Güterbeförderungsgesetz 1995, das Kraftfahrlineigesetz, das Straßentunnel-Sicherheitsgesetz, das Luftfahrtgesetz, das Bundesgesetz über Sicherheitsmaßnahmen bei ausländischen Luftfahrzeugen und Luftfahrtunternehmen, das Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr 2008, das Schifffahrtsgesetz, das Seeschifffahrtsgesetz, das Eisenbahngesetz 1957, das Postmarktgesetz, das Telekommunikationsgesetz 2003, das Amateurfunkgesetz 1998, das Funker-Zeugnisgesetz 1998 sowie das Bundesgesetz über Funkanlagen und Telekommunikationsendeinrichtungen (Verwaltungsgerichtsbarkeits-Anpassungsgesetz-Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) geändert werden

Einbringende Stelle: BMVIT-I/PR3

Laufendes Finanzjahr: 2013

Inkrafttreten/ 2014
Wirksamwerden:

Vorblatt

Ziele

Anpassung der gesetzlichen Regelungen an das neue System der Verwaltungsgerichtsbarkeit

Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme(n):

- Anpassung der Materiengesetze
- Einrichtung einer Schienen-Control Kommission

Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte:

Gesamt für die ersten fünf Jahre

Die durch die Umstellung auf eine zweistufige Verwaltungsgerichtsbarkeit hervorgerufenen finanziellen Auswirkungen beruhen auf der Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, dem Bundesverwaltungsgerichtsgesetz 2013 sowie dem Verwaltungsgerichtsbarkeits-Ausführungsgesetz 2012, so dass auf die Materialien zu diesen Normen verwiesen wird. Die Einrichtung der Schienen-Control Kommission als Nachfolgebehörde der derzeitigen Schienen-Control Kommission hat keinerlei finanzielle Auswirkungen, da die neue Behörde sowohl hinsichtlich ihrer organisatorischen Gestaltung, ihres Aufgabenbereichs und der Finanzierung ihres Aufwandes denselben Regelungen unterliegt wie die derzeitige Schienen-Control Kommission.

In den weiteren Wirkungsdimensionen gemäß § 17 Abs. 1 BHG 2013 treten keine wesentlichen Auswirkungen auf.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die vorgesehenen Regelungen fallen nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Zustimmung der Länder zur Kundmachung gemäß Art. 131 Abs. 4 letzter Satz B-VG.

Wirkungsorientierte Folgenabschätzung

Bundesgesetz, mit dem das Bundesstraßengesetz 1971, das Containersicherheitsgesetz, das Führerscheingesezt, das Gefahrgutbeförderungsgesetz, das Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996, das Güterbeförderungsgesetz 1995, das Kraftfahrlineigesetz, das Straßentunnel-Sicherheitsgesetz, das Luftfahrtgesetz, das Bundesgesetz über Sicherheitsmaßnahmen bei ausländischen Luftfahrzeugen und Luftfahrtunternehmen, das Bundesgesetz über den zwischenstaatlichen Luftverkehr 2008, das Schifffahrtsgesetz, das Seeschifffahrtsgesetz, das Eisenbahngesetz 1957, das Postmarktgesetz, das Telekommunikationsgesetz 2003, das Amateurfunkgesetz 1998, das Funker-Zeugnisgesetz 1998 sowie das Bundesgesetz über Funkanlagen und Telekommunikationseinrichtungen (Verwaltungsgerichtsbarkeits-Anpassungsgesetz-Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) geändert werden

Problemanalyse

Problemdefinition

Die mit 1. Jänner 2014 in Kraft tretende Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, BGBl. I Nr. 51, sieht nach dem Modell „9 + 2“ auf Bundesebene die Einrichtung eines Bundesverwaltungsgerichtes und eines Bundesfinanzgerichtes sowie in jedem Land die Einrichtung eines Landesverwaltungsgerichtes vor. •Außer in den Angelegenheiten des eigenen Wirkungsbereiches der Gemeinde wird es künftig nur noch eine einzige Verwaltungsinstanz geben; jede Verwaltungsbehörde soll also „erste und letzte Instanz“ sein und gegen die von ihr erlassenen Bescheide (bzw. wegen einer Verletzung der Entscheidungspflicht durch sie) soll als einziges Rechtsmittel Beschwerde beim Verwaltungsgericht erhoben werden können. Auch werden unabhängige Verwaltungsbehörden aufgelöst. Die in den Materiengesetzen enthaltenen Rechtsmittelregelungen stehen im Widerspruch zu dieser neuen Rechtslage bzw. würde diese zu unzumutbaren Ergebnissen führen.

Nullszenario und allfällige Alternativen

Keine Alternativen

Vorhandene Studien/Folgenabschätzungen

Die vorgeschlagenen Regelungen stehen nicht im Widerspruch zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union.

Interne Evaluierung

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2016

Frühestens 2016, spätestens 2019. Evaluierung gemeinsam mit dem Bundeskanzleramt

Ziele

Ziel 1:

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Administrativer Instanzenzug in den verschiedenen Berufungsverfahren	Einführung der Verwaltungsgerichte der Länder und des Bundesverwaltungsgerichtes

Maßnahmen

Maßnahme 1: Anpassung der Materiengesetze

Beschreibung der Maßnahme:

Mit der geplanten Sammelnovelle soll die Anpassung an die Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, BGBl. INr.51/2012 erfolgen.

Von Seiten des bmvit sind Anpassungen jener Materiengesetze, welche in den Zuständigkeitsbereich des Ressorts fallen, erforderlich. In den Angelegenheiten der Vollziehung des Bundes, die unmittelbar von Bundesbehörden besorgt werden, bewirken die Änderungen die Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes, in den sonstigen Angelegenheiten die Zuständigkeit der Verwaltungsgerichte der Länder. Abweichend ist in § 32a BStG 1971, § 35 Abs. 1 GGBG, §13a STSG sowie in §§ 78 Abs. 2 und 84 Abs. 2 Eisenbahngesetz in Angelegenheiten der Vollziehung des Bundes, die nicht unmittelbar von Bundesbehörden besorgt werden, die Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes vorgesehen. Darüber hinausgehende Maßnahmen sind von Seiten des bmvit nicht erforderlich.

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Administrativer Instanzenzug in den verschiedenen Berufungsverfahren	Einführung der Verwaltungsgerichte der Länder und des Bundesverwaltungsgerichtes
Administrative Kompetenz liegt beim bmvit	Auslagerung der administrativen Kompetenz zu den Verwaltungsgerichten

Maßnahme 2: Einrichtung einer Schienen-Control Kommission

Beschreibung der Maßnahme:

Ersatz der Einrichtung der Schienen-Control Kommission durch eine neue Schienen-Control Kommission
Sicherstellung eines nahtlosen Übergangs auf die neu einzurichtende unabhängige Regulierungsbehörde als Beschwerdeinstanz der Schienenverkehrsmarkt-Regulierung

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Schienen-Control Kommission wird durch die Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle aufgelöst	Schaffung einer neuen Schienen-Control Kommission

Abschätzung der Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte

Finanzielle Auswirkungen für die Länder

Aus dem Vorhaben ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen für Länder/Gemeinden.

Finanzielle Auswirkungen für die Gemeinden

Aus dem Vorhaben ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen für Länder/Gemeinden.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

In der Regel werden die in den einzelnen Materiengesetzen enthaltenen Instanzenzüge einfach gestrichen, da sie ab 1. Jänner 2014 obsolet werden.

Das Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971) enthält Regelungen, die mit dem in der Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, BGBl. I Nr. 51/2012, vorgesehenen System einer zweistufigen Verwaltungsgerichtsbarkeit in Widerspruch stehen. Diese Regelungen des BStG 1971 wären daher entsprechend anzupassen, wobei insbesondere vorgeschlagen wird, dass künftig gegen Bescheide des Landeshauptmannes oder des Bundesministers/der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erhoben werden kann. Dadurch soll eine bundeseinheitliche Rechtsprechung in Angelegenheiten der Bundesstraßen sichergestellt werden.

Für Verfahren nach dem Straßentunnel-Sicherheitsgesetz (STSG) soll vorgesehen werden, dass gegen Bescheide des Bundesministers/der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erhoben werden kann. Dadurch soll eine bundeseinheitliche Rechtsprechung in Angelegenheiten der dem STSG unterliegenden Straßentunnel sichergestellt werden.

Gemäß Art. 30 Abs. 1 der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur wurden die Mitgliedstaaten verpflichtet, eine Regulierungsstelle einzurichten. Gemäß Ziffer 46 der Erwägungen zu dieser Richtlinie war eine solche Regulierungsstelle für die effiziente Verwaltung und gerechte und nichtdiskriminierende Nutzung von Eisenbahnfahrwegen erforderlich, welche überdies über die Anwendung der diesbezüglichen Gemeinschaftsvorschriften wacht und ungeachtet der gerichtlichen Nachprüfung als Beschwerdestelle fungiert. Im Vorgriff darauf hatte der Bundesgesetzgeber bereits mit Wirksamkeit ab 1. Jänner 2000 die Einrichtung der Schienen-Control Kommission – einer Kollegialbehörde mit richterlichem Einschlag gemäß Art. 20 Abs. 2 Z 3 B-VG – als Regulierungsstelle im Sinne des Art. 30 Abs. 1 der Richtlinie 2001/14/EG vorgesehen, sowie die Einrichtung der Schienen-Control GmbH, welcher die Geschäftsführung für die Schienen-Control Kommission obliegt (siehe Art. I des Schienenverkehrsmarkt-Regulierungsgesetzes, BGBl. I Nr. 164/1999). Mit Ausnahme der Verfügung von Zwangsmaßnahmen (§§ 53e und 75 Eisenbahngesetz 1957) ist die Schienen-Control Kommission in allen Angelegenheiten der Schienenverkehrsmarkt-Regulierung sowie in einigen, die Fahrgäste von Eisenbahnverkehrsunternehmen betreffenden Angelegenheiten der Fahrgastrechte Behörde in erster (und letzter) Instanz zuständig. Als Berufungsinstanz ist sie für einige wenige Tatbestände vorgesehen, in denen die Schienen-Control GmbH als Behörde erster Instanz zur Erlassung von Bescheide zuständig ist; die Aufgabe als Berufungsbehörde musste die Schienen-Control Kommission in der Praxis bisher nicht wahrnehmen.

Nach dem in der Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, BGBl. I Nr. 51/2012, enthaltenen Art. 151 Abs. 51 Z 8 B-VG wird die Schienen-Control Kommission mit 1. Jänner 2014 aufgelöst; die bei der Schienen-Control Kommission mit Ablauf des 31. Dezember 2013 anhängigen (erst- und zweitinstanzlichen) Verfahren gehen auf das Verwaltungsgericht über. Für die Wahrnehmung der bisher fast ausschließlich erstinstanzlichen Zuständigkeiten der Schienen-Control Kommission würde mit Ablauf des 31. Dezember 2013 und Auflösung dieser Behörde keine andere Behörde als unabhängige (erste) Beschwerdeinstanz zur Verfügung stehen, und die richtlinienmäßigen Vorgaben wären in wesentlichen Punkten nicht mehr umgesetzt.

Die bisher in der Richtlinie 2001/14/EG enthaltenen Vorgaben für eine unabhängige Regulierungsstelle sind zwischenzeitig im Wege einer Richtlinien-Neufassung kundgemacht: Art. 55 ff der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes. Inhaltlich müssen die Vorgaben gleichermaßen umgesetzt bleiben. Um zu vermeiden, dass es keine den Vorgaben entsprechende Regulierungsstelle in Österreich mehr gibt und ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Republik Österreich heransteht, wird hier vorgeschlagen, die mit 1. Jänner 2014 aufgelöste Schienen-Control Kommission durch eine gleichartige und mit denselben Aufgaben versehene Behörde mit derselben Bezeichnung zu ersetzen. Um einen reibungslosen Übergang von der aufzulösenden Schienen-Control Kommission auf die neu einzurichtende Schienen-Control Kommission zu ermöglichen, ist vorgesehen, dass die derzeitigen

Mitglieder der aufzulösenden Schienen-Control Kommission bis zum Ablauf der Dauer ihrer Bestellung Mitglieder der neu einzurichtenden Schienen-Control Kommission sein werden.

Der vorliegende Gesetzentwurf zielt primär darauf ab, zeitgerecht sicherzustellen, dass weiterhin und mit einem nahtlosen Übergang eine unabhängige Regulierungsbehörde als Beschwerdeinstanz der Schienenverkehrsmarkt-Regulierung besteht, wie das bisher und weiterhin richtliniengemäß geboten ist. Zur Neufassung in der Richtlinie 2012/34/EU ist im übrigen anzumerken, dass dort über die übernommenen und weiterhin aktuell umsetzungspflichtigen Vorgaben hinaus auch einige zusätzliche Anforderungen zur Ausgestaltung des Schienenverkehrsmarktes und seiner Regulierung hinzukamen, für deren Umsetzung ein Zeitraum bis 16. Juni 2015 vorgesehen ist.

Abgesehen vom Hauptinhalt zur Schienen-Control Kommission sind im vorliegenden Gesetzentwurf die nötigen Anpassungen an die Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, BGBl. I Nr. 51/2012, enthalten, nachdem diese (mit einer hier nicht relevanten Ausnahme) die Abschaffung des administrativen Instanzenzuges mit Einführung der Verwaltungsgerichte mit 1. Jänner 2014 vorsieht. Weiters ist ab diesem Zeitpunkt vorgesehen, dass (anstelle der sachlich in Betracht kommenden Behörde) nur mehr die Verwaltungsgerichte zur Entscheidung wegen Verletzung der Entscheidungspflicht einer Verwaltungsbehörde mittels Beschwerde angerufen werden können. Die im EisbG vereinzelt vorgesehenen Regelungen eines administrativen Instanzenzuges, aber auch Regelungen über die sachlich in Betracht kommende Oberbehörde im Sinne des § 73 AVG (siehe §§ 78 Abs. 2, 81 Abs. 2, 114 Abs. 1, 130 Abs. 4) würden ab 1. Jänner 2014 verfassungswidrig werden. Es wird daher ihre Aufhebung mit Wirksamkeit ab 1. Jänner 2014 vorgeschlagen.

Schließlich sind im vorliegenden Gesetzentwurf bloß terminologische Adaptionen in einzelnen Bestimmungen des EisbG vorgesehen, welche sich aus jüngst erlassenen anderen Bundesgesetzen ergeben: Einerseits wurde bei der Novellierung des Unfalluntersuchungsgesetzes mit Art. I der Novelle BGBl. I Nr. 40/2012 die Bezeichnung „Unfalluntersuchungsstelle“ auf „Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes“ geändert. Andererseits sind in dem dem Akkreditierungsgesetz nachgefolgten Akkreditierungsgesetz 2012, BGBl. I Nr. 28/2012, nicht mehr „akkreditierte Stellen“, sondern nunmehr „Konformitätsbewertungsstellen“ vorgesehen. Die jeweiligen Begriffe im EisbG sollen daran angepasst werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen darf auf die Ausführungen im Vorblatt verwiesen werden.

Kompetenzgrundlage:

Die Zuständigkeit des Bundes in Bezug auf die vorgeschlagenen Änderungen des BStG 1971 und des STSG ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG („Angelegenheiten der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge“).

In kompetenzrechtlicher Hinsicht stützt sich das im Entwurf vorliegende Bundesgesetz hinsichtlich des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes 1996 und des Güterbeförderungsgesetzes 1995 auf Art. 10 Abs. 1 Z 8 und 9 B-VG („Angelegenheiten des Gewerbes und der Industrie“) und hinsichtlich des Führerscheinggesetzes und des Gefahrgutbeförderungsgesetzes und des Containersicherheitsgesetzes auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG („Verkehrswesen“ und „Kraftfahrwesen“).

Das Kraftfahrlinienrecht ist im Kompetenztatbestand des Art. 10 Abs. 1 Z 8 B-VG (Angelegenheiten des Gewerbes) versteinert, da unter diesen Kompetenztatbestand alle Vorschriften fallen, die nach dem Stand der Systematik der einfachrechtlichen Gesetzgebung am 1. Oktober 1925 als gewerberechtliche Vorschriften anzusehen waren.

In Bezug auf die vorgeschlagene Änderung des Eisenbahngesetzes liegt die verfassungsrechtliche Kompetenzgrundlage im Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen) und im Art. 10 Abs. 1 Z 6 B-VG (Zivilrechtswesen).

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung des Luftfahrtgesetzes, des Bundesgesetzes über Sicherheitsmaßnahmen bei ausländischen Luftfahrzeugen und Luftfahrtunternehmen und des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr 2008 ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Luftfahrt).

Hinsichtlich des Schifffahrtsgesetzes und des Seeschifffahrtsgesetzes stützt sich der Entwurf in kompetenzrechtlicher Hinsicht auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG und Art. 11 Abs. 1 Z 6 B-VG.

Betreffend des Postmarktgesetzes, des Telekommunikationsgesetzes, des Amateurfunkgesetzes, des Funker-Zeugnissgesetzes sowie des Bundesgesetzes über Funkanlagen und Telekommunikationsendeinrichtungen ergibt sich die Zuständigkeit des Bundes aus Art. 10 Z 9 B-VG („Post- und Fernmeldewesen“).

Besonderer Teil

Zu Artikel I (Änderung des Bundesstraßengesetzes 1971):

Zu Z 3 (Entfall des § 16 Abs. 1 letzter Satz), Z 4 (§ 20 Abs. 3 erster und zweiter Satz), Z 6 (§ 32) und Z 7 (§§ 32a und 32b):

Mit den vorgeschlagenen Regelungen erfolgen Anpassungen an die Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, BGBl. I Nr. 51/2012.

Zu § 32a:

Auf Grund der zuvor zitierten Novelle wären ab 1. Jänner 2014 für Beschwerden gegen Bescheide nach dem Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971) die Verwaltungsgerichte der Länder zuständig. Ein erheblicher Teil der Verfahren nach dem BStG 1971 wird jedoch im Rahmen von teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 abgewickelt. Für Beschwerden gegen Entscheidungen nach dem UVP-G 2000 ist ab 1. Jänner 2014 das Bundesverwaltungsgericht zuständig.

Um eine bundeseinheitliche Rechtsprechung in Angelegenheiten der Bundesstraßen sicherzustellen, soll für alle Verfahren nach dem BStG 1971, also auch für jene, die nicht im Rahmen eines UVP-Verfahrens abgewickelt werden, eine Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes vorgesehen werden.

Dazu kommt, dass Bundesstraßenprojekte an sich eine überregionale Bedeutung haben und einheitliche Maßstäbe auf Grund einheitlicher Judikatur gewährleistet werden sollen.

Zu § 32b:

Die Regelungen der §§ 13 Abs. 2 und 22 Abs. 2 des Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetzes (VwGVG), wonach die aufschiebende Wirkung einer Beschwerde nur bei „Gefahr im Verzug“ ausgeschlossen werden kann, führen bei Bundesstraßenprojekten zu einer wesentlichen Verzögerung der Projektverwirklichung. Mit dem vorgeschlagenen § 32b BStG 1971 soll daher für Bundesstraßenprojekte, an deren Verwirklichung ein großes öffentliches Interesse besteht, die Möglichkeit geschaffen werden, unter Abwägung aller betroffenen Interessen die aufschiebende Wirkung einer Beschwerde immer dann auszuschließen, wenn das öffentliche Interesse überwiegt.

Zu Art. II (Änderung des Containersicherheitsgesetzes):

Zu Z 1 (§ 12 Abs. 1):

Abweichende Bestimmungen, nämlich Zuständigkeit des Bundesministers für Wissenschaft, Verkehr und Kunst, enthalten die Verfahren zur Erteilung und Entziehung der Zulassung sowie die Überprüfungsregeln.

Im Übrigen ist allein die Bezirksverwaltungsbehörde in erster Instanz zur Vollziehung berufen. Dies entspricht dem in mittelbarer Bundesverwaltung zu vollziehenden Kraftfahrrecht und im Wege des Art. 102 Abs. 3 B-VG auch dem sonstigen Verkehrsrecht. Die ausdrückliche Nennung des Landeshauptmanns als zweitinstanzliche Behörde für Administrativverfahren hatte das ursprünglich noch unterstrichen, war aber wie jene des UVS im Gefolge der Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, BGBl. I Nr. 51/2012 zu streichen. Um Abgrenzungsschwierigkeiten insbesondere für die zur Kontrolle berufenen Organe in ihrer funktionellen Zuordnung zu vermeiden, wurde auf eine Zuständigkeit anderer Verkehrsrecht vollziehender Behörden (wie Bundespolizeibehörden, Schifffahrtspolizei) verzichtet. Auch die Ministerkompetenz ist somit für alle Verkehrsträger als eine ausnahmsweise im Rahmen mittelbarer Bundesverwaltung verliehene zu verstehen, sodass sich der aus der Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012 ergebende Rechtszug zum Verwaltungsgericht des Landes auch in diesen Fällen als sachgerecht darstellt.

Zu Art. III (Änderung des Führerscheingesetzes)

Z 1 und 2 (§ 35 Abs. 1 und § 36 Abs. 1):

Diese Bestimmungen enthalten Regelungen über den Instanzenzug an die Unabhängigen Verwaltungssenate, die aufgrund der Neuorganisation durch die Schaffung der Landesverwaltungsgerichte entfallen können.

Zu Art. IV (Änderung des Gefahrgutbeförderungsgesetzes):

Zu Z 1 (§ 35 Abs. 1):

Das Gefahrgutrecht stellt keinen einheitlichen Kompetenztatbestand dar, sondern wird je nach Verkehrsträger von den für diesen zuständigen Landes- oder Bundesbehörden vollzogen. Ministerielle Verwaltungsakte sind teils einzelnen, unterschiedlichen Regimen unterliegenden Verkehrsträgern zuordenbar, teils verkehrsträgerübergreifend wirksam. Vor der Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012

war für Beschwerden jedenfalls der VwGH zuständig. Mit der Konzentration auf das Bundesverwaltungsgericht soll dieser Zustand wiederhergestellt und Unsicherheit und Zersplitterung vermieden werden.

Zu Art. V (Änderung des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes):

Zu Z 1 (§ 16 Abs. 6):

Es wird eine redaktionelle Anpassung an die Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, BGBl. I Nr. 51/2012, vorgenommen.

Zu Art. VI (Änderung des Güterbeförderungsgesetzes)

Zu Z 1 (§ 20 Abs. 7):

Es wird eine redaktionelle Anpassung an die Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, BGBl. I Nr. 51/2012, vorgenommen.

Zu Z 2 (§ 21a):

Bisher sah das Güterbeförderungsgesetz vor, dass der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gegen Bescheide der Unabhängigen Verwaltungssenate Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof erheben konnte (sog. „Amtsbeschwerde“). Diese Möglichkeit soll dem Grunde nach auch weiterhin bestehen bleiben; in Übereinstimmung mit Art. 133 Abs. 8 B-VG i.d.F. BGBl. I Nr. 51/2012 wird daher die Möglichkeit der Revision des Bundesministers/der Bundesministerin gegen Erkenntnisse der Verwaltungsgerichte vor dem VwGH vorgesehen.

Zu Art. VII (Änderung des Kraftfahrliniengesetzes):

Zu Z 1 und 2 (Inhaltsverzeichnis Teil II und § 21)

Im Abschnitt II des Inhaltsverzeichnisses entfallen die Bezeichnung „§ 21 Berufungsrecht“ und der § 21 selbst samt Überschrift.

Grund dafür sind die neuen Art. 130 ff B-VG, die ein allgemeines Beschwerderecht normieren, welches das eingeschränkte Berufungsrecht des § 21 KfLG obsolet macht.

Nummehr kann gegen alle im KfLG vorgesehenen verwaltungsbehördlichen Bescheide mit einer Beschwerde an das jeweils zuständige Verwaltungsgericht vorgegangen werden, Einschränkungen können aufgrund der oben erwähnten, umfassenden Verfassungsbestimmungen nicht mehr normiert werden.

Zu Z 3 (§ 50)

§ 50 normierte bereits bisher die Möglichkeit für den/die Bundesminister/Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, Amtsbeschwerde gegen Bescheide der Unabhängigen Verwaltungssenate an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben. Um diese Möglichkeit weiterhin zu erhalten war eine Anpassung an die erneuerte Rechtslage vorzunehmen, insbesondere aufgrund des neuen Art. 133 Abs. 8 B-VG i.d.F. BGBl. I Nr 51/2012.

Diese Bestimmung eröffnet die Möglichkeit, per einfachgesetzlicher Regelung nicht nur der belangten Behörde sondern auch anderen Stellen ein Revisionsrecht bezüglich Entscheidungen der Verwaltungsgerichte erster Instanz einzuräumen. Somit steht daher dem/der Bundesminister/Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie die Möglichkeit der Revision gegen Erkenntnisse der Verwaltungsgerichte der Länder vor dem Verwaltungsgerichtshof offen.

Zu Z 4 (§ 51)

Da die B-VG Novelle zur Verwaltungsgerichtsbarkeit mit 1. Jänner wirksam wird, sind auch die im KfLG vorzunehmenden Änderungen mit diesem Tag in Kraft zu setzen.

Zu Artikel VIII (Änderung des Straßentunnel-Sicherheitsgesetzes):

Zu Z 2 (§§ 13a und 13b):

Zu § 13a:

Auf Grund der Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, BGBl. I Nr. 51/2012, wären ab 1. Jänner 2014 die Verwaltungsgerichte der Länder zuständig, über Beschwerden gegen die auf Grund des STSG erlassenen Bescheide des Bundesministers/der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zu entscheiden. In Verfahren nach dem STSG erscheint es jedoch sinnvoll, eine Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes vorzusehen, um eine bundeseinheitliche Rechtsprechung in Angelegenheiten der dem STSG unterliegenden Straßentunnel sicherzustellen. Da solche Straßentunnel an sich eine überregionale Bedeutung haben, sollen einheitliche Maßstäbe auf Grund einheitlicher Judikatur gewährleistet werden.

Zu § 13b:

Die Regelungen der §§ 13 Abs. 2 und 22 Abs. 2 des Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetzes (VwGVG), wonach die aufschiebende Wirkung einer Beschwerde nur bei „Gefahr im Verzug“ ausgeschlossen werden kann, führen bei Tunnelprojekten im Sinne des STSG zu einer wesentlichen Verzögerung der Projektverwirklichung. Mit dem vorgeschlagenen § 13b STSG soll daher für Tunnelprojekte, an deren Verwirklichung ein großes öffentliches Interesse besteht, die Möglichkeit geschaffen werden, unter Abwägung aller betroffenen Interessen die aufschiebende Wirkung einer Beschwerde immer dann auszuschließen, wenn das öffentliche Interesse überwiegt.

Zu Artikel IX (Änderung des Luftfahrtgesetzes):

In den §§ 120c, 140 und 140b soll jeweils die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Berufungsbehörde gestrichen werden. Die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Oberbehörde im Hinblick auf die Aufsicht und Weisung soll weiterhin bestehen bleiben.

Zu Artikel X (Änderung des Bundesgesetzes über Sicherheitsmaßnahmen bei ausländischen Luftfahrzeugen und Luftfahrtunternehmen):

In § 3 soll die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Berufungsbehörde gestrichen werden. Gleichzeitig soll klargestellt werden, dass dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie das Aufsichts- und Weisungsrecht weiterhin zukommt.

Zu Artikel XI (Änderung des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr 2008):

In § 20 soll die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als Berufungsbehörde gestrichen werden.

Zu Artikel XII und XIII (Änderung des Schifffahrtsgesetzes und des Seeschifffahrtsgesetzes):

Folgeregelung zur Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, BGBl. I Nr. 51/2012. Das der Verwaltungsgerichtsbarkeit vorausgehende Verwaltungsverfahren wird auf eine Behördeninstanz beschränkt.

Zu Artikel IV (Änderung des Eisenbahngesetzes):**Zu Z 1 (§ 12 Abs. 4):**

Da mit 1. Jänner 2014 und der Abschaffung des administrativen Instanzenzuges jede Verwaltungsbehörde Bescheide als erste und letzte Instanz erlassen wird, ist die Regelung, dass der ermächtigte Landeshauptmann als Behörde erster und letzter Instanz entscheidet, unnötig und kann entfallen.

Zu Z 2, 3, 5, 6, 7, 19, 23 und 24 (§§ 13a Abs. 3, 13b, 19c, 21c Abs. 2 Z 4, 30a Abs. 1 Z 1, 115 Abs. 1 Z 8, 158 Z 8 und 161 Z 6):

Die anlässlich der Novellierung des Unfalluntersuchungsgesetzes mit Art. I der Novelle BGBl. I Nr. 40/2012 geänderte Bezeichnung „Unfalluntersuchungsstelle“ auf „Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes“ wird im EisbG übernommen.

Zu Z 4, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 16, 17, 20 und 21 (§§ 19a Abs. 1, 31a Abs. 2 Z 2, 32a Abs. 6 Z 2, 33a Abs. 2 Z 2, 37a Abs. 5, 39c erster Satz, 40 Abs. 5 Z 2, 92 Abs. 1 Z 1, 92 Abs. 2 sowie 121 Abs. 1 u. 2):

Das dem Akkreditierungsgesetz nachgefolgte Akkreditierungsgesetz 2012, BGBl. I Nr. 28/2012, regelt nicht mehr „akkreditierte Stellen“, sondern nunmehr „Konformitätsbewertungsstellen“. Im EisbG werden die Begriffe angepasst.

Zu Z 14 (§ 78 samt Überschrift):

Die Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, BGBl. I Nr. 51/2012, sieht (mit einer hier nicht relevanten Ausnahme) die Abschaffung des administrativen Instanzenzuges mit Einführung der Verwaltungsgerichte mit 1. Jänner 2014 vor. Eine Berufung gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH an die neu einzurichtende Schienen-Control Kommission ist daher nicht vorgesehen. Im Übrigen wird auf die Erläuterungen zu § 84 verwiesen.

Zu Z 15 (§§ 81 bis 85):

§ 81: Als Nachfolgebehörde der mit 1. Jänner 2014 aufgelösten Schienen-Control Kommission wird eine Kollegialbehörde mit richterlichem Einschlag bei der Schienen-Control GmbH mit derselben Bezeichnung „Schienen-Control Kommission“ eingerichtet, die dieselben Zuständigkeiten und dieselbe Organisationsform wie die Schienen-Control Kommission haben soll.

Die Schienen-Control Kommission soll ebenso wie die Schienen-Control GmbH das Recht haben, zur Durchsetzung der ihr zukommenden Aufgaben Anordnungen mit Bescheid zu

erlassen.

Gemäß Art. 20 Abs. 2 letzter Satz B-VG muss im Fall weisungsfrei gestellter Kollegialbehörden mit richterlichem Einschlag durch (einfaches) Gesetz ein angemessenes Aufsichtsrecht der obersten Organe vorgesehen werden, zumindest jedoch das Recht, sich über alle Gegenstände der Geschäftsführung zu informieren. Die Schienen-Control Kommission wird eine solche Kollegialbehörde sein. Dementsprechend wird sie verpflichtet, den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf Verlangen über alle Gegenstände ihrer Geschäftsführung zu unterrichten.

- § 82: Die Bestimmungen über die Zusammensetzung der Schienen-Control Kommission entspricht denjenigen über die Zusammensetzung der Schienen-Control Kommission.
- § 83: Die Bestimmung über die Beschlussfassung und der Geschäftsordnung der Schienen-Control Kommission entspricht im Wesentlichen der der derzeitigen Schienen-Control Kommission. Überdies wird die bei Sitzungen der Schienen-Control Kommission gepflegte und bewährte Verwaltungspraxis, Ersatzmitgliedern die Teilnahme an Sitzungen auch dann zu ermöglichen, wenn diese nicht an die Stelle eines Mitgliedes treten, ausdrücklich für zulässig erklärt.
- § 84: Als Verwaltungsbehörde hat die Schienen-Control Kommission das AVG anzuwenden. Der grundsätzliche Ausschluss der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde gegen einen Bescheid der Schienen-Control Kommission und das Verbot, neue Tatsachen und Beweise in einer Beschwerde vorzubringen, sind abweichende Verfahrensregelungen zum VwGVG, die zur Regelung des Gegenstandes notwendig sind. Es wäre nämlich die Effektivität der Tätigkeit der Schienen-Control Kommission gefährdet, käme jeder Beschwerde grundsätzlich aufschiebende Wirkung zu. Insbesondere könnten innerhalb der zweimonatigen Entscheidungsfrist von der Schienen-Control Kommission in Beschwerdeverfahren (§§ 72, 73 EiszG) getroffene Entscheidungen nicht mehr rechtzeitig wirksam werden. Das grundsätzliche Verbot, neue Tatsachen und Beweise in der Beschwerde vorzubringen, soll bezwecken, dass Beschwerdeverfahren nicht unnötig in die Länge gezogen und nicht verkompliziert werden können. Wegen der Komplexität regulierungsbehördlicher Verfahren wird es für notwendig erachtet, die Zuständigkeit für die Behandlung von Beschwerden gegen Bescheide der Schienen-Control Kommission beim Bundesverwaltungsgericht zu bündeln.
- § 85: Die Bestimmung über die Kosten und Entschädigung der Mitglieder und Ersatzmitglieder der Schienen-Control Kommission entspricht der diesbezüglichen Bestimmung über die Kosten und Entschädigung der Mitglieder und Ersatzmitglieder der Schienen-Control Kommission.

Zu Z 18 (§ 114 Abs. 1):

Das Verfahren der Eintragung von Schienenfahrzeugen in das Einstellungsregister ist als Verwaltungsverfahren nach den Regelungen des AVG ausgestaltet. Bedingt durch die Abschaffung des administrativen Instanzenzuges durch die Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, BGBl. I Nr. 51/2012, ist gegen Bescheide der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH anstelle einer Berufung nunmehr Beschwerde an das Verwaltungsgericht zu erheben. Die derzeit vorgesehene Möglichkeit, Berufung an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu erheben, hat somit zu entfallen.

Da das Verwaltungsgericht selbst keinen unmittelbaren Zugriff auf das Einstellungsregister hat, ist vorgesehen, dass gänzlich oder teilweise stattgebende Erkenntnisse über Beschwerden gegen Bescheide der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, mit denen eine Eintragung eines Schienenfahrzeuges oder gewisser Daten eines Schienenfahrzeuges (z. B. der Halter oder die Instandhaltungsstelle) zu Unrecht verweigert wird, die Verpflichtung der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH vorzusehen haben, der Beschwerde im Umfang ihrer festgestellten Berechtigung zu entsprechen; diese Verpflichtung ist einer Vollstreckung zugänglich.

Zu Z 22 (§ 130 Abs. 3 und Entfall des § 130 Abs. 4):

Bedingt durch die Abschaffung des administrativen Instanzenzuges durch die Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, BGBl. I Nr. 51/2012, ist gegen Bescheide der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH bzw. der Eisenbahnunternehmen in Fahrerlaubnisangelegenheiten anstelle einer Berufung nunmehr Beschwerde an das Verwaltungsgericht zu erheben. Die derzeit vorgesehene Möglichkeit, Berufung an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu erheben, hat somit zu entfallen.

Des weiteren sieht die Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, BGBl. I Nr. 51/2012, vor, dass wegen Verletzung der Entscheidungspflicht einer Behörde die Verwaltungsgerichte mit Beschwerde anzurufen

sein werden. Ein Devolutionsantrag an die sachlich in Betracht kommende Oberbehörde ist dann nicht mehr zulässig. Die derzeitige Bestimmung, die vorsieht, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Falle der Verletzung der Entscheidungspflicht die sachlich in Betracht kommende Oberbehörde im Sinne des § 73 AVG ist, hat somit zu entfallen.

Zu Z 26 (Entfall des § 174 Abs. 6 und 7):

Im Sinne des Deregulierungsauftrages (Art. I des Deregulierungsgesetzes 2001, BGBl. I Nr. 151/2001) können diese wegen Zeitablaufes nicht mehr benötigten Übergangsbestimmungen aufgehoben werden.

Zu Z 27 (§ Entfall des § 176 Abs. 8 und 9):

Im Sinne des Deregulierungsauftrages (Art. I des Deregulierungsgesetzes 2001, BGBl. I Nr. 151/2001) können auch diese Übergangsbestimmungen entfallen, die nicht mehr benötigt werden, weil die Kommission das Gemeinschaftsmodell für die Fahrerlaubnis und das für die Bescheinigung erlassen hat.

Zu Z 28 (§ 176a):

Die Ernennungsvoraussetzungen für die Mitglieder und Ersatzmitglieder der Schienen-Control Kommission sind mit jenen der Mitglieder und Ersatzmitglieder der Schienen-Control Kommission ident. Es ist daher im Sinne eines verwaltungsökonomischen Überganges vorgesehen, dass die ernannten Mitglieder und Ersatzmitglieder der Schienen-Control Kommission bis zum Ablauf ihrer Bestattungsdauer als ernannte Mitglieder und Ersatzmitglieder der Schienen-Control Kommission gelten.

Die von der Schienen-Control Kommission wahrzunehmenden Zuständigkeiten sind ident mit den Zuständigkeiten der Schienen-Control Kommission, sodass der Aufwand, der den Mitgliedern und Ersatzmitgliedern der Schienen-Control Kommission aus der Teilnahme an Sitzungen erwachsen wird mit dem korrelieren sollte, der aus der derzeitigen Teilnahme an Sitzungen der Schienen-Control Kommission erwächst. Im Sinne eines verwaltungsökonomischen Überganges ist es somit vertretbar, dass die Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die pauschalierten Beträge für die Sitzungsgelder der Schienen-Control Kommission, BGBl. II Nr. 108/2012, vorerst auch für die Teilnahme der Mitglieder und Ersatzmitglieder der Schienen-Control Kommission an Sitzungen für anwendbar erklärt wird.

Zu Z 29 (§ 178 Abs. 11):

Der Inkrafttretenstermin 1. Jänner 2014 ist mit dem Termin für das Wirksamwerden der Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, BGBl. I Nr. 51/2012, abgestimmt.

Zu Artikel XV (Änderung des Postmarktgesetzes):

Zu § 37 Abs. 4 und § 44 Abs. 3:

Diese Änderungen erfolgen in Übereinstimmung mit Artikel 131 Abs. 2 B-VG und bewirken die Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes über Beschwerden gegen Bescheide der Postbehörde I. Instanz sowie der Post-Control-Kommission.

Zu § 44a:

Zu Abs. 1:

Die Notwendigkeit einer Abweichung vom Grundsatz der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde ergibt sich unmittelbar aus den unionsrechtlichen Vorgaben des Art. 22 Abs. 3 der Richtlinie 97/67/EG idF der Richtlinie 2008/6/EG („Postdienste-Richtlinie“).

Zu Abs. 2:

Vorgesehen ist, dass das Bundesverwaltungsgericht in jenen Fällen, in denen die Post-Control-Kommission belangte Behörde ist, durch Senate und nicht durch Einzelmitglieder zu entscheiden hat. Damit wird dem bewährten Gedanken Rechnung getragen, dass schon bislang ein kollegiales Entscheidungsgremium zur Kontrolle der ebenfalls verfassungsrechtlich unabhängig gestellten Telekom-Control-Kommission berufen war.

Zu Abs. 3:

Diese Bestimmung gilt der Verfahrensbeschleunigung.

Zu § 64 Abs. 4:

Da die B-VG Novelle zur Verwaltungsgerichtsbarkeit mit 1. Jänner 2014 wirksam wird, sind auch die im Postmarktgesetz vorzunehmenden Änderungen mit diesem Tag in Kraft zu setzen

Zu Artikel XVI (Änderung des Telekommunikationsgesetzes 2003):**Zu § 113 Abs. 5 und 121 Abs. 5:**

Diese Änderungen erfolgen in Übereinstimmung mit Artikel 131 Abs. 2 B-VG und bewirken die Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes über Beschwerden gegen Bescheide der Fernmeldebehörden sowie der Telekom-Control-Kommission.

Zu § 121a:**Zu Abs. 1:**

Die Notwendigkeit einer Abweichung vom Grundsatz der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde ergibt sich unmittelbar aus den unionsrechtlichen Vorgaben des Art. 4 der Richtlinie 2002/21/EG idF der Richtlinie 2009/140/EG („Rahmenrichtlinie“).

Zu Abs. 2:

Vorgesehen ist, dass das Bundesverwaltungsgericht in jenen Fällen, in denen die Telekom-Control-Kommission belangte Behörde ist, durch Senate und nicht durch Einzelmitglieder zu entscheiden hat. Damit wird dem bewährten Gedanken Rechnung getragen, dass schon bislang ein kollegiales Entscheidungsgremium zur Kontrolle der ebenfalls verfassungsrechtlich unabhängig gestellten Telekom-Control-Kommission berufen war.

Zu Abs. 3:

Diese Bestimmung gilt der Verfahrensbeschleunigung.

Zu § 137 Abs. 7:

Da die B-VG Novelle zur Verwaltungsgerichtsbarkeit mit 1. Jänner 2014 wirksam wird, sind auch die im TKG 2003 vorzunehmenden Änderungen mit diesem Tag in Kraft zu setzen.

Zu Artikel XVII (Änderung des Amateurfunkgesetzes 1998):**Zu § 26 Abs. 2:**

Diese Änderung erfolgt in Übereinstimmung mit Artikel 131 Abs. 2 B-VG und bewirkt die Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes über Beschwerden gegen Bescheide der Fernmeldebehörden.

Zu § 32 Abs. 4:

Da die B-VG Novelle zur Verwaltungsgerichtsbarkeit mit 1. Jänner 2014 wirksam wird, sind auch die im AFG 2003 vorzunehmenden Änderungen mit diesem Tag in Kraft zu setzen.

Zu Artikel XVIII (Änderung des Funker-Zeugnisgesetzes 1998):**Zu § 19 Abs. 4:**

Diese Änderung erfolgt in Übereinstimmung mit Artikel 131 Abs. 2 B-VG und bewirkt die Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes über Beschwerden gegen Bescheide der Fernmeldebehörden.

Zu § 24 Abs. 4:

Da die B-VG Novelle zur Verwaltungsgerichtsbarkeit mit 1. Jänner 2014 wirksam wird, sind auch die im FZG 2003 vorzunehmenden Änderungen mit diesem Tag in Kraft zu setzen.

Zu Artikel XIX (Änderung des Bundesgesetzes über Funkanlagen und Telekommunikationsendeinrichtungen):**Zu § 13 Abs. 2:**

Diese Änderung erfolgt in Übereinstimmung mit Artikel 131 Abs. 2 B-VG und bewirkt die Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes über Beschwerden gegen Bescheide der Fernmeldebehörden.

Zu § 21 Abs. 2:

Da die B-VG Novelle zur Verwaltungsgerichtsbarkeit mit 1. Jänner 2014 wirksam wird, sind auch die im FTG 2003 vorzunehmenden Änderungen mit diesem Tag in Kraft zu setzen.