

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

Da die letzte Novelle des Luftfahrtgesetzes hauptsächlich die Implementierung unionsrechtlicher Aspekte beinhaltete, soll bei dieser Novelle neben zwischenzeitig wieder erforderlichen Anpassungen an Unionsrecht auch der nationale Regelungsbereich aufgrund von Erfahrungen in der Vollziehungspraxis sowie der Judikatur der Verwaltungs- und Höchstgerichte weiterentwickelt werden. Dabei sollen auch Unklarheiten ausgeräumt, Redaktionsversehen behoben und Verwaltungsvereinfachungen durchgeführt werden. Zusammenfassend sollen folgende wesentliche Punkte angeführt werden:

- Entfall der Erprobungsbereiche
- Einführung militärischer unbemannter Luftfahrzeuge
- Einführung des Begriffes der „ausländischen Militärluftfahrzeuge“
- Anpassung der bisherigen Datenschutzbestimmungen an die neue Datenschutzgrundverordnung
- Entfall der Flugmodelle und sog. „Spielzeugdrohnen“ aufgrund unmittelbar anwendbaren Unionsrechts
- explizite Regelungen betreffend die eingeschränkte Tauglichkeit
- Möglichkeit des freiwilligen Verzichtes auf bestimmte Teile der Zivilflugplatz-Bewilligung
- Nachträgliche Kennzeichnung eines bloß anzeigepflichtigen Hindernisses
- Einführung eines Luftfahrthindernisregisters
- Möglichkeit des freiwilligen Verzichtes auf die Ausübung einer Beförderungsbewilligung/Betriebsbewilligung
- Anpassung einiger Bestimmungen über die Flugsicherung an die Durchführungsverordnungen (EU) 2017/373 und (EU) 2019/317
- Klarstellungen im Bereich der Ausstellung von Flughafenausweisen
- Festlegung von Tatbeständen, bei denen jedenfalls keine Zuverlässigkeit im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 gegeben ist
- Anpassung der Zuverlässigkeitsüberprüfungen an die neuen unionsrechtlichen Regelungen
- Zuständigkeit zur Veröffentlichung des nationalen Sicherheitsberichts nunmehr bei der Sicherheitsuntersuchungsstelle
- Festlegung des Bundesministers für Klimaschutz, Energie, Umwelt, Mobilität, Innovation und Technologie als zuständige Meldestelle für Verstöße gegen die Redlichkeitskultur gemäß der Verordnung (EU) Nr. 376/2014
- Parteistellung der Schienen-Control GmbH in Verwaltungsstrafverfahren betreffend Passagierrechte
- Regelungen über die Übermittlung von personenbezogenen Daten zwischen den Behörden im Falle mangelnder Verlässlichkeit oder Tauglichkeit
- Regelungen über die Übermittlung von Verkehrs- und finanziellen Daten von Flughäfen und Luftverkehrsunternehmen
- „Halteauskunft“ für Betreiber von unbemannten Luftfahrzeugen.

Kompetenzgrundlage:

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung dieses Bundesgesetzes ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 9 des Bundes-Verfassungsgesetzes (Verkehrswesen bezüglich der Luftfahrt).

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens

Keine.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union

Das Vorhaben enthält unter anderem die erforderlichen begleitenden Regelungen zu unmittelbar anwendbaren erordnungen der Europäischen Union sowie die – ergänzende - nationale Umsetzung der Richtlinie 2012/18/EU (Seveso-III-Richtlinie) für den Bereich der Zivilflugplätze und die Umsetzung der Richtlinie

2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm im Hinblick auf die anzuwendenden Lärmbewertungsmethoden.

Besonderer Teil

Zu den Z 1 bis 24 (Inhaltsverzeichnis):

Im Inhaltsverzeichnis sollen einerseits Redaktionsversehen beseitigt und andererseits geänderte oder neue Überschriften berücksichtigt werden.

Zu Z 25, 26, 41, 42, 51, 56, 57, 155, 156 und 161 (§ 2, § 4 Abs. 1, Überschrift zum 2. Teil, § 11 Abs. 1, § 22 Abs. 1, Überschrift zum 4. Abschnitt des 2. Teils, § 24c, § 24d, § 24e, § 140b Abs. 1 und Abs. 5, § 141 Abs. 4):

Da aufgrund der neuen EASA-Grundverordnung (EU) 2018/1139 sowie den dazu ergangenen delegierten Rechtsakten und Durchführungsrechtsakten im Bereich der unbemannten Luftfahrt nunmehr grundsätzlich unmittelbar anwendbares Unionsrecht gilt, verbleiben im nationalen Regelungsbereich lediglich die für Tätigkeiten oder Dienste von Militär, Zoll, Polizei, Such- und Rettungsdienste, Brandbekämpfung oder ähnliche Tätigkeiten oder Dienste eingesetzten unbemannten Geräte (siehe aber dazu die sog. „opt in“ – Regelung in § 24j Abs. 1 – Z 65). Da diese im öffentlichen Interesse gelegenen Tätigkeiten oder Dienste denkmöglich keine Flugmodelle oder sog. Spielzeugdrohnen einsetzen, sollen diese Begriffe und die sich auf diese Begriffe beziehenden Bestimmungen gestrichen werden.

Zu Z 27 (§ 4 Abs. 2 zweiter Satz):

In der Luftfahrtverwaltung ist der mittlere Meeresspiegel die gängige und von der ICAO für Flughöhen (im Sinne von Flight Altitudes) verwendete Referenz. Das ergibt in Europa die Einheit Fuß über dem/der mittleren Meeresspiegel/Seehöhe (FT AMSL). Luftfahrtüblich haben Piloten über der Transition Altitude den Höhenmesser auf Standardluftdruck zu stellen, wodurch sich die Angabe der Flughöhe in Flight Level (Flugfläche) ergibt. In Österreich ist die Transition Altitude mit 10000 FT festgelegt, daher ist eine Höhenangabe in FT AMSL über 10000 Fuß nicht sinnvoll. Flugflächen sind eine luftfahrtübliche und eindeutige Höhenangabe, stellen aber keine absolute Höhe über dem Meeresspiegel dar, da die Lage der Flugflächen aufgrund des aktuellen lokalen Luftdruckes schwanken.

Zu Z 28 (§ 5 Abs. 5):

Es soll klargestellt werden, dass in jenen Luftraumbeschränkungsgebieten, die im Verantwortungsbereich des BMLV liegen, auch die jeweilige Klassifizierung federführend vom BMLV festgelegt werden kann, wenn dies erforderlich ist.

Zu den Z 29 bis 34 (§ 7):

Es ist aus Gründen der Sicherheit der Luftfahrt nicht mehr erforderlich, dass Erprobungsflüge ausschließlich innerhalb von Erprobungsbereichen durchgeführt werden dürfen. Es soll daher das Erfordernis der Festlegung von Erprobungsbereichen entfallen, dies soll auch in der neu gefassten Überschrift berücksichtigt werden.

In Abs. 1 soll durch die Streichung des Verweises auf § 29 klargestellt werden, dass innerhalb von Übungsbereichen naturgemäß auch die Innehabung eines Militärflugfahrerscheines nicht erforderlich ist.

In Abs. 2 soll nunmehr an Stelle der bisherigen Definition des Erprobungsbereiches eine Definition für Erprobungsflüge erfolgen.

In Abs. 3 soll auf den Entfall der Erprobungsbereiche Rücksicht genommen werden. Es sollen somit nur mehr die Übungsbereiche sowie - wie bereits nach bisheriger Rechtslage - die Voraussetzungen für die Durchführung von Übungs- und Erprobungsflügen mit Verordnung des Bundesministers für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Landesverteidigung festgelegt werden.

Auch in Abs. 4 und 5 soll der Entfall der Erprobungsbereiche berücksichtigt werden.

Zu den Z 35 und 36 (§ 8 Abs. 1 und Abs. 3):

Es sollen in Abs. 1 Z 1 zur Klarstellung auch explizit jene Militärflugplätze, die gemäß § 62 Abs. 3 für Zwecke der Zivilluftfahrt als Flughäfen (Flughafen Linz) betrieben werden, angeführt werden, da auch auf diesen Flugplätzen eine unmittelbare Landung sowie von diesen ein unmittelbarer Start von bzw. nach Drittländern oder Nicht-Schengen-Ländern zulässig ist.

In Abs. 3 soll ein Redaktionsversehen behoben werden.

Zu Z 37 (§ 10 Abs. 1 Z 1):

Es soll – der Praxis entsprechend - berücksichtigt werden, dass es neben den Notlandungen auch sog. Sicherheitslandungen gibt. Sicherheitslandungen sind im Gegensatz zu Notlandungen nicht aufgrund einer akuten Notlage erforderlich, sondern werden vielmehr im Falle einer Störung zur Vermeidung einer möglichen Verschlechterung der Situation und einer daraus möglicherweise entstehenden akuten Notlage durchgeführt.

Zu Z 38 (§ 10 Abs. 1 Z 3):

Da die Landung mit Segelflugzeugen im Gegensatz zu Freiballonen sehr wohl planbar ist, erscheint eine Außenlandung ohne vorherige Genehmigungspflicht nicht gerechtfertigt. Für den Fall einer Not- oder Sicherheitslandung ist § 10 Abs. 1 Z 1 anwendbar.

Zu Z 39 (§ 10 Abs. 1 Z 4):

Es soll ein Redaktionsversehen behoben werden.

Zu Z 40 (§ 10 Abs. 3):

Eine Verständigung der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der nächsten Flugsicherungsstelle soll bei Notlandungen oder Sicherheitslandungen mit Hänge- und Paragleitern aufgrund der im Normalfall geringen Auswirkungen auf Dritte nicht erforderlich sein. Dasselbe soll für Segelflugzeuge gelten, wenn bei deren Außenlandung keine Schäden am Luftfahrzeug und/oder an der Landefläche entstanden sind. Die etwaigen Meldepflichten gemäß § 136 LFG bleiben davon unberührt.

Zu Z 43 (§ 11 Abs. 2):

Mit dieser neuen Formulierung soll einerseits auf unbemannte Luftfahrzeuge, die im Militärdienst verwendet werden, Bedacht genommen werden. Andererseits soll klargestellt werden, dass jene bemannten oder unbemannten Luftfahrzeuge, die im Militärdienst verwendet werden und nicht das Kennzeichen eines österreichischen Militärluftfahrzeuges tragen oder nicht im Dienste des Bundesheeres verwendet werden, ausländische Militärluftfahrzeuge sind. Der Begriff „Militärluftfahrzeuge“ soll daher grundsätzlich sowohl inländische als auch ausländische Militärluftfahrzeuge umfassen, außer es ist in den jeweiligen Bestimmungen eine explizite Spezifizierung in „inländische“ oder „ausländische“ Militärluftfahrzeuge erfolgt.

Zu Z 44 (§ 12 Abs. 4):

Mit der Verordnung (EU) 2018/1139 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit ist die bisherige sogenannte „EASA-Grundverordnung“ (EG) Nr. 216/2008 mit Wirkung vom 11. September 2018 aufgehoben worden. Dieser Umstand soll berücksichtigt werden und die bisherige Zitierung aktualisiert werden.

Zu Z 45 (§ 15 Abs. 4):

Es soll eine unbeabsichtigte Lücke geschlossen werden, indem klargestellt wird, dass die Zuständigkeit zur gegenständlichen Fristverlängerung für bestimmte Luftfahrzeugarten auch einer gemäß § 140b zuständigen Behörde übertragen werden kann.

Zu Z 46 (§ 18 Abs. 2 Z 3):

Es soll – wie bereits in anderen vergleichbaren Bestimmungen - der Europäische Wirtschaftsraum durch die Europäische Union sowie die durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellte Staaten ersetzt werden, um alle mit der EU verbundene Staaten abdecken zu können.

Zu Z 47 (Überschrift zu § 20 und § 20):

Mit der Neuformulierung insbesondere der Abs. 1 und 2 des bisherigen § 20 soll eine Angleichung des nationalen Rechtes an das Unionsrecht erfolgen. So soll zukünftig an Stelle der bisherigen sog. „Zwischenbewilligung“ eine Fluggenehmigung (Permit to fly) beantragt werden können, mit welcher über den bisherigen Regelungsumfang - nämlich der Überstellung von einem Flugplatz auf einen anderen sowie der Erprobung außerhalb von Erprobungsbereichen (diese entfallen ohnehin – siehe zu § 7) - hinausgehend ein Zivilluftfahrzeug betrieben werden kann, wenn (noch) nicht alle Voraussetzungen für die zulässige Verwendung im Fluge gemäß § 12 vorliegen. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn noch keine gültigen Beurkundungen der Lufttüchtigkeit vorliegen, da das Luftfahrzeug zB noch in Entwicklung steht oder Flüge im Zuge der Herstellung oder Instandhaltung erforderlich sind. Die näheren Voraussetzungen für die Ausstellung der Fluggenehmigung (insbesondere die zulässigen Flugzwecke und Bedingungen für die Durchführung der Flüge) sollen durch Verordnung des Bundesministers für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie unter Bedachtnahme auf das öffentliche Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erlassen werden.

Zu Z 48 und 49 (§ 21 Abs. 1):

Mit der vorliegenden Änderung soll einerseits explizit Bezug auf den Inhaber der Musterzulassung genommen werden. Die diesem im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt zukommenden Aufgaben und Verpflichtungen sollen mit Verordnung des Bundesministers für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie festgelegt werden. Weiters sollen auch die Voraussetzungen für eine Übertragung der Musterzulassung sowie die Bedingungen für die zulässige Verwendung eines Zivilluftfahrzeuges im Falle des Wegfalls des Inhabers der Musterzulassung (sog. verwaiste Luftfahrzeuge – orphan aircraft), wie zB die Ausstellung eines Sonder-Lufttüchtigkeitszeugnisses, mit Verordnung festgelegt werden.

Weiters soll die Auflösung der JAA mit 30. Juni 2009 und die Übernahme der Regelungskompetenz durch die Europäische Union berücksichtigt werden. Es soll nunmehr die Möglichkeit geschaffen werden, dass mit Verordnung unionsrechtliche Regelungen auch für den nationalen Regelungsbereich für anwendbar erklärt werden können. Diese unionsrechtlichen Regelungen werden insoweit zu nationalen Regelungen.

Zu Z 50 (§ 21 Abs. 2):

Mit diesen Änderungen soll eine Anpassung an die neue Begriffsdefinition gemäß § 11 Abs. 2 (siehe Z 43) erfolgen.

Zu Z 52 (§ 24a Abs. 1):

Der Ersatz der bisherigen „EASA-Basic“ – Verordnung (EG) Nr. 216/2008 durch die Verordnung (EU) 2018/1139 mit Wirkung vom 11. September 2018 soll berücksichtigt werden.

Zu Z 53 (§ 24a Abs. 2):

Es soll nunmehr auch berücksichtigt werden, dass das Unionsrecht – insbesondere in der neuen EASA-Basic – Verordnung (EU) 2018/1139 - nicht nur nationale Übergangsregelungen, sondern auch nationale Ausnahmen von der Anwendbarkeit der unionsrechtlichen Regelungen (sog. „opt out“) ermöglicht. So ist es zB gemäß Art. 2 Abs. 8 der Verordnung (EU) 2018/1139 möglich, dass die Mitgliedstaaten beschließen können, die „Konstruktion, Herstellungs-, Instandhaltungs- und Betriebstätigkeiten in Bezug auf bestimmte Luftfahrzeugkategorien (zB Flugzeuge mit höchstens zwei Sitzen, einer messbaren Abreißgeschwindigkeit oder Mindestgeschwindigkeit von höchstens 45 Knoten und einer höchstzulässigen MTOM von nicht mehr als 600 kg) vom Anwendungsbereich der unionsrechtlichen Regelungen ausnehmen. Die Inanspruchnahme der Möglichkeit dieser nationalen Ausnahmeregelungen soll mittels Verordnung des Bundesministers für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie erfolgen können.

Zu Z 54 (§ 24b Abs. 4):

Diese Ergänzung soll in Anpassung an die diesbezüglichen Vorgaben der ICAO und an die Verordnung (EU) Nr. 965/2012, CAT.GEN.MPA.180 lit. a Z 5, erfolgen.

Zu Z 55 (§ 24b Abs. 6):

Es soll der mit der Novelle 2013 an Stelle des Begriffes „ausführende Vereinbarungen“ eingeführte Begriff „ausführende Festlegungen“ auch in Abs. 6 berücksichtigt werden.

Zu Z 58 und Z 62 (§ 24f Abs. 1 und § 24g Abs. 1):

Mit dieser Änderung soll eine mit der neuen Definition des § 11 Abs. 2 (siehe Z 43) konsistente Begriffsbestimmung erfolgen sowie klargestellt werden, dass die genannten unbemannten Luftfahrzeuge ausschließlich dem nationalen Recht unterliegen.

Zu den Z 59 und 60 (§ 24f Abs. 2 und Abs. 3):

Es soll explizit auf die Vermeidung von Lärmbelastigungen hingewiesen werden.

Zu Z 61 (§ 24f Abs. 4):

Die besonderen Sicherungsmaßnahmen gemäß § 171 sollen auch für unbemannte Luftfahrzeuge anzuwenden sein, wobei sich natürlich insbesondere die Art der Zwangsmaßnahmen nach der Besonderheit dieser Geräte zu richten hat.

Zu Z 63 (§ 24h samt Überschrift):

In dieser Bestimmung soll explizit berücksichtigt werden, dass neben den Lufttüchtigkeits- und Betriebsfähigkeitshinweisen auch Zivilluftfahrt-Personalhinweise betreffend die Anforderungen an Piloten von unbemannten Luftfahrzeugen der Klasse 1 im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich sein können. Es sollen daher die Zivilluftfahrt-Personalhinweise ergänzend aufgenommen werden.

In einem neuen Abs. 2 soll festgelegt werden, dass die Austro Control GmbH oder eine auf Grund einer Übertragung gemäß § 140b zuständige Behörde auch in Vollziehung der unionsrechtlichen Bestimmungen die zulässigen Übergangsbestimmungen oder begleitenden oder ausführenden Regelungen mittels Lufttüchtigkeits-, Betriebstüchtigkeits- oder Zivilluftfahrt-Personalhinweisen vorschreiben kann.

Zu Z 64 (§ 24i):

Da es neben den Wetterballonen auch andere unbemannte Ballone gibt, die für die besonderen Zwecke der Wissenschaft und Forschung eingesetzt werden, sollen diese Ballone ebenfalls in der Sonderbestimmung des § 24i berücksichtigt werden.

Zu Z 65 (§ 24j Abs. 1):

Gemäß Art. 2 Abs. 3 lit. a der EASA-Grundverordnung (EU) 2018/1139 gilt diese Verordnung nicht für Luftfahrzeuge und ihre Motoren, Propeller, Teile, ihre nicht eingebaute Ausrüstung und die Ausrüstung zur Fernsteuerung von Luftfahrzeugen, wenn sie für Tätigkeiten oder Dienste für das Militär, den Zoll, die Polizei, Such- und Rettungsdienste, die Brandbekämpfung, die Grenzkontrolle und Küstenwache oder ähnliche Tätigkeiten oder Dienste eingesetzt werden, die unter der Kontrolle und Verantwortung eines Mitgliedstaats im öffentlichen Interesse von einer mit hoheitlichen Befugnissen ausgestatteten Stelle oder in deren Auftrag durchgeführt werden, sowie das an den Tätigkeiten und Diensten dieser Luftfahrzeuge beteiligte Personal und die an diesen Tätigkeiten und Diensten beteiligten Organisationen. Gemäß Art. 2 Abs. 6 der Verordnung (EU) 2018/1139 kann ein Mitgliedstaat entscheiden, jeden bzw. jede Kombination der Abschnitte I, II, III oder VII des Kapitels III der EASA-Grundverordnung 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.

Da im Hinblick auf das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt kein Einwand gegen eine Anwendung der unionsrechtlichen Regelungen für den Einsatz unbemannter Luftfahrzeugsysteme für den Such- und Rettungsdienst, im Dienste der Brandbekämpfung sowie der Katastrophenhilfe sowie für Tätigkeiten und Dienste für den Zoll besteht, soll nicht zuletzt im Sinne der Verwaltungsvereinfachung von der Möglichkeit des sog. „opt in“ für die genannten Einsätze Gebrauch gemacht werden.

Zu Z 66 (§ 24k):

Auch in dieser Bestimmung sollen die neuen unionsrechtlichen Regelungen berücksichtigt werden.

Zu Z 67 (§ 24l samt Überschrift):

Mit dieser Erweiterung soll klargestellt werden, dass neben dem Datenschutz auch sämtliche andere Persönlichkeitsrechte Dritter zu wahren sind. Hinsichtlich Datenschutz soll auf den Schutz personenbezogener Daten nach den Art. 5 ff der Verordnung (EU) 2016/679 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) hingewiesen werden.

Zu Z 68 (§ 28 Abs. 1):

Es soll die Möglichkeit geschaffen werden, dass unionsrechtliche Regelungen auch für den nationalen Zuständigkeitsbereich als anwendbar erklärt werden können. Diese unionsrechtlichen Regelungen werden insoweit zu nationalen Regelungen.

Zu Z 69 (§ 30 Abs. 2):

Es soll ein Redaktionsversehen behoben werden.

Zu Z 70 (§ 33 Abs. 4):

Es soll eine Anpassung an die Begriffe der Datenschutz-Grundverordnung („Gesundheitsdaten“: Art. 4 Z 15) erfolgen. Die Pflicht zur Verarbeitung der Gesundheitsdaten ergibt sich aus den anzuwendenden unionsrechtlichen Normen, welche die Anforderungen für Piloten und jene Stellen, welche die Prüfung der Tauglichkeit durchführen einschließlich der behördlichen Aufsicht über diese regeln. Konkret enthält die Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 umfangreiche Regelungen zu allen Aspekten der Flugmedizin, die es erforderlich machen, ein Mindestmaß an Daten betreffend die betroffenen Piloten zu verarbeiten. So verpflichtet insbesondere Anhang IV (Teil-MED) dieser Verordnung unter Punkt MED.A.025 („Verpflichtungen von flugmedizinischen Zentren, flugmedizinischen Sachverständigen, Ärzten für Allgemeinmedizin und Ärzten für Arbeitsmedizin“) die flugmedizinische Stelle, der Behörde im Falle von Bewerbern um ein Tauglichkeitszeugnis unverzüglich einen Bericht mit den detaillierten Ergebnissen der für die Klasse des Tauglichkeitszeugnisses erforderlichen flugmedizinischen Untersu-

chungen und Beurteilungen sowie eine Kopie des Antragsformulars, des Untersuchungsformulars und des Tauglichkeitszeugnisses vorzulegen. Die untersuchenden Stellen müssen ferner der Behörde auf Aufforderung alle flugmedizinischen Aufzeichnungen und Berichte und sonstigen relevanten Informationen vorlegen, wenn dies entweder für die Erteilung von Tauglichkeitszeugnissen oder zu Aufsichtszwecken erforderlich ist. Die untersuchenden Stellen müssen ihre Aufzeichnungen der Einzelheiten der gemäß diesem Anhang (Teil-MED) durchgeführten flugmedizinischen Untersuchungen und Beurteilungen sowie ihre Ergebnisse für einen Zeitraum von mindestens 10 Jahren oder gegebenenfalls einen nach einzelstaatlichen Rechtsvorschriften vorgeschriebenen längeren Zeitraum aufbewahren.

Zu Z 71 (§ 33 Abs. 6):

Es soll berücksichtigt werden, dass neben dem von Unionsrecht erfassten Luftfahrtpersonal auch mehrere Kategorien von im nationalen Recht geregelten Piloten ihre flugmedizinische Tauglichkeit unter Anwendung der unionsrechtlichen Bestimmungen insbesondere gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 nachzuweisen haben.

Zu Z 72 (Überschrift zu § 35):

Der Inhalt dieser Bestimmung soll in der Überschrift besser beschrieben werden, die Wortfolge „Ausstellung durch die Behörde“ soll daher durch die Wortfolge „eingeschränkte Tauglichkeit“ ersetzt werden (vgl. auch Z 74).

Zu Z 73 (§ 35 Abs. 2):

Es soll eine Frist von vier Wochen nach Mitteilung über die festgestellte Untauglichkeit eingeführt werden, binnen derer sich der Antragsteller auf ein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis an die zuständige Behörde wenden kann.

Zu Z 74 (§ 35 Abs. 3):

Es soll klargestellt werden, dass der in § 35 geregelte Rechtsschutzmechanismus auch für jene Fälle gelten soll, in denen beim Bewerber um ein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis zwar keine vollständige, aber doch eine teilweise Untauglichkeit festgestellt wurde, die durch entsprechende Einschränkungen des Tauglichkeitszeugnisses – etwa durch entsprechende Auflagen – zu berücksichtigen ist.

Zu Z 75 (§ 40 Abs. 2):

Es soll klargestellt werden, dass das Erfordernis der Gegenseitigkeit innerhalb der Europäischen Union nicht anwendbar ist.

Zu Z 76 (§ 41):

Da die Regelungen der JAA durch unionsrechtliche Regelungen ersetzt worden sind, soll diese Bestimmung ersatzlos entfallen.

Zu Z 77 (§ 44 Abs. 6):

Es soll die Möglichkeit geschaffen werden, dass unionsrechtliche Regelungen auch für den nationalen Zuständigkeitsbereich als anwendbar erklärt werden können. Diese unionsrechtlichen Regelungen werden insoweit zu nationalen Regelungen.

Zu Z 78 (§ 46 Abs. 2):

Die aufgrund eines Redaktionsversehens ins Leere laufende Verweisung soll ersetzt werden.

Zu Z 79 (§ 47 Abs. 1):

Es soll berücksichtigt werden, dass für Zivilluftfahrerschulen nur mehr ein Genehmigungsverfahren vorgesehen ist. Die Anführung von angemeldeten Zivilluftfahrerschulen kann daher entfallen.

Zu Z 80 und Z 81 (§ 52):

Es sollen die Behebung einer Lücke sowie Klarstellungen hinsichtlich der Prüfungsflüge erfolgen, für welche dieselben Regelungen wie für Übungsflüge gelten sollen.

Zu Z 82 (§ 54):

Mit diesen Änderungen soll eine Anpassung an die neue Begriffsdefinition gemäß § 11 Abs. 2 erfolgen.

Zu Z 83 (§ 57a Abs. 1):

Mit der Verordnung (EU) 2018/1139 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit ist die bisherige sogenannte „EASA-Basic“ - Verordnung (EG) Nr. 216/2008 mit Wirkung vom 11. September 2018 aufgehoben worden. Dieser Umstand soll berücksichtigt werden und die bisherige Zitierung aktualisiert werden.

Zu Z 84 (§ 57b):

Es soll klargestellt werden, dass der Ermessensspielraum durch das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt begrenzt ist.

Zu Z 85 (§ 62 Abs. 4):

In der Aufzählung der anzuwendenden Bestimmungen sollen insbesondere auch die Bestimmungen über die Flughafen-Zulassungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 sowie die nunmehr geplanten Bestimmungen über das Zentrale Luftfahrthindernisregister (§§ 96b ff) berücksichtigt werden. Zudem sollen die Ausnahmegewilligungen für Luftfahrthindernisse innerhalb der Sicherheitszone des für den zivile Flughafenbetrieb genutzten Militärflugplatzes sowie die Bewilligung für die Errichtung von Bodeneinrichtungen angeführt werden.

Zu Z 86 (§ 74 Abs. 1):

Die explizite Anführung der Zivilflugplatz-Betriebsordnung (ZFBO) soll entfallen, da auch in anderen Verordnungen Bestimmungen über den Zivilflugplatz-Betrieb beinhaltet sind. Weiters soll der Begriff „Verkehrssicherheit“ durch den umfassenderen und in umfangreicher Verwaltungsgerichtshofjudikatur sehr gut beschriebenen Begriff „Sicherheit der Luftfahrt“ ersetzt werden.

Zu Z 87 (§ 74 Abs. 6 und 7):

Der bisherige Abs. 6 kann entfallen, da die nationalen Bestimmungen über das Flughafen-Zertifikat von den unionsrechtlichen Regelungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 ersetzt worden sind. Der bisherige Abs. 7 soll nunmehr zu Abs. 6 werden und im Hinblick auf die neue EASA-Basic - Verordnung (EU) 2018/1139 erweitert werden. In einem neuen Abs. 7 soll darauf Bedacht genommen werden, dass die Mitgliedstaaten auch im Bereich der Flugplätze bestimmte Ausnahmen von der Anwendbarkeit der unionsrechtlichen Bestimmungen beschließen können (vgl. zB Art. 2 Abs. 7 der Verordnung (EU) 2018/1139 sowie Art. 5 der Verordnung (EU) Nr. 139/2014).

Zu Z 88 (§ 77 Abs. 1):

Mit dieser Änderung soll klargestellt werden, dass die Zuständigkeit zum Widerruf einer Zivilflugplatz-Bewilligung stets der gemäß § 68 Abs. 2 zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständigen Behörde zukommt. Die derzeitige Formulierung könnte nämlich zu dem - nicht intendierten - Ergebnis führen, dass zB im Falle der Erteilung einer Zivilflugplatz-Bewilligung im Rahmen eines UVP-Verfahrens die UVP-Behörde zum Widerruf zuständig ist.

Zu Z 89 (§ 77 Abs. 2):

Es soll eine eigene Bestimmung für den Fall, dass der Zivilflugplatzhalter freiwillig auf bereits erteilte Bewilligungen verzichten möchte (zB Verkleinerung der als Flugplatz gewidmeten Fläche), eingeführt werden. Diesem Antrag soll von der zuständigen Behörde stattzugeben sein, wenn keine öffentlichen Interessen entgegenstehen.

Zu Z 90 (§ 80a Abs. 1):

In einem Mahnschreiben der EK vom 14.5.2020, Zl. 2020/2104, betreffend die nicht ordnungsgemäße Umsetzung der Richtlinie 2012/18/EU zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen (Seveso-III-RL) wurde festgehalten, dass

- Artikel 5 Absatz 1 der RL nicht in das LFG umgesetzt worden sei. Im LFG werde die Richtlinie durch einen Verweis in § 80a LFG auf bestimmte Vorschriften der GewO umgesetzt. Dabei werde jedoch nicht auf § 84c GewO verwiesen, in dem die allgemeinen Pflichten des Betriebsinhabers festgelegt sind.
- gemäß Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe c der Richtlinie die Mitgliedstaaten die in Artikel 13 Absatz 1 genannten Ziele durch die Überwachung neuer Entwicklungen in der Nachbarschaft von Betrieben verfolgen müssen, einschließlich Verkehrswegen, öffentlich genutzten Örtlichkeiten und Wohngebieten, wenn diese Ansiedlungen oder Entwicklungen Ursache von schweren Unfällen sein oder das Risiko eines schweren Unfalls vergrößern oder die Folgen eines solchen Unfalls verschlimmern können. Das LFG enthalte keine derartige Verpflichtung für die zuständige Behörde
- die von der zuständigen Behörde nach einem schweren Unfall zu ergreifende Maßnahmen gemäß Art. 17 Buchstaben a, b, c und d seien im LFG nicht umgesetzt worden, da nicht auf § 84l Abs. 7 GewO verwiesen worden sei.

Mit der gegenständlichen Änderung des § 80a sollen die von der EK angeführten Lücken geschlossen werden, um eine vollständige Umsetzung der Seveso-III-Richtlinie durchzuführen.

Zu den Z 91 und 92 (§ 80b Abs. 1 und Abs. 4):

Es sollen die Lesbarkeit verbessert werden bzw. Redaktionsversehen bereinigt werden.

Zu Z 93 (§ 85 Abs. 1):

Es sollen zu Klarstellung die Antennen und ähnliche Objekte explizit angeführt werden.

Zu Z 94 (§ 85 Abs. 2 Z 1):

Mit dieser Änderung soll klargestellt werden, dass auch Objekte, die exakt 100 m hoch sind, als Luftfahrthindernis gelten.

Ergänzend soll zu Abs. 2 Z 2 (keine Änderung der Z 2 im Rahmen dieser Novelle) angemerkt werden, dass eine Bodenerhebung dann als 100 m aus der umgebenden Landschaft herausragend zu betrachten ist, wenn sich im Umkreis des Objektes von weniger als 1 km Geländeteile befinden, die 100 m tiefer als der Fußpunkt des Luftfahrthindernisses liegen.

Zu Z 95 (§ 87 Abs. 5):

Mit dieser Ergänzung soll klargestellt werden, dass sich die Abs. 5 bis 9 nur auf den Fall der Änderung einer Sicherheitszone im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt gemäß Abs. 4 beziehen. Die Festlegung bzw. etwaige Änderung einer Sicherheitszone im Zuge einer Zivilflugplatz-Bewilligung oder einer Errichtung oder Erweiterung eines Militärflugplatzes richten sich nach den diesbezüglichen Bestimmungen.

Zu Z 96 (§ 91a Abs. 1):

Es soll – wie auch in den §§ 86 und 91 – neben der Errichtung und Erweiterung auch die Abänderung eines Luftfahrthindernisses gemäß § 85 Abs. 3 angeführt werden.

Zu Z 97 (§ 91a Abs. 8):

Es soll die Möglichkeit eingeführt werden, dass bei bloß angezeigten und gemäß Abs. 5 ausgeführten Luftfahrthindernissen mit Bescheid Kennzeichnungsmaßnahmen vorgeschrieben werden können, wenn sich nachträglich herausgestellt hat, dass das Luftfahrthindernis doch eine Gefährdung für die Sicherheit der Luftfahrt darstellt. Die zuständige Behörde hat dabei – wie bei der nachträglichen Vorschreibung von Auflagen gemäß § 96a - die Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen zu beachten und mit möglichster Schonung erworbener Rechte vorzugehen.

Zu Z 98 (Überschrift zu § 91b und § 91b Abs. 3):

Mit dieser Bestimmung soll eine explizite Regelung für die Handhabung von Objekten gemäß § 85 Abs. 1, die im Falle der Festlegung einer neuen oder geänderten Sicherheitszone bei Flughäfen oder Flugfeldern bereits bestehen und somit nachträglich zu Luftfahrthindernissen werden, geschaffen werden. In diesem Fall soll die gemäß § 93 Abs. 1 zuständigen Behörde (Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie) unter Bedachtnahme auf das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt sowie der Verhältnismäßigkeit und der Schonung erworbener Rechte von Amts wegen mit Bescheid festlegen, ob und auf welche Weise diese Objekte erstmalig gekennzeichnet werden müssen oder ob eine allenfalls bereits bestehende Kennzeichnung geändert werden muss. § 95 Abs. 2 ist anzuwenden, dies bedeutet, dass die Kennzeichnungsmaßnahmen der Zivilflugplatzhalter zur Durchführung und laufenden Instandhaltung der Kennzeichnungen verpflichtet ist. Im Falle einer bereits bestehenden Ausnahmebewilligung gemäß § 91 soll in der Sicherheitszonen-Verordnung festgelegt werden können, dass diese Ausnahmebewilligung samt Vorschreibung der Kennzeichnungen als gemäß § 93 Abs. 1 erteilt gilt. Wenn darauf im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt nicht verzichtet werden kann, soll von der gemäß § 93 Abs. 1 zuständigen Behörde von Amts wegen mit Bescheid die Entfernung des Objektes auf Kosten des Zivilflugplatzhalters vorzuschreiben sein. Die Bestimmung des § 97 (Enteignung) soll unberührt bleiben.

Zu Z 99 (§ 94 Abs. 2):

Mit dieser Änderung soll einerseits ein Redaktionsversehen behoben werden.

Andererseits soll durch die vorgeschlagene Änderung des zweiten Satzes eine Verwaltungsvereinfachung erzielt werden. Dieser Satz besagt, dass eine außerhalb der Sicherheitszone eines Militär- oder Zivilflugplatzes gelegene Anlage, deren optische oder elektrische Störwirkungen eine Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt innerhalb der Sicherheitszone verursachen können, als innerhalb der jeweiligen Sicherheitszone gelegen gilt. Diese Bestimmung hat in der Vollziehungspraxis immer wieder zu Schwierigkeiten geführt, da die zuständige Behörde – entweder der BMK oder die ACG – nicht durch eindeutige Kriterien, sondern vielmehr aufgrund der Einschätzung, ob eine unterhalb der Sicherheitszone gelegene Anlage eine Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt innerhalb der Sicherheitszone bewirken könnte, festgelegt wurde. Es kam daher, wie es die Vergangenheit gezeigt hat, für den jeweiligen Antragsteller zu ei-

nem unnötigen und ineffizienten Verwaltungsaufwand, um einerseits die jeweils zuständige Behörde auf Grund der Darstellung der Sicherheitszone herauszufinden und den für eine Beurteilung der möglichen optischen oder elektrischen Auswirkungen der Anlage unnötigen Umweg über das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu gehen. Durch die Änderung dieser Bestimmung soll es nunmehr zu einer eindeutigen Behördenzuständigkeit kommen. Für Anlagen, die sich innerhalb der Sicherheitszone eines Zivilflugplatzes bzw. Militärflugplatzes befinden, soll die für die Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständige Behörde bzw. der Bundesminister für Landesverteidigung zuständig sein. Für sämtliche Anlagen außerhalb von Sicherheitszonen (und somit auch alle Anlagen, die unterhalb einer Sicherheitszone gelegen sind) soll die Austro Control GmbH zuständig sein. Gemäß § 85 Abs. 1 gilt ein Objekt als innerhalb der Sicherheitszone gelegen, wenn es die in der Sicherheitszonen-Verordnung (§ 87) bezeichneten Flächen durchragt.

Durch diese Verwaltungsvereinfachung kommt es zu keinem Mehraufwand für die ACG, da die kleinen Bereiche unterhalb der sechs festgelegten Sicherheitszonen im Vergleich zum gesamten restlichen Bundesgebiet in keinem Verhältnis stehen und die ACG auch bisher von den anderen Luftfahrtbehörden zur Einschätzung der Auswirkungen der Anlage innerhalb der Sicherheitszone herangezogen wurde.

Durch diese Maßnahme soll ein Beitrag dazu geleistet werden, dass für den jeweiligen Antragsteller eine effiziente, zeitnahe und einfache Bearbeitung seines Vorhabens sichergestellt wird, ohne dabei die Sicherheit der Luftfahrt zu gefährden. Zudem sollen Doppelgleisigkeiten im Rahmen von Ermittlungsverfahren vermieden und somit eine Entlastung der Verwaltung erzielt werden.

Zu Z 100 (§ 94 Abs. 4):

Auf Grund der nunmehr jahrelangen Erfahrungen in Bezug auf optische und elektrische Störwirkungen von Solar und PV-Anlagen, vor allem auch im Hinblick auf die OVE Richtlinie R11-3, sollen Solar- und Photovoltaikanlagen bis zu einer Anlagengröße von 100m² von der Bewilligungspflicht gemäß Abs. 1 ausgenommen werden. Innerhalb und unterhalb von festgelegten Sicherheitszonen (§ 87) soll für diese Anlagen der Stand der Technik (dabei handelt es sich vor allem um die OVE Richtlinie R11-3 „Blendung durch Photovoltaikanlagen“) einzuhalten sein. Ab 100m² Gesamtgröße sollen diese Anlagen einer Prüfungs- und Bewilligungspflicht gemäß § 94 LFG unterliegen. Hinsichtlich der Anlagengröße ist anzumerken, dass die Flächen von mehreren Anlagen zusammenzurechnen sind, wenn diese zueinander in einem räumlichen Naheverhältnis stehen.

Zu Z 101 (§ 95a Abs. 1):

Es soll klargestellt werden, dass die Meldungen im Falle von Luftfahrthindernissen innerhalb von Sicherheitszonen an den Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu gehen haben.

Zu Z 102 (§ 95a Abs. 2):

Das vom örtlich zuständigen Landeshauptmann zu führende Luftfahrthindernisregister soll hinsichtlich der in § 85 Abs. 2 angeführten Luftfahrthindernisse durch das Zentrale Luftfahrthindernisregister (siehe Z 104) ersetzt werden. Aus Gründen der Verwaltungsökonomie soll ermöglicht werden, dass der Landeshauptmann von der Vorschreibung des Kostenbeitrages absehen kann.

Zu Z 103 (§ 96a Abs. 1):

Es soll klargestellt werden, dass auch zB im Falle einer – konsenswidrig - unterlassenen Kennzeichnungsmaßnahme oder einer noch gar nicht begonnenen Errichtung, Abänderung oder Erweiterung eines genehmigten Luftfahrthindernisses eine nachträgliche Vorschreibung zusätzlicher Auflagen möglich ist, wenn sich dies in Ergänzung zu den bisher vorgeschriebenen Maßnahmen als im Sinne der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich erweist. Hinsichtlich der bereits vorgeschriebenen und nicht durchgeführten Kennzeichnungsmaßnahmen ist § 96 anzuwenden.

Zu Z 104 (§§ 96b bis 96d):

Mit dem neuen § 96b soll eine einheitliche Luftfahrthindernisdatenbank in Form eines digitalen zentralen Luftfahrthindernisregisters – ZLHR eingeführt werden, die sowohl den nationalen als auch den internationalen Vorgaben (insbesondere ICAO Annex 15, Chapter 10 - elektronische Hindernis- und Geländedaten sowie die Verordnung (EU) Nr. 73/2010 zur Festlegung der qualitativen Anforderungen an Luftfahrt-daten und Luftfahrtinformationen für den einheitlichen europäischen Luftraum - ADQ-Verordnung) entspricht. Durch die Einführung des ZLHR soll sichergestellt werden, dass den Luftverkehrsteilnehmern die Luftfahrthindernisdaten in der erforderlichen Genauigkeit und Aktualität zur Verfügung gestellt werden.

Die Einrichtung und Führung des ZLHR soll alle Maßnahmen umfassen, die notwendig sind, um einen konsistenten Erstbestand an Luftfahrthindernisdaten aufzubauen und danach einen möglichst aktuellen Status der eingetragenen Daten zu gewährleisten. Aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten zur

Erteilung von Ausnahmegewilligungen für Luftfahrthindernisse gemäß § 92 LFG müssen die Datenbestände des Bundes mit jenen der Länder zusammengeführt und mit einem Referenzdatenbestand geometrisch abgeglichen werden. Als Referenzdatenbestand soll das Digitale Landschaftsmodell (DLM) des Bundesamts für Eich- und Vermessungswesen (BEV) herangezogen werden. Aus diesem Grund soll das BEV zur Erstellung des Zentralen Luftfahrthindernisregisters zuständig sein.

Als erster Schritt sollen zunächst die Luftfahrthindernisse gemäß § 85 Abs. 1 (Objekte innerhalb von Sicherheitszonen) sowie gemäß § 85 Abs. 2 Z 1 und 2 (Objekte, die 100 m übersteigen, sowie Objekte, die 30m übersteigen und sich das Objekt auf einer natürlichen oder künstlichen Bodenerhebung befindet, die mehr als 100 m aus der umgebenden Landschaft herausragt) in das ZLHR aufgenommen werden. Um den Vorgaben des ICAO Annex 15, Kapitel 10, zu entsprechen, sollen darüber hinaus auch weitere Objekte, die zwar national nicht als Luftfahrthindernisse gelten, jedoch in der Umgebung von Flugplätzen mit Instrumentenlandebahn liegen, in das Register aufgenommen werden. Die nähere Darlegung dieser Objekte soll in einem neuen § 96c erfolgen.

Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, der Bundesminister für Landesverteidigung, das BEV sowie die Landeshauptleute sollen berechtigt sein, zur Erfüllung ihrer jeweiligen gesetzlichen Aufgaben Einsicht in das ZLHR zu nehmen. Die Austro Control GmbH soll verpflichtet sein, die im Zentralen Luftfahrthindernisregister enthaltenen Angaben über die Lage, Höhenwerte, Art oder Beschaffenheit des Luftfahrthindernisses samt den etwaigen Kennzeichnungsmaßen oder die etwaige Entfernung des Luftfahrthindernisses luftfahrtüblich kundzumachen. Um die erforderliche Qualität der Daten sicherzustellen, soll die Austro Control GmbH im Rahmen ihrer Aufgaben als zuständige Flugverkehrsdienstleisterin - wie schon bisher - die ausführenden Bestimmungen zur Verordnung (EU) Nr. 73/2010 zur Festlegung der qualitativen Anforderungen an Luftfahrtdaten und Luftfahrtinformationen für den einheitlichen europäischen Luftraum (ADQ-Verordnung), ABl. Nr. L 23 vom 27.1.2010 S. 23, bzw. - ab dem 27. Jänner 2022 - zur Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten sowie sonstiger Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes und die Aufsicht hierüber und zur Verordnung (EU) Nr. 139/2014 erlassen und in luftfahrtüblicher Weise kundmachen.

Ergibt sich bei der Aufnahme von Luftfahrthindernissen in das ZLHR, dass die tatsächliche Lage, Höhenwerte, Art oder Beschaffenheit des Luftfahrthindernisses von den Angaben in der jeweiligen Ausnahmegewilligung gemäß § 92 abweichen, soll vorgesehen werden, dass die zur Erteilung der Ausnahmegewilligung zuständige Behörde von Amts wegen eine entsprechende Berichtigung der Ausnahmegewilligung vorzunehmen hat, soweit nicht § 96 anzuwenden ist.

In einem neuen § 96d soll nunmehr explizit klargestellt werden, welche Luftfahrtkarten gemäß ICAO Annex 4 von der Austro Control GmbH als zuständige Flugverkehrsdienstleisterin zu erstellen und zu veröffentlichen sind. Zur Erstellung dieser Luftfahrtkarten sollen die im ZLHR enthaltenen Angaben heranzuziehen sein, soweit dies erforderlich ist.

Zu Z 105 (§ 99 Abs. 6):

Behebung eines Redaktionsversehens.

Zu Z 106, 135 und 145 (§ 100, § 126 Abs. 4 und § 134 Abs. 2):

Es soll an Stelle des früher gebräuchlichen Begriffes „Bundesministerium“ der richtige Begriff „Bundesminister“ verwendet werden.

Zu den Z 107 und Z 108 (§§ 101 und 102 Abs. 1):

Da auch mit Fesselballonen, die als selbständig im Fluge verwendbares Luftfahrtgerät gelten (vgl. § 22 Abs. 1 Z 2), Personen befördert werden können, sollen die Bestimmungen über die gewerbsmäßige Beförderung auch für Fesselballone angewendet werden. Es soll dadurch sichergestellt werden, dass ein gleich hohes Sicherheitsniveau wie bei der gewerblichen Beförderung mit Freiballonen besteht, um insbesondere im Fall einer Loslösung der Fessel oder bei einer anderen Störung eine Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt möglichst hintanzuhalten.

Zu Z 109 (§ 102 Abs. 4):

Es sollen mit dem explizit angeführten öffentlichen Werbeverbot für Selbstkostenflüge „versteckte“ gewerbliche Beförderungen verhindert werden.

Zu Z 110 (§ 102 Abs. 6):

Mit dieser Bestimmung soll sichergestellt werden, dass bei Angeboten für gewerbliche Beförderungsleistungen vom Anbieter dargelegt wird, welches Unternehmen die Beförderung schlussendlich tatsächlich

durchführt. So soll dem Passagier von vornherein bekannt sein, ob der Anbieter die Beförderungsleistung lediglich vermittelt oder aber selbst durchführt oder sich eines Erfüllungsgehilfen bedient.

Zu Z 111 (§ 104 Abs. 2):

Im Sinne der Verfahrensvereinfachung sollen im Antrag auf Erteilung einer Beförderungsbewilligung nur mehr die Anzahl und die Art der vorgesehenen Luftfahrzeuge bzw. der vorgesehene Einsatz von Fesselballonen angegeben werden, die genauen Festlegungen auf Baumuster sollen erst im Zuge der Betriebsaufnahmebewilligung erfolgen.

Zu Z 112 (§ 105):

Diese Bestimmung soll im Sinne der Verwaltungsvereinfachung entfallen, da die Belange des Standortes ohnehin im Rahmen des Verfahrens zur Beförderungs- und Betriebsaufnahmebewilligung von Amts wegen zur Wahrung des Interesses der Sicherheit der Luftfahrt berücksichtigt werden.

Zu Z 113 bis Z 116 (§ 106):

Mit diesen Änderungen soll berücksichtigt werden, dass zum Zeitpunkt der Antragstellung für eine Beförderungsbewilligung weder die fachliche Eignung des Antragstellers noch das Vorliegen einer entsprechenden Versicherung erforderlich ist. Diese Nachweise sind erst bei Erteilung der Betriebsaufnahmebewilligung zu erbringen (vgl. die entsprechenden Änderungen in § 108). Weiters soll im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt festgelegt werden, dass für Rundflüge mit Motorluftfahrzeugen, ausgenommen Ultraleichtluftfahrzeuge, nur jene Luftfahrzeuge eingesetzt werden dürfen, für die ein gemäß international angewandte Standards ausgestelltes Lufttüchtigkeitszeugnis (sog. ICAO-Standardlufttüchtigkeitszeugnis) gültig vorliegt und die zu grenzüberschreitenden Flügen im internationalen Luftverkehr berechtigt sind. Hintergrund für diese Regelung ist, dass gerade im Hinblick Luftfahrzeuge, die für eine gewerbliche Personenbeförderung eingesetzt werden, ein allgemein anerkannter Lufttüchtigkeitsstandard ohne Einschränkungen Voraussetzung sein muss.

Zu Z 117 und Z 118 (§ 108):

Das Vorliegen der entsprechenden Versicherungen soll erst zum Zeitpunkt der Erteilung der Betriebsaufnahmebewilligung bzw. des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses oder der Erklärung über die Fähigkeit erforderlich sein, daher soll der diesbezügliche Nachweis nunmehr in § 108 aufgenommen werden (siehe auch die Erläuterungen zu § 106). Weiters sollen die Erklärungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sowie der Verordnung (EU) 2018/395 und der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 berücksichtigt werden.

Zu Z 119 und Z 120 (§ 110):

Es sollen die Erklärungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 965/2012 sowie der Verordnung (EU) 2018/395 und der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 berücksichtigt werden.

Zu Z 121 (§ 110a):

Es soll im Sinne der Verwaltungsvereinfachung eine spezielle Bestimmung für den Fall, dass der Inhaber einer Beförderungsbewilligung oder einer Betriebsgenehmigung diese freiwillig zurücklegen möchte, eingeführt werden. Demnach soll die jeweilige Bewilligung zum Zeitpunkt des Einlangens der Verzichtserklärung beim Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als widerrufen gelten.

Zu Z 122 (§ 120 Abs. 2):

Im Hinblick auf unionsrechtliche Entwicklungen gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten sowie sonstiger Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes und die Aufsicht hierüber soll auch die Möglichkeit der Übertragung der Zuständigkeit zur Durchführung des Flugwetterdienstes auf Flugfeldern an andere Dienstleister eingeführt werden.

Zu Z 123 bis 126 (§ 120b Abs. 4, § 120c Abs. 2, § 120d Abs. 1 und § 120e):

Es soll berücksichtigt werden, dass die Durchführungsverordnungen (EU) 1034/2011 und (EU) 1035/2011 durch die Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten sowie sonstiger Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes und die Aufsicht hierüber ersetzt wurden.

In § 120d Abs. 1 soll zudem gemäß Art. 41 der Verordnung (EU) 2018/1139 und Art. 7 der Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 ermöglicht werden, dass Anbieter von Fluginformationsdiensten erklären können, dass sie über die Befähigung und die Mittel zur Wahrnehmung der Verantwortlichkeiten

verfügen, die mit der Erbringung der Dienste verbunden sind. Diese Erklärung ersetzt die ansonsten erforderliche Zertifizierung als Flugsicherungsorganisation.

Zu Z 127 (§ 121 Abs. 2):

Es soll klargestellt werden, dass auch unbemannte Luftfahrzeuge den Anordnungen in den für die militärische Nutzung reservierten Bereichen unterliegen. Weiters soll – ähnlich wie in § 5 Abs. 5 - die Möglichkeit geschaffen werden, dass nach Maßgabe der Erfordernisse der Verkehrssicherheit und der militärischen Interessen die Klassifizierung der militärisch reservierten Lufträume festgelegt wird.

Zu Z 128 bis 130 (§ 122 Abs. 1, Abs. 2 und Abs. 2a):

Es soll im Sinne der Verwaltungsökonomie die Betriebsbewilligung für Flugsicherungsanlagen entfallen. Stattdessen soll die Flugsicherungsorganisation die Fertigstellung des Vorhabens anzeigen und bestätigen, dass das Vorhaben bewilligungsgemäß errichtet oder abgeändert worden ist. Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als zuständige Behörde soll sodann die Möglichkeit haben, im Zuge der Aufsicht die Übereinstimmung der Flugsicherungsanlage mit der diesbezüglich erteilten Bewilligung zu überprüfen und die Behebung etwaiger Mängel veranlassen.

Zu Z 131 und Z 132 (§ 122 Abs. 5):

Die Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 wurde zunächst durch die Durchführungsverordnung (EU) Nr. 391/2013 aufgehoben, diese Verordnung wurde wiederum durch die Durchführungsverordnung (EU) 2019/317 aufgehoben. Der Verweis soll daher entsprechend angepasst werden.

Da das sich das Verfahren zur Festsetzung der Gebühren für die Flugsicherungsdienste unmittelbar aus der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2019/317 ergibt, soll nur mehr die Veröffentlichung der Höhe der Gebührensätze geregelt werden. Diese soll auf der Homepage des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie spätestens zwei Wochen vor der jeweiligen Gültigkeit erfolgen.

Zu Z 133 (§ 124 Abs. 2):

Es soll zum einen explizit darauf hingewiesen werden, dass auch im Bereich der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 im Hinblick auf die Aufsichtsbefugnisse über die Flugsicherungsorganisationen die Bestimmung des § 120c Abs. 2 anzuwenden ist, wonach der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die zuständige nationale Aufsichtsbehörde betreffend die Flugsicherungsorganisationen ist. Zum anderen soll ergänzt werden, dass neben den nationalen Übergangsbestimmungen bzw. begleitenden und ausführenden Regelungen zur Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012 auch nationale Sonderregelungen und Ausnahmen möglich sind. Diese sollen ebenfalls mit Verordnung des Bundesministers für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie festgelegt werden können, wobei die Kundmachung von Ausnahmen von der Flugplanpflicht, die etwaige Aussetzung dieser Ausnahmen sowie Sonderregelungen über den Flugplaninhalt auch luftfahrtüblich erfolgen kann.

Zu Z 134 (§ 126 Abs. 2):

An Stelle des in dieser Bestimmung genannten und im Hinblick auf Luftfahrtveranstaltungen nicht vorrangig relevanten Interesses „öffentliche Sicherheit und Ordnung“ soll auf die Gefährdung sämtlicher öffentlicher Interessen, jedoch insbesondere des Interesses der Sicherheit der Luftfahrt Rücksicht genommen werden. Zum Begriff „Sicherheit der Luftfahrt“ gibt es eine umfangreiche Judikatur, im Wesentlichen sollen dabei sämtliche Gefahren, die der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohen oder aber für den Luftverkehr selbst bestehen, davon umfasst sein, wobei diese Gefahren durch den Kompetenztatbestand „Verkehrswesen“ begrenzt sind und nicht einer anderen Materie, wie zB der öffentlichen Sicherheit, zuzuordnen sind. Weiters soll explizit angeführt werden, dass die Bewilligung auch dann zu versagen ist, wenn es durch die Veranstaltung zu einer unverhältnismäßigen Lärmbelästigung kommen kann.

Zu Z 135 (§ 126 Abs. 4):

Die veraltete Bezeichnung „Bundesministerium“ soll durch die richtige Bezeichnung „Bundesminister“ ersetzt werden.

Zu Z 136 (§ 128 Abs. 3):

Die bisher innerhalb und unterhalb von Sicherheitszonen verbotenen Laser sollen nunmehr erlaubt sein, wenn eine Bewilligung gemäß § 94 vorliegt. Eine Überprüfung hat ergeben, dass mit der Vorschreibung von geeigneten Auflagen auch eine Verwendung von Lasern insbesondere für Lasershows und ähnliche Veranstaltungen innerhalb und unterhalb von Sicherheitszonen ermöglicht werden kann, ohne das Interesse der Sicherheit der Luftfahrt zu gefährden.

Zu Z 137 (§ 130 Abs. 1 und Abs. 2):

Mit dieser Änderung soll der Entfall der Flugmodelle (siehe die Erläuterungen zu Z 26) berücksichtigt werden, wobei gleichzeitig auch ein Redaktionsversehen behoben wird, da mit Flugmodellen bereits aufgrund deren vormaligen Definition (Betrieb ausschließlich zum Zwecke des Fluges selbst) keine Luftbildaufnahmen gemacht konnten.

Zu Z 138 und 139 (§ 131 Abs. 2):

Mit dieser Änderung soll zum einen die Auflösung der JAA mit 30. Juni 2009 und die Übernahme der Regelungskompetenz durch die Europäische Union berücksichtigt werden. Es soll daher nunmehr die Möglichkeit geschaffen werden, dass mit Verordnung unionsrechtliche Regelungen auch für den nationalen Regelungsbereich für anwendbar erklärt werden können. Diese unionsrechtlichen Regelungen werden insoweit zu nationalen Regelungen. Weiters soll die gesetzliche Grundlage für – insbesondere - begleitende nationale Regelungen zu den unionsrechtlichen Vorgaben hinsichtlich der Maßnahmen bei Beeinträchtigungen von Piloten und Besatzungsmitgliedern durch psychoaktive Substanzen und Alkohol geschaffen werden.

Zu Z 140 (§ 131 Abs. 4):

Die Zitierung der Fundstelle der Verordnung (EG) Nr. 965/2012 befindet sich bereits in § 9 Abs. 5 und soll daher entfallen. Weiters sollen die Verordnung (EU) Nr. 2018/395 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für den Flugbetrieb mit Ballonen sowie für die Lizenzerteilung für die Flugbesatzung von Ballonen sowie die Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für den Flugbetrieb mit Segelflugzeugen angeführt werden und der Ersatz der bisherigen „EASA-Basic“ – Verordnung (EG) Nr. 216/2008 durch die Verordnung (EU) 2018/1139 berücksichtigt werden.

Zu Z 141 (§ 131 Abs. 6):

Es soll klargestellt werden, dass nunmehr auch die Verordnung (EU) Nr. 2018/395 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für den Flugbetrieb mit Ballonen sowie für die Lizenzerteilung für die Flugbesatzung von Ballonen und die Durchführungsverordnung (EU) 2018/1976 zur Festlegung detaillierter Vorschriften für den Flugbetrieb mit Segelflugzeugen zu beachten sind und es soll der Ersatz der bisherigen „EASA-Basic“ – Verordnung (EG) Nr. 216/2008 durch die Verordnung (EU) 2018/1139 berücksichtigt werden.

Zu Z 142 (§ 131 Abs. 7):

Es soll berücksichtigt werden, dass aufgrund der neuen „EASA-Basic“ – Verordnung (EU) Nr. 2018/1139 auch nationale Ausnahmen von der Anwendbarkeit der EASA-Regelungen zulässig sind (siehe auch die Erläuterungen zu § 24a).

Zu Z 143 und Z 144 (§ 132a):

In Abs. 1 soll berücksichtigt werden, dass § 41 nunmehr entfallen soll (siehe die Z 76).

Mit einem neuen Abs. 3 soll die Austro Control GmbH die Möglichkeit zur Erlassung ausführender Regelungen im Bereich der Gästeflugregelung erhalten, wenn dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich bzw. tunlich ist.

Zu Z 145 (§ 134 Abs. 2):

Es soll die früher gebräuchliche Bezeichnung „Bundesministerien“ durch die richtige Bezeichnung „Bundesministern“ ersetzt werden.

Zu Z 146 (§ 134a):

Die in Abs. 2 für die Zuverlässigkeitsüberprüfung (kurz „ZÜP“) vorzulegenden Daten sollen gegenüber der bisherigen Rechtslage zum Zwecke der eindeutigen Identitätsfeststellung um den allfälligen Geburtsnamen, das Geschlecht und die Vornamen der Eltern ergänzt werden. Des weiteren sollen, wenn die Person in den letzten fünf Jahren außerhalb Österreichs wohnte, ausländische Strafregisterbescheinigungen oder vergleichbare Nachweise der Wohnsitzstaaten, welche bei erstmaliger Vorlage nicht älter als 6 Monate sein dürfen, vorgelegt werden. Sofern die ausländischen Strafregisterbescheinigungen nicht in Deutsch oder Englisch verfasst sind, soll eine beglaubigte Übersetzung (in Deutsch oder Englisch) erforderlich sein. Aus Sicherheitsgründen soll für dieses Erfordernis keine Mindestdauer des Wohnsitzes im Ausland festgelegt werden. Um feststellen zu können, ob es sich tatsächlich um die zu überprüfende Person handelt, soll die Vorlage eines der aufgelisteten amtlichen Lichtbildausweise erforderlich sein. In Abs. 1 soll weiters durch die Änderung des ersten Satzes deutlicher zum Ausdruck kommen, dass der Flughafenausweis lediglich für den unbegleiteten Zugang zum Sicherheitsbereich erforderlich ist. Unverändert bleiben soll der bereits in der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 enthaltene Grundsatz, dass der Zugang zu Sicherheitsbereichen nur gestattet werden darf, wenn legitime Gründe dies erfordern.

Die zu überprüfende Person hat das Einverständnis zur Vorgangsweise gemäß Abs. 1 bis 3 zu erteilen. Bei dieser Zustimmung zur Überprüfung der Zuverlässigkeit handelt es sich nicht um eine Einwilligung im Sinne der DSGVO (die Verarbeitung der Daten beruht auf einer gesetzlichen Grundlage).

In Abs. 4 soll explizit klargestellt werden, dass es – unbeschadet der Bestimmungen über die Zuverlässigkeitsüberprüfung und den grundsätzlich legitimen Gründen für den Zugang – letztlich in der Entscheidungsgewalt des Zivilflugplatzhalters gelegen ist, welchen Personen er den unbegleiteten Zugang ermöglicht. Diese Entscheidungsgewalt des Zivilflugplatzhalters ist Ausfluss seiner Privatautonomie und des Hausrechtes über das Flugplatzareal. So kann zB nur der Zivilflugplatzhalter beurteilen, welche Person aus betrieblichen Gründen Zugang zu den Sicherheitsbereichen des Flughafens haben muss (zur Voraussetzung der betrieblichen Gründe vgl. Art. 1.2.3.1 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998). In diesem Zusammenhang soll klargestellt werden, dass kein Rechtsanspruch auf den unbegleiteten Zugang zu den Sicherheitsbereichen eines Flughafens und auf Ausstellung eines Flughafenausweises besteht. Es handelt sich bei einem Flughafenausweis um kein behördliches Dokument.

In Abs. 5 sollen die Voraussetzungen für die Ausstellung des Flugbesatzungsausweises für ein von einem Luftfahrtunternehmen beschäftigtes Besatzungsmitglied geregelt werden. Der Flugbesatzungsausweis soll vom Luftfahrtunternehmen nur jenen Personen ausgestellt werden dürfen, die sich einer Zuverlässigkeitsüberprüfung unterzogen haben. Das Verfahren soll – wie bisher – in sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen über das Verfahren betreffend die Ausstellung des Flughafenausweises geführt werden. Es soll daher in Abs. 5 auf die sinngemäße Anwendung der Abs. 1 bis 3 verwiesen werden.

In Abs. 6 soll nunmehr das Verfahren der Zuverlässigkeitsüberprüfung für sämtliche weitere Personen, die für Tätigkeiten eingestellt bzw. eingesetzt werden, für die als Voraussetzung eine Zuverlässigkeitsüberprüfung in der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 vorgesehen ist, geregelt werden (beispielsweise „EU-Validierer“ gemäß Pkt. 11.6.3.5. und Ausbilder gemäß Pkt. 11.5.1. des Anhangs der DVO 2015/1998).

Als zuverlässig gemäß Verordnung (EG) Nr. 300/2008 ist eine Person anzusehen, welche die persönliche Eignung für den unbegleiteten Zugang zu Sicherheitsbereichen mitbringt. Die zuständige Behörde hat eine Prognose zu erstellen, ob eine bestimmte Person allein auf Grund ihrer Identität (z. B. Zugehörigkeit zu bestimmten Organisationen und Verbindungen, Naheverhältnis zu terroristischen oder terrorgeneigten Gruppen) oder auf Grund ihres bisherigen Verhaltens, insbesondere in den letzten fünf Jahren, die Zielsetzungen der Verordnung gefährden könnte (zB Einbringen von verbotenen Gegenständen in den Sicherheitsbereich des Flughafens). Um dies zu erleichtern, sollen nunmehr in Abs. 7 Umstände festgelegt werden, die so schwer wiegen, dass bei deren Vorliegen die Zuverlässigkeit der überprüften Person jedenfalls zu verneinen ist.

In Abs. 9 soll klargestellt werden, welche Aktenbestandteile von der Akteneinsicht ausgenommen sein sollen. Aktenbestandteile sollen bei Vorliegen der Umstände des § 17 Abs. 3 AVG und/oder bei einer Gefährdung der Aufgaben der Sicherheitsbehörden ausgenommen sein.

Mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/103, welche die Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 ändert, wurde die Zuverlässigkeitsüberprüfung in zwei Kategorien unterteilt. Diese Änderung sollte ursprünglich mit 31. Dezember 2020 in Kraft treten und wird nunmehr aufgrund der Covid-19 Pandemie mit 31. Dezember 2021 in Kraft treten [s. Durchführungsverordnung (EU) 2020/910]. Die Einführung der „erweiterten“ und „normalen“ Zuverlässigkeitsüberprüfung erfordert eine nationale Übergangsregelung, da die unionsrechtlichen Regelungen in manchen Bereichen den Mitgliedstaaten die Entscheidung überlassen, ob eine „erweiterte“ oder „normale“ Zuverlässigkeitsüberprüfung zu erfolgen hat. In Abs. 10 soll daher festgelegt werden, welche der Zuverlässigkeitsüberprüfungen ab dem 31. Dezember 2021 als „erweitert“ bzw. „normal“ im Sinne des Unionsrechtes anzusehen sind, da diese Unterscheidung sich auf den unionsrechtlich vorgegebenen Wiederholungszeitraum der Zuverlässigkeitsüberprüfung (ein bzw. drei Jahre) auswirkt. Im Wesentlichen soll für jenen Personenkreis, der sich bisher einer beschäftigungsbezogenen Überprüfung unterziehen musste (vgl. § 1 Abs. 3 NASP-VO), festgelegt werden, dass ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens der unterschiedlichen Zuverlässigkeitsüberprüfungen (31. Dezember 2021) eine „normale“ Zuverlässigkeitsüberprüfung alle drei Jahre durchzuführen ist. Da sich die von einer Zuverlässigkeitsüberprüfung betroffenen Personen teilweise auch einer Sicherheitsüberprüfung aufgrund der Bestimmungen des Luftfahrtsicherheitsgesetzes 2011 - LSG 2011, BGBl. I Nr. 111/2010 idgF, zu unterziehen haben, soll in Abs. 8 festgehalten werden, dass durch diesen Umstand das Erfordernis der Zuverlässigkeitsüberprüfung bis zu jenem Zeitpunkt, an dem die Zuverlässigkeitsüberprüfung zu wiederholen ist, erfüllt ist. Die gemäß LSG 2011 erforderlichen Wiederholungen der Sicherheitsüberprüfung bleiben unberührt.

Zu Z 147 (§ 134b):

Die aufgrund der Durchführung der Zuverlässigkeitsüberprüfungen bereits bisher notwendige Datenverarbeitung soll durch § 134b erleichtert werden. Grundsätzlich ist zur gegenständlichen Datenverarbeitung festzuhalten, dass diese bereits im Jahr 2007 an die Datenschutzkommission (DSK) gemeldet und im DVR registriert wurde. Nachdem schon zum damaligen Zeitpunkt strafrechtlich relevante Daten verarbeitet werden sollten, wurde die Datenverarbeitung einem Vorabkontrollverfahren gemäß § 18 DSG 2000 durch die DSK unterzogen. Die Datenkategorien haben sich seitdem nicht wesentlich geändert. Im Hinblick auf Daten gemäß Art. 10 DSGVO (Daten über strafrechtliche Verurteilungen und Straftaten) liegt der Unterschied in der Herkunft der Daten. Bei Auslandsbezug (Wohnsitz in den letzten fünf Jahren im Ausland) sollen diese Daten, aufgrund des erhöhten Verwaltungsaufwands, vom Betroffenen selbst übermittelt werden. Aufgrund dessen ist eine Datenschutz-Folgenabschätzung gemäß Art. 35 DSGVO nicht erforderlich. Um mögliche Risiken zu minimieren und die Plattform möglichst sicher auszugestalten, wurde jedoch eine Risikoanalyse erstellt.

Gemäß § 134b Abs. 1 soll der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie eine in mehrere Bereiche aufgeteilte Plattform betreiben. Den Zivilflugplatzhaltern, Luftfahrtunternehmen und Stellen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 soll eine Plattform zur Verfügung gestellt werden, in welche diese die personenbezogenen Daten der zu überprüfenden Person gemäß § 134a Abs. 2 einspeisen. Diese Daten sollen über die Plattform den Sicherheitsbehörden zur Erfüllung ihrer Aufgaben gemäß §140d LFG übermittelt werden. Es soll sichergestellt werden, dass die Übertragung des Ergebnisses der sicherheitspolizeilichen Überprüfung (sicherheitspolizeiliche Bedenken liegen vor oder nicht) und die Gründe dieser sicherheitspolizeilichen Bedenken (siehe § 140d Abs. 2 2. Satz LFG des vorliegenden Entwurfes) ausschließlich an den Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie erfolgt.

Zivilflugplatzhalter, Luftfahrtunternehmen und Stellen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 sollen grundsätzlich lediglich das Ergebnis der Zuverlässigkeitsüberprüfung ihrer eigenen Bewerber aus der ihnen zur Verfügung gestellten Plattform abrufen können. Die Abfragemöglichkeit des Ergebnisses der Zuverlässigkeitsüberprüfung besteht längstens bis zum ursprünglich vorgesehenen Ablaufzeitpunkt. Die Datenbank stellt technisch sicher, dass mit dem Ablauf der ZÜP-Frist sich der ZÜP-Status automatisch auf „unbekannt“ ändert. Darüber hinaus soll aber aus Gründen der Verwaltungsökonomie in Abs. 2 die Möglichkeit geschaffen werden, die Abrufmöglichkeit für einen neuen Arbeitgeber/Auftraggeber einzurichten, wenn die überprüfte Person diesbezüglich beim Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ansucht. Die Abrufung des Ergebnisses der Zuverlässigkeitsüberprüfung sonstiger Personen (z. B. Mitarbeiter eines anderen Luftfahrtunternehmens) ist datenschutzrechtlich jedenfalls nicht zulässig (ungeachtet dessen, dass dies durch Zugriffsbeschränkungen technisch unmöglich gemacht werden soll). Die Einrichtung der Abfragemöglichkeit des ZÜP-Status ermöglicht eine schnelle Unterrichtung der Unternehmen über das Ergebnis der Zuverlässigkeitsüberprüfung sowie über allfällige Änderungen (Entzug). Auch ein negativer ZÜP-Status sollte sinnvollerweise abgerufen werden können, da die Verwaltungspraxis gezeigt hat, dass Personen häufig bei einem neuen Unternehmen erneut versuchen, Tätigkeiten aufzunehmen, für die eine Zuverlässigkeitsüberprüfung vorgesehen ist und somit sichergestellt ist, dass das Unternehmen nicht irrtümlich von einer positiven ZÜP-Status ausgeht, der tatsächlich nicht bestand oder vorzeitig beendet wurde. Die Abfragemöglichkeit des negativen ZÜP-Status (Unzuverlässigkeit) ist jedoch aus datenschutzrechtlichen Erwägungen mit einem Jahr zu begrenzen. Festzuhalten ist, dass innerhalb eines kürzeren Zeitraumes (beispielsweise einige Monate) kein anderes Ergebnis einer erneuten Zuverlässigkeitsüberprüfung wahrscheinlich ist. Die Abfragemöglichkeit sollte somit auch bewirken, dass zwecklose Ersuchen um Zuverlässigkeitsüberprüfung unterbleiben.

In Abs. 3 sollen die Löschfristen geregelt werden. 10 Jahre nach Ablauf der zuletzt durchgeführten Sicherheitsüberprüfung soll der gesamte Datensatz der überprüften Person gelöscht werden. Eine Festlegung auf 5 Jahre wäre jedenfalls zu kurz, da einerseits im Falle einer neuerlichen Überprüfung zumindest die letzten 5 Jahre gemäß Verordnung (EU) Nr. 300/2008 zu überprüfen sind und andererseits die Erfahrung zeigt, dass einige Zeit Inaktivität (zB. aufgrund von Karenzen etc.) durchaus vorkommen. Eine Differenzierung bezüglich spezieller Datenkategorien wurde vorgenommen. Bedenken im Sinne des § 134a Abs. 7 sollen so lange erfasst sein, als der gesamte Datensatz der überprüften Person vorhanden ist, da es sich dabei um Umstände handelt, die so schwerwiegend sind, dass die Zuverlässigkeit der überprüften Person ex lege verneint wird. Sowohl Daten über strafrechtliche Verurteilungen als auch Bedenken, die jeweils nicht unter die Kriterien des § 134a Abs. 7 fallen oder sich aus diesen ergeben, sollen 5 Jahre nach dem Vorliegen des negativen Ergebnisses der Zuverlässigkeitsüberprüfung gelöscht werden. Für mündige Minderjährige soll eine Sonderregelung hinsichtlich der an sich kurzen Löschfrist für Daten minderjährig überprüfter Personen eingeführt werden, da damit gerechnet werden kann, dass wiederholt überprüfte

mündige Minderjährige (beispielsweise Lehrlinge am Flughafen) auch in weiterer Zukunft Zuverlässigkeitsprüfungen durchlaufen.

Zu Z 148 (§ 136 Abs. 2):

Da mit der neuen EASA-Grundverordnung (EU) 2018/1139 auch Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt geändert worden ist, soll der Abs. 2 dementsprechend angepasst werden.

Zu Z 149 (§ 136 Abs. 4):

Da es im Falle von Feiertagen und dem Wochenende nicht immer möglich war, die bisher festlegte Frist zur Weiterleitung der Meldungen an die jeweilige Aufsichtsbehörde innerhalb von 72 Stunden zu gewährleisten, soll diese Frist auf den Zeitraum von zwei Werktagen geändert werden. Diese Änderung führt zu keiner Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt, da die Meldungen grundsätzlich – mit wenigen Ausnahmen – nunmehr schneller weitergeleitet werden.

Mit der Ergänzung des Gefahrgutbeförderungsgesetzes soll darauf Bedacht genommen werden, dass auch in diesem Gesetz aufsichtsbehördliche Verpflichtungen festgelegt sind.

Zu Z 150 (§ 136 Abs. 5):

Aus Gründen der Verwaltungsökonomie soll nunmehr die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB) zu Erstellung des Sicherheitsberichtes gemäß Art. 13 Abs. 11 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 zuständig sein, da der von der SUB zu erstellende Sicherheitsbericht gemäß Art. 4 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt in weiten Teilen denselben Inhalt haben muss. Weiters soll der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als zuständige Stelle gemäß Art. 16 Abs. 12 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 zur Überwachung der Einhaltung der Redlichkeitskultur benannt werden.

Zu Z 151 und 152 (§ 139a Abs. 3 und Abs. 4):

In Abs. 3 soll klargestellt werden, dass die Schienen-Control GmbH zur Durchführung der Qualitätssicherung und Aufsicht Auskünfte verlangen kann und Zutrittsberechtigungen hat.

Um der Schienen-Control GmbH die Möglichkeit zu geben, ihren Rechtsstandpunkt hinsichtlich der ordnungsgemäß Einhaltung der Fluggastrechte bzw. der Rechte von behinderten Fluggästen in Verwaltungsstrafverfahren effektiv zu vertreten, soll sie Parteistellung sowie die Möglichkeit der Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht und der Revision an den Verwaltungsgerichtshof erhalten (Abs. 4). Diese Parteistellung soll sich auf Verstöße gegen die Verpflichtung zur Mitwirkung sowie Erteilung aller zur Beurteilung der Sachlage erforderlichen Auskünfte und zur Vorlage der erforderlichen Unterlagen sowie auf Verstöße gegen die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 und Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 beziehen.

Zu Z 153 (§ 140 Abs. 4):

Es soll festgelegt werden, dass die Erkenntnisse und Beschlüsse der Verwaltungsgerichte an den Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu übermitteln sind.

Zu Z 154 (§ 140a):

Es soll berücksichtigt werden, dass § 105 mit dieser Novelle entfallen soll.

Zu Z 155 (§ 140b Abs. 1 Z 2 und Z 4):

Hinsichtlich § 140b Abs. 1 Z 2 siehe die Erläuterungen zu Z 26 u.a. Hinsichtlich § 140b Abs. 1 Z 4 soll ein Redaktionsversehen behoben werden.

Zu Z 157 (§ 140d Abs. 1):

Es soll die Anpassung der Zitierungen an die neue Durchführungsverordnung (EU) 2015/1998 erfolgen.

Zu Z 158 (§ 140d Abs. 2):

Datenschutzrechtlich relevante Begrifflichkeiten sollen an die Datenschutz-Grundverordnung („Verarbeitung“: Art. 4 Z 2 Datenschutzgrundverordnung) angepasst werden. Die weiteren Anpassungen sollen aufgrund der Einführung des „Kriterienkataloges“ für die Zuverlässigkeitsüberprüfung (§ 134a Abs. 7 LFG) erfolgen.

Zu Z 159 (§ 140e):

Mit dieser Bestimmung soll die im Sinne von Artikel 9 Abs. 2 lit. g der Datenschutz-Grundverordnung (EU) Nr. 2016/679 zulässige Übermittlung von Daten, welche die mangelnde Verlässlichkeit oder die mangelnde flugmedizinische Tauglichkeit von Inhabern luftfahrtrechtlicher Berechtigungen oder Bewilligungen betreffen, geregelt werden. Werden bei der Vollziehung luftfahrtrechtlicher Bestimmungen Tat-

sachen bekannt, die auf eine mangelnde Verlässlichkeit oder mangelnde fachliche Befähigung oder mangelnde flugmedizinische Tauglichkeit von Inhabern luftfahrtrechtlicher Berechtigungen oder Bewilligungen schließen lassen, soll die jeweilige Luftfahrtbehörde verpflichtet sein, diese Informationen den für die Erteilung dieser Berechtigungen oder Bewilligungen zuständigen Luftfahrtbehörden zu übermitteln. Werden die mangelnde Verlässlichkeit oder flugmedizinische Tauglichkeit im Rahmen der Vollziehung anderer als luftfahrtrechtlicher Bestimmungen (zB Kraftfahrrecht) bekannt, dann soll die jeweilige Behörde berechtigt sein, diese Informationen an die zuständige Luftfahrtbehörde weiterzuleiten. Die Übermittlung dieser Daten soll nur zulässig sein, wenn dies zum Schutz lebenswichtiger Interessen der betroffenen Person oder einer anderen natürlichen Person oder im öffentlichen Interesse der Sicherheit der Luftfahrt gelegen ist. Beim öffentlichen Interesse der Sicherheit der Luftfahrt handelt es sich um ein erhebliches öffentliches Interesse im Sinne von Art. 9 Abs. 2 lit. g der Datenschutz-Grundverordnung, da es sich beim Betrieb von Luftfahrzeugen um eine potentiell sehr gefährliche Tätigkeit handelt, die sehr großen Schaden anrichten kann (daher besteht hinsichtlich des Betriebes von Luftfahrzeugen und der Beförderung von Personen und Fracht mit Luftfahrzeugen auch eine Gefährdungshaftung). Es ist somit im öffentlichen Interesse gelegen, dass diese potentielle Gefährdung soweit wie möglich hintangehalten wird. Dazu gehört auch, dass möglichst jene Personen, die weder die persönliche noch die medizinische Eignung zur Inbetriebnahme von Luftfahrzeugen haben, nach Durchführung der dafür vorgesehenen Verwaltungsverfahren daran gehindert werden, eine Gefährdung für die Allgemeinheit darzustellen. Die nunmehr vorgesehene Datenübermittlung soll einen ersten Schritt für die Durchführung der erforderlichen Verfahren darstellen. Mit dieser Bestimmung soll jedoch keinesfalls in jene Rechte der betroffenen Person eingegriffen werden, die in der österreichischen Rechtsordnung sowie der Unionsrechtsordnung enthalten sind. Sämtliche Parteien- und Grundrechte sowie Rechtsmittelbehelfe bleiben unberührt. Es sind daher die Kriterien des Art. 9 Abs. 2 lit. g Datenschutz-Grundverordnung erfüllt.

Zu Z 160 (§ 141 Abs. 1a):

Es soll ein Verweisungsfehler behoben werden.

Zu Z 161 (§ 141 Abs. 4):

Da sich in der praktischen Vollziehung herausgestellt hat, dass zur ordnungsgemäßen Durchführung der Aufsicht auch eine Auskunftserteilung insbesondere durch Passagiere, Zivilflugplatzhalter oder Flugsicherungsstellen erforderlich sein kann, soll diese Bestimmung dahingehend erweitert werden. Weiters sollen auch die Betreiber von selbständig im Fluge verwendbarem Luftfahrzeug (insbesondere Fesselballone) in dieser Bestimmung berücksichtigt werden. Aufgrund des Entfalles des Begriffes „Flugmodelle“ (siehe die Erläuterung zu Z 26 u.a.) sollen auch in dieser Bestimmung die „Betreiber der Flugmodelle“ entfallen.

Zu Z 162 (§ 141b):

Als Mitglied der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) ist die Republik Österreich verpflichtet, dieser zur Erstellung von Statistiken die Verkehrs- und finanziellen Daten der österreichischen Luftverkehrsunternehmen und Flughäfen zu übermitteln. Der neu geschaffene § 141b soll die rechtliche Grundlage für die Erhebung und Weitergabe dieser Daten durch den Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie schaffen. Diese Daten sollen an die Zivile Luftfahrtorganisation weitergegeben werden können sowie darüber hinaus auch für die Erfüllung der gesetzlichen Aufgaben im öffentlichen Interesse verwendet werden dürfen. Bei den Verkehrsdaten handelt es sich um wirtschaftliche Daten sowie um Umweltdaten. Diese Daten sind keine personenbezogenen Daten. Die wirtschaftlichen Daten umfassen insbesondere die Luftfahrzeug-Kilometer, die Luftfahrzeug-Stunden, die Passagierzahl, die Frachttonnen, die Passagier-Kilometer, die Tonnen-Kilometer, Auslastungsgrad, Luftfahrzeugtypen, Luftfahrzeug-Kapazitäten, Umsätze und Kosten (zB. Gehälter, Treibstoff, Miete, Versicherung, Abschreibung, Entgelte). Die Umweltdaten umfassen insbesondere Emissionen (CO₂, NO_x, Partikel etc.) bzw. Lärmdaten (zB Lärmzertifikate für Luftfahrzeugmuster, Lärmwerte für eine bestimmte Abflugroute (SID)).

Zu Z 163 (§ 144 Abs. 1):

Aus Gründen der Verwaltungsökonomie sollen die regelmäßigen Sitzung des Zivilluftfahrtbeirates anstelle mindestens vierteljährlich nunmehr mindestens dreimal im Kalenderjahr stattfinden, wobei auf regelmäßige Abstände (ungefähr alle vier Monate) geachtet werden soll. Die schon bisher bestehende Möglichkeit der darüber hinausgehenden Einberufung der Zivilluftfahrtbeirates durch die Beiratsmitglieder bleibt davon unberührt.

Zu den Z 164 und 165 (§ 145 Abs. 1 und Abs. 2):

In Abs. 1 soll die nunmehrige Unterscheidung zwischen österreichischen und ausländischen Militärflugzeugen berücksichtigt werden (vgl. auch die Z 44). In Abs. 2 sollen die unbemannten Luftfahrzeuge

des Bundes, die zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Ruhe, Ordnung und Sicherheit eingesetzt sind, berücksichtigt werden. Weiters soll die unrichtige Bezeichnung „Bundesministerium“ für Inneres durch die richtige Bezeichnung „Bundesminister für Inneres“ ersetzt werden.

Zu den Z 166 und 167 (§ 145a Abs. 1 und Abs. 3):

In Abs. 1 soll die nunmehrige Unterscheidung zwischen österreichischen und ausländischen Militärflugfahrzeugen berücksichtigt werden (vgl. auch die Z 44). In Abs. 3 soll aus sachlichen Erwägungen an Stelle des bisher federführenden Bundesministers für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie nunmehr der Bundesminister für Landesverteidigung federführend sein.

Zu Z 168 (§ 145b Abs. 3):

Hinsichtlich der Kundmachung der Berechnungsmethode für die Lärmwerte soll festgelegt werden, dass diese auf der Homepage des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu veröffentlichen ist. Diese Berechnung hat in Umsetzung 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, zu erfolgen.

Zu Z 169 (§ 145c):

Mit dieser Bestimmung soll die gesetzliche Grundlage geschaffen werden, dass zur Erfüllung der Verpflichtung des Nachweises über die ordnungsgemäße Umsetzung der Vorgaben des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (AIZ) mit der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) Abkommen über die Durchführung der Auditierungsprogramme abgeschlossen werden können. In diesen Abkommen kann zB festgelegt werden, dass die für die Auditierung im Rahmen des sog. „Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP)“ erforderlichen Daten übermittelt sowie die erforderlichen Auskünfte und Zutritte zu Räumlichkeiten der Luftfahrtbehörden oder Dritter erteilt bzw. gewährt werden. Bei den gegenständlichen Daten handelt es sich nicht um personenbezogene Daten gemäß Art. 4 Z 1 DSGVO.

Zu Z 170 (§ 146 Abs. 2):

Behebung eines Schreibfehlers.

Zu den Z 171 bis 173 (§ 156 Abs. 2, § 160 Abs. 1 und 164 Abs. 2):

Die Haftungshöchstbeträge des Übereinkommens zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen) wurden inflationsbedingt angepasst. Die neuen Haftungshöchstbeträge gelten seit 28. Dezember 2019 und wurden mit BGBl. III Nr. 197/2019 kundgemacht. Dieser Anhebung wurde von der Europäischen Union durch eine Änderung der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 vom 21. April 2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber durch die delegierte Verordnung EU 2020/1118 Rechnung getragen. In Artikel 6 der konsolidierten Fassung der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 wurden die Mindestversicherungssummen zur Deckung von Schäden an Reisegepäck und Gütern auf 1 288 SZR je Fluggast bzw. auf 22 SZR je Kilogramm bei gewerblichen Flügen angehoben. Im österreichischen Luftfahrtgesetz soll nunmehr – parallel zur letzten Anhebung, BGBl. I Nr. 108/2013 – eine Anpassung der Haftungshöchstbeträge sowie der Mindestdeckungssummen an die erhöhten Beträge der völker- bzw. unionsrechtlichen Vorgaben durchgeführt werden.

Im Montrealer Übereinkommen wurde der Haftungshöchstbetrag von 113 100 SZR bei Tod oder bei Körperverletzung von Reisenden auf 128 821 SZR angehoben. Um das österreichische Recht mit den Bestimmungen des Montrealer Übereinkommens in Einklang zu bringen, soll daher auch der für die verschuldensunabhängige Haftung in § 156 Abs. 2 vorgesehene Haftungshöchstbetrag auf 128 821 SZR erhöht werden.

Um die Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes mit den oben angeführten internationalen bzw. unionsrechtlichen Vorgaben in Einklang zu bringen, sollen in § 160 Abs. 1 die Haftungshöchstbeträge für leichte Fahrlässigkeit für den Fall der Zerstörung, des Verlustes oder der Beschädigung von Frachtgut von 19 SZR auf 22 SZR pro Kilogramm sowie bei Reisegepäck von 1 131 SZR auf 1 288 SZR angehoben werden.

Die Versicherungspflicht in § 164 Abs. 2 bestimmt, dass der Halter eines Luftfahrzeugs oder eines selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgeräts zur Deckung der Schadenersatzansprüche der Fluggäste pro vorhandenem Passagierplatz eine Haftpflichtversicherung über eine Versicherungssumme von zumindest 250 000 SZR abzuschließen hat. Bei einem Luftfahrzeug oder einem selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgerät mit einer MTOM bis zu 2 700 kg muss die Versicherungssumme bei nichtgewerblichen Flügen zumindest 100 000 SZR betragen (Artikel 6 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 785/2004). Da nun der Haftungshöchstbetrag des § 156 Abs. 2 auf 128 821 SZR angehoben werden

soll, soll auch die in § 164 Abs. 2 festgesetzte Mindestversicherungssumme für Luftfahrzeuge oder selbständig im Fluge verwendbares Luftfahrtgerät mit einer MTOM bis zu 2 700 kg – parallel zur letzten Anpassung der Haftungshöchstbeträge, BGBl. I Nr. 108/2013 – auf 128 821 SZR angehoben werden.

Zu Z 174 bis 176 (§ 169 Abs. 1 Z 3):

Die Strafbestimmung soll an neue bzw. geänderte unionsrechtliche Bestimmungen angepasst werden.

Zu Z 177 (§ 169 Abs. 5):

Die Bestimmung über die „Halteauskunft“ soll auf die Halter von unbemannten Luftfahrzeugen im Sinne der nationalen oder unionsrechtlichen Regelungen erweitert werden.

Zu Z 178 (§ 172a Abs. 4):

Es soll berücksichtigt werden, dass die von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) herausgegebenen Safety Information Bulletins (SIBs) von der zuständigen nationalen Behörde in luftfahrtüblicher Weise veröffentlicht werden können.

Zu Z 179 (§ 173 Abs. 41):

Es soll nachträglich ein explizites Außerkrafttreten der Schlechtwetterflugwege-Verordnung normiert werden und darauf hingewiesen werden, dass die aufgrund dieser Verordnung erteilten Ausnahmegenehmigungen gemäß § 92 für Seil- und Drahtverspannungen mit 1. Oktober 2013 nicht mehr anwendbar sind. Diese Anlagen gelten somit ab diesem Zeitpunkt nicht mehr als Luftfahrthindernisse.

Zu Z 180 (§ 173 Abs. 45):

Das Inkrafttretensdatum für den mit dem Budgetbegleitgesetz 2021, BGBl. I Nr. 135/2020, geänderten § 140b Abs. 3 (Rahmenvertrag mit dem ÖAeC) soll rückwirkend auf den 1. Jänner 2019 verschoben werden, um zu ermöglichen, dass die Kosten des ÖAeC bereits ab diesem Zeitpunkt refundiert werden können.

Zu Z 182 (§ 174a Abs. 1):

Zur Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm siehe die Erläuterungen zu § 145b Abs. 3.

