



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abt I/PR3 (Recht und Koordination)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65
www.arbeiterkammer.at
DVR 1048384

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65 Fax 501 65	Datum
BMVIT- 17.501/0001- I/PR3/2013	UV/GSt/Leo/Ma	Sylvia Leodolter	DW 2244 DW 2105	12.2.2013

Entwurf eines Verwaltungsgerichtsbarkeits-Anpassungsgesetzes, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Die mit 1. Jänner 2014 in Kraft tretende Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012 sieht nach dem Modell „9 + 2“ auf Bundesebene die Einrichtung eines Bundesverwaltungsgerichtes und eines Bundesfinanzgerichtes sowie in jedem Land die Einrichtung eines Landesverwaltungsgerichtes vor. Mit der im Entwurf vorgelegten Sammelnovelle soll die Anpassung an die Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012 im Zuständigkeitsbereich des BMVIT erfolgen.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) hat gegen die geplante Novelle zwar grundsätzlich keinen Einwand, lehnt jedoch den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung in den §§ 32b Bundesstraßengesetz (Artikel I) und 13b Straßentunnel-Sicherheitsgesetz (Artikel VIII) ab, weil er aus Sicht der BAK in der Vollzugspraxis zu viele Interpretationsprobleme aufzuwerfen droht. Die vorgesehene Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts für alle Beschwerden in Zusammenhang mit dem Bundesstraßengesetz sowie dem Straßentunnel-Sicherheitsgesetz und die Wiedereinrichtung der Schienen-Control Kommission wird seitens der BAK ausdrücklich begrüßt.

Zu den einzelnen Bestimmungen im Detail

Zu Artikel I – Änderung des Bundesstraßengesetzes 1971

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. Dies wird seitens der BAK ausdrücklich begrüßt.

Wie schon eingangs erwähnt ist für die BAK allerdings die vorgesehene Verschärfung des Ausschlusses der aufschiebenden Wirkung in § 32b zu weitgehend und wirft zu viele Interpretationsprobleme auf.

Wenn eine vorzeitige Vollstreckung eines Bescheides aus zwingenden Gründen des öffentlichen Interesses geboten ist, dann scheint kein Raum mehr für eine Interessensabwägung zu bleiben, wie sie aber der Verfassungsgerichtshof in seiner ständigen Rechtsprechung aus Gründen der Rechtsstaatlichkeit fordert. Allerdings wird sprachlich an diese – an sich strikte – Formulierung noch eine Kette von Abwägungsschritten gehängt: einerseits wären alle berührten Interessen abzuwägen, andererseits wird insbesondere dem volkswirtschaftlichen Interesse ein Vorrang eingeräumt; sodann wird noch das – negative - Erfordernis eines unverhältnismäßigen Nachteils für „die anderen Parteien“ gleichsam als „Bremse“ für diese Abwägung angeführt, obwohl für diese Verhältnismäßigkeitsüberlegungen angesichts der Vorrangstellung des volkswirtschaftlichen Interesses realiter kaum Raum sein dürfte. Diese Bestimmung scheint daher unvollziehbar.

Dem VwGH ist in seiner Rechtsprechung beizupflichten, dass die inhaltliche Richtigkeit des angefochtenen Bescheides für die Beurteilung der Frage, ob der Beschwerde aufschiebende Wirkung zuerkannt werden soll, grundsätzlich außer Betracht zu bleiben hat. Die Verpflichtung, aufschiebende Wirkung zu gewähren, ergibt sich jedoch mitunter bereits aus verfassungsrechtlichen Rechtsschutzanforderungen. Nach der Judikatur des VfGH geht es unter dem Aspekt des rechtsstaatlichen Prinzips nämlich nicht an, den Rechtsschutzsuchenden generell einseitig mit allen Folgen einer potentiell rechtswidrigen behördlichen Entscheidung so lange zu belasten, bis sein Rechtsschutzgesuch endgültig erledigt ist (VfGH 14.12.1992, G 209/92 zum weitgehenden Ausschluss der aufschiebenden Wirkung durch § 412 Abs 6 aF ASVG). Die Abwägung zwischen den Gütern der Rechtssicherheit und der Rechtsrichtigkeit hat aus Rechtsstaatlichkeitsgründen eindeutig zugunsten letzterer auszugehen. Der Grundsatz, dass die Entscheidung über die Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung keine vorweggenommene Inhaltskontrolle darstellen kann, ist zu beachten.

Die vorliegende Bestimmung sollte sich an der – am AVG orientierten – Bestimmung zur aufschiebenden Wirkung in § 14 der RV zum Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz ausrichten.

Zu Art III - Änderung des Führerscheinggesetzes - FSG, Art V - Änderung des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes 1996 - GelverkG, Art VI - Änderung des Güterbeförderungsgesetzes 1995 - GütbefG und Art VII - Änderung des Kraftfahrlineiengesetzes - KfIG

Seitens der BAK wird festgestellt, dass die Anpassung an die Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle in diesen vier Gesetzen sehr unterschiedlich vorgenommen wurde: Während in Art III (FSG) und in Art VII (KfIG) die jeweiligen bisherigen Bestimmungen betreffend des Instanzenzuges zum unabhängigen Verwaltungssenat schlicht entfallen, werden in Art V (GelverkG) und in Art VI (GütbefG) die Worte „unabhängigen Verwaltungssenate“ durch „Verwaltungsgerichte der Länder“ ersetzt. Eine Begründung für diese unterschiedliche Vorgehensweise ist auch aus den Erläuterungen nicht ersichtlich.

Nach Auffassung der BAK sollte eine Formulierung gewählt werden, die in allen Materiegesetzen gleichförmig zur Anwendung kommt, damit es zu keinen Auslegungsschwierigkeiten kommt, ob es hier unterschiedliche Instanzenzüge gäbe.

Darüber hinaus wird angemerkt, dass in der Textgegenüberstellung der Novellierung des FSG in Art III Z 2 (§ 36 Abs 1) sowohl in der Spalte der geltenden Fassung als auch in der-

jenigen der vorgeschlagenen Fassung ein Text abgedruckt ist, der nicht mehr aktuell ist. Zu § 36 Abs 1 Z 2 trat eine Novelle mit 19.1.2013 in Kraft.

Weiters regt die BAK zu Art VI Z 1 (§ 20 Abs 7) an, den Druckfehler in der Wortfolge „Verwaltungsgerichte des Länder“ zu bereinigen.

Zu Artikel VIII - Änderung des Straßentunnel-Sicherheitsgesetzes

Auch hier wird seitens der BAK die Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts ausdrücklich positiv beurteilt. Allerdings ist für die BAK auch die hier vorgesehene Verschärfung des Ausschlusses der aufschiebenden Wirkung in § 13b zu weitgehend und wird daher in der vorliegenden Form – mit denselben Argumenten wie weiter oben beim Bundesstraßengesetz ausgeführt – abgelehnt.

Zu Artikel IX - Änderung des Luftfahrtgesetzes und Artikel X - Änderung des Bundesgesetzes über Sicherheitsmaßnahmen bei ausländischen Luftfahrzeugen und Luftfahrtunternehmen

Zur Änderung des Luftfahrtgesetzes (LFG) und des Bundesgesetzes über Sicherheitsmaßnahmen bei ausländischen Luftfahrzeugen und Luftfahrtunternehmen wird angemerkt, dass in § 140b Abs 2 LFG und in § 3 Abs 1 Bundesgesetz über Sicherheitsmaßnahmen bei ausländischen Luftfahrzeugen und Luftfahrtunternehmen jeweils „Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ...“ durch „Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie „ zu ersetzen ist.

Zu Artikel XIV - Änderung des Eisenbahngesetzes

Die Änderung des Ausdrucks „Unfalluntersuchungsstelle“ durch den Ausdruck „Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes“ entspricht einer rein sprachlichen Anpassung an die geltende Gesetzeslage ebenso wie die Änderung des Ausdrucks „akkreditierte Stellen“ durch den Ausdruck „akkreditierte Konformitätsbewertungsstellen“.

Gegen die Einschränkung der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde gegen einen Bescheid der Schienen-Control GmbH (§ 78) und die Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts wird seitens der BAK kein Einwand erhoben, da es sich hier um regulatorische Verfahren handelt, für die eine rasche Entscheidung wirtschaftlich zentral ist. Käme den Beschwerden grundsätzlich aufschiebende Wirkung zu, so würde dies eine effektive Tätigkeit der Regulierungsbehörden verhindern. Auch § 78 (4), in dem die Einschränkung der Zulässigkeit von Neuerungen verankert wird, dient der Effektivität der Regulierung.

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. Vor diesem Hintergrund begrüßt die BAK ausdrücklich die in der vorliegenden Novelle vorgeschlagene Wiedereinrichtung der Schienen-Control Kommission. Gegen die

konkrete Ausgestaltung der wiedererrichteten Schienen-Control Kommission wird kein Einwand erhoben.

Gemäß § 2 des Entwurfs des Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetzes (in der Folge: VwGVG) entscheidet das Verwaltungsgericht durch Einzelrichter, soweit nicht die Bundes- oder Landesgesetze die Entscheidung durch den Senat vorsehen. Da das Schienenverkehrsrecht eine spezielle und sehr komplexe Materie darstellt, sollte nach Ansicht der BAK künftig ein Senat des Bundesverwaltungsgerichts über Beschwerden gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH bzw der Schienen-Control Kommission entscheiden. Dadurch wird sowohl eine Spezialisierung von Richtern des Bundesverwaltungsgerichts im Bereich der Schienenverkehrsrechtregulierung als auch ein juristischer Austausch innerhalb eines Senates sichergestellt. Im Zusammenhang mit der Post-Control-Kommission bzw der Telekom-Control-Kommission wurde dies ja im Entwurf schon so vorgesehen und sollte daher auch für die Schienen-Control Kommission gelten.

Gegen die übrigen Artikel des Entwurfs werden keine Einwände erhoben.

Mit freundlichen Grüßen

Herbert Tumpel
Präsident
f.d.R.d.A.

Günther Chaloupek
iV des Direktors
f.d.R.d.A.