

Entwurf

Bundesgesetz, mit dem das Zivildienstgesetz, das Vereinsgesetz, das Bundesstiftungs- und Fondsgesetz geändert und ein Luftfahrtsicherheitsgesetz erlassen wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Inhaltsverzeichnis

- Artikel X 1 - Änderung des Zivildienstgesetzes 1986
- Artikel X 2 - Änderung des Vereinsgesetzes
- Artikel X 3 - Änderung des Bundesstiftungs- und Fondsgesetzes
- Artikel X 4 - Neuerlassung des Luftfahrtsicherheitsgesetzes

Artikel X 1

Änderung des Zivildienstgesetzes 1986

Das Zivildienstgesetz 1986 – ZDG, BGBl. Nr. 679, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 83/2010, wird wie folgt geändert:

1. § 7a entfällt.

2. In § 23c Abs. 2 Z 2 wird die Wortfolge „innerhalb von zwei weiteren Tagen“ durch die Wortfolge „spätestens an dem der Untersuchung folgenden Tag“ ersetzt.

3. In § 28 Abs. 2 wird die Zahl „95“ durch die Zahl „130“ ersetzt.

4. In § 28 Abs. 4 Z 1 wird die Zahl „635“ durch die Zahl „600“ ersetzt.

5. In § 28 Abs. 4 Z 2 wird die Zahl „445“ durch die Zahl „410“ ersetzt.

6. § 33 lautet:

„(1) Die Zivildienstleistenden und ihre Angehörigen sind nach Maßgabe des Allgemeinen Sozialversicherungsgesetzes - ASVG, BGBl. Nr. 189/1955, kranken- und unfallversichert. Sie sind vom Service-Entgelt für die e-card (§ 31c ASVG) und von der Rezeptgebühr (§ 136 Abs. 3 ASVG) befreit.

(2) Der Zivildienstserviceagentur obliegt die An- und Abmeldungen der Zivildienstpflichtigen beim Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger (§ 37d ASVG). Eine rückwirkende An- oder Abmeldung eines Zivildienstpflichtigen durch die Zivildienstserviceagentur ist nur zulässig, wenn eine rechtzeitige An- oder Abmeldung nicht möglich war.“

7. § 34 Abs. 2 lautet:

„(2) Auf den Familienunterhalt, den Partnerunterhalt und die Wohnkostenbeihilfe sind die Bestimmungen des 5. Hauptstückes des HGG 2001 sowie dessen §§ 50, 51 Abs. 1, 54 Abs. 1 bis 5 und 55 nach Maßgabe des Abs. 3 anzuwenden. Dabei treten an die Stelle

1. der militärischen Dienststelle die Einrichtung, die im Zuweisungsbescheid angegeben ist (§ 11 Abs. 1),

2. des in § 55 Abs. 3 HGG 2001 genannten Bundesministers für Landesverteidigung die Zivildienstserviceagentur und
3. der Wirksamkeit der Einberufung im Sinne des § 23 Abs. 3 HGG 2001 die Genehmigung des Zuweisungsbescheides.“

8. § 34 Abs. 3 und 4 lauten:

„(3) Zur Erlassung von Bescheiden über Familienunterhalt, Partnerunterhalt und Wohnkostenbeihilfe von Zivildienstpflichtigen ist das Heerespersonalamt und in zweiter Instanz der Bundesminister für Landesverteidigung und Sport zuständig. Der Antrag auf Zuerkennung oder Änderung von Familienunterhalt, Partnerunterhalt oder Wohnkostenbeihilfe kann auch bei der Gemeinde eingebracht werden, in der der Zivildienstpflichtige seinen Hauptwohnsitz hat. Diese hat den Antrag an das Heerespersonalamt weiterzuleiten. Die Auszahlung des Familienunterhalts, des Partnerunterhaltes und der Wohnkostenbeihilfe erfolgt durch die Zivildienstserviceagentur. Die dem Zivildienstleistenden gebührenden Geldleistungen sind so rechtzeitig zu überweisen, dass ihm diese am Dienstantrittstag für den laufenden Monat, für die übrige Zeit jeweils am ersten jeden Monats im Voraus zur Verfügung stehen.

(4) In den Verfahren nach Abs. 3 kommt der Zivildienstserviceagentur Parteistellung zu.“

9. In § 76b Abs. 8 entfällt die Wortfolge „Gleiches gilt für Ansprüche auf Freiwilligenförderung nach § 7a, wenn diese nicht binnen sechs Monaten nach dem Ende des Verlängerungszeitraumes geltend gemacht werden.“.

10. Die §§ 23c Abs. 2 Z 2, 28 Abs. 2, 28 Abs. 4 Z 1 und 2, 33, 34 Abs. 2 bis 4 und 76b Abs. 8 treten mit 1. Jänner 2011 in Kraft. Gleichzeitig tritt §7a außer Kraft.

Vorblatt

Problem:

Kosten der Zivildienstverwaltung und nicht genutzte Synergien

Ziel/Inhalt /Problemlösung:

Verringerung der Kosten der Zivildienstverwaltung und Nutzung von Synergien mit dem Heerespersonalamt.

Alternativen:

Keine

Auswirkungen des Regelungsvorhabens:**– Finanzielle Auswirkungen:**

Aus dem Entwurf ergibt sich eine jährliche Ersparnis. Näheres ist der Darstellung der finanziellen Auswirkungen im allgemeinen Teil der Erläuterungen zu entnehmen.

– Wirtschaftspolitische Auswirkungen:**– – Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:**

Keine

– – Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Bürger/innen und für Unternehmen:

Keine

– Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit:

Keine

– Auswirkungen in konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer Hinsicht:

Keine

– Geschlechtsspezifische Auswirkungen:

Keine

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Keine

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Mit dem vorliegenden Entwurf soll insbesondere

- die Möglichkeit der Verlängerung durch Vereinbarung entfallen;
- eine Anpassung des Zivildienstgeldes und der Vergütung für Zivildienstleistende erfolgen;
- in Ausnahmefällen eine rückwirkende An- oder Abmeldung eines Zivildienstleistenden durch die Zivildienstserviceagentur ermöglicht werden;
- die Zuständigkeit des Heerespersonalamtes zur Erlassung von Bescheiden über Familienunterhalt, Partnerunterhalt und Wohnkostenbeihilfe von Zivildienstpflichtigen begründet werden.

Finanzielle Auswirkungen:

1. Für Verlängerungen durch Vereinbarungen nach § 7a wurden 2009 rund €1,24 Mio ausbezahlt, wobei sich die Verlängerungsmöglichkeit bei den Einrichtungen zunehmender Beliebtheit erfreut und daher die Kosten jährlich zwischen 15 – 20% stiegen. Mit einem derartigen Anstieg ist voraussichtlich auch in den nächsten Jahren zu rechnen. Durch den Entfall des § 7a entfallen die Auszahlungen in Höhe des genannten Betrages.

2. Durch die Senkung des Zivildienstgeldes bei Kategorie 1 und 2 Einrichtungen sowie der Erhöhung der monatlichen Vergütung bei Kategorie 3 Einrichtungen werden jährliche Einsparungen in Höhe von rund € 3, 948 Mio erzielt.

Ausgehend von den 2009 monatlich eingesetzten Zivildienstleistenden ergeben sich folgende verringerte Ausgaben/zusätzliche Einnahmen:

Kategorie 1 (§ 28 Abs. 4 Z 1): 4.200 ZDL - €35 x12 Monate: = verringerte Ausgaben iHv. €1,764 Mio

Kategorie 2 (§ 28 Abs. 4 Z 2): 3.300 ZDL - €35 x12 Monate: = verringerte Ausgaben iHv. €1,386 Mio

Kategorie 3 (§ 28 Abs. 2): 1.900 ZDL - €35 x12 Monate: = zusätzliche Einnahmen iHv. €798 000,-

Daraus ergibt sich eine jährliche Gesamtersparnis iHv. €3, 948 Mio.

Kompetenzgrundlage:

Der vorliegende Entwurf stützt sich auf Art. 10 Abs. 1 Z 15 B-VG („Angelegenheiten des Zivildienstes“).

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine

Besonderer Teil

Zu Z 1 (§ 7a)

Die Schaffung des § 7a wurde unter anderem mit der Verkürzung der Zeit des ordentlichen Zivildienstes von 12 auf 9 Monate begründet. Durch die Aufstockung der anerkannten Plätze und der damit einhergehenden vermehrten Zuweisung wird der Wegfall des § 7a mehr als ausgeglichen.

Zu Z 2 (§ 23c Abs. 2 Z 2)

Nach § 15 Abs. 2 Z 3 ist eine unfall- oder krankheitsbedingte Abwesenheit nicht in die Zeit des ordentlichen Zivildienstes einzurechnen, wenn die ärztliche Bestätigung nach § 23c Abs. 2 Z 2 dem Vorgesetzten nicht spätestens am dritten Tag der unfall- oder krankheitsbedingten Abwesenheit übermittelt worden ist, obwohl dies dem Zivildienstpflichtigen zumutbar gewesen wäre.

Einhergehend mit dieser Bestimmung bedarf es auch einer Anpassung in § 23c Abs. 2 Z 2, in dem der Zivildienstleistende die ärztliche Bestätigung längstens binnen insgesamt drei Tagen seinem Vorgesetzten oder einer hierfür von der Einrichtung beauftragten Person zu übermitteln hat.

Zu Z 3 bis 7 (§§ 28 Abs. 2 und 4, 33)

Mit der geplanten Erhöhung der von den Rechtsträgern zu leistenden Vergütung werden auch die Beträge des an die Rechtsträger monatlich zu bezahlenden Zivildienstgeldes gesenkt. Dadurch ergeben sich die im allgemeinen Teil der Erläuterungen dargestellten, finanziellen Auswirkungen.

Eine rückwirkende An- oder Abmeldung eines Zivildienstleistenden durch die Zivildienstserviceagentur ist nur in begründeten Ausnahmefällen zulässig, beispielsweise weil eine Zuweisung sehr kurzfristig erfolgte oder weil Rechtsträger eine für die An- oder Abmeldung wesentliche Mitteilung der Zivildienstserviceagentur verspätet zur Verfügung gestellt haben oder in jenen Fällen (bspw. Nichteinrechnungs- oder Entlassungsverfahren) in denen eine An- bzw. Abmeldung erst nach rechtskräftigem Verfahrensabschluss – oft rückwirkend – zu erfolgen hat.

Zu Z 8 und 9 (§ 34)

Eine diesbezügliche Kompetenzverlagerung von den Bezirksverwaltungsbehörden zum Heerespersonalamt (HPA) erscheint wesentlich praktikabler, als die Entscheidungskompetenz zur Zivildienstserviceagentur (ZISA) zu verlagern, zumal das HPA seit Jahren mit diesen Tätigkeiten vertraut ist und über entsprechendes Fachwissen bzw. Infrastruktur verfügt.

Zu Z 10 (§ 76b Abs. 8)

Legistisch notwendige Adaptierung aufgrund des Entfalls des § 7a.

Artikel X 2

Änderung des Vereinsgesetzes

Das Vereinsgesetz 2002 – VerG, BGBl. I Nr. 66, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 45/2008, wird geändert wie folgt:

1. Dem § 19 wird folgender Abs. 6 angefügt:

„(6) Nach Maßgabe der technischen Möglichkeiten können Änderungen im ZVR, die sonst auf Grund von Mitteilungen gemäß § 14 Abs. 2 und 3 vorgenommen werden, durch einen vom Verein der Behörde namhaft gemachten organschaftlichen Vertreter unter Verwendung der Bürgerkarte (E-GovG, BGBl. I Nr. 10/2004) für die Behörde vorgenommen werden. Auf diese Weise durchgeführte Änderungen sind unverzüglich den lokalen Vereinsregistern zur Verfügung zu stellen.“

2. Dem § 33 wird folgender Abs. 8 angefügt:

„(8) § 19 Abs. 6 tritt mit xx.xx.2011 in Kraft.“

Vorblatt

Problem:

Änderungen von Satzungen oder in Bezug auf organschaftliche Vertreter sind ausschließlich von der Vereinsbehörde im zentralen Vereinsregister vorzunehmen.

Ziel/Inhalt /Problemlösung:

Künftig sollen vom Verein zu bestimmende Personen selbstständig bestimmte Eingaben in das zentrale Vereinsregister tätigen können.

Alternativen:

Keine

Auswirkungen des Regelungsvorhabens:**– Finanzielle Auswirkungen:**

Die vorgeschlagene Änderung ist budgetwirksam. Näheres ergibt sich aus der Darstellung der finanziellen Auswirkungen im allgemeinen Teil der Erläuterungen.

– Wirtschaftspolitische Auswirkungen:**– – Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:**

Keine

– – Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Bürger/innen und für Unternehmen:

Verwaltungskosten werden auf Bürgerseite (Entfall von Wegzeiten, Briefsendungen, Nachweisen) und Verwaltungsseite (höhere Datenqualität, Entfall von Prüf- und Erfassungsaufwänden) gesenkt.

– Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit:

Keine

– Auswirkungen in konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer Hinsicht:

Keine

– Geschlechtsspezifische Auswirkungen:

Keine

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Keine

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Derzeit werden die Änderungen von Satzungen oder in Bezug auf organschaftliche Vertreter der Behörde zumeist schriftlich gemeldet und diese nimmt die Änderungen im zentralen Vereinsregister vor. Nimmt sie Änderungen der Vertreter einfach nur hin, hat sie bei der Änderung der Satzungen sehr wohl eine Prüfpflicht, ob mit dieser Änderung nicht der gesetzlich zulässige Rahmen überschritten wird.

Künftig sollen vom Verein zu bestimmende Personen selbstständig bestimmte Eingaben in das zentrale Vereinsregister tätigen können.

Finanzielle Auswirkungen:

Damit vom Verein zu bestimmende Personen selbstständig Eingaben nach § 14 Abs. 2 und 3 Vereinsgesetz in das zentrale Vereinsregister (ZVR) tätigen können, sind EDV-technische Adaptierungen notwendig.

Dem gegenüber stehen Einsparungen bei den Behörden, die bisher diese Änderungen vorzunehmen hatten. Pro Wahlanzeige ist im Durchschnitt ein Zeitaufwand von 10 bis 15 Minuten erforderlich. Bei etwa 115.000 Vereinen, einer Änderungsrate von etwa einem Drittel und dem angenommenen Zeitaufwand ergibt das österreichweit einen Personalaufwand von etwa 17 Mannjahren, der eingespart werden könnte.

Kompetenzgrundlage:

Der vorliegende Entwurf stützt sich auf Art. 10 Abs. 1 Z 7 B-VG („Vereins- und Versammlungsrecht“).

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Besonderer Teil

Zu Z 1 (§ 19)

Künftig sollen Änderungen im ZVR, die gemäß § 14 Abs. 2 und 3 vorzunehmen sind, durch einen vom Verein der Behörde namhaft gemachten organschaftlichen Vertreter vorgenommen werden.

Derartige Änderungen sind allerdings ausschließlich unter der Voraussetzung der Verwendung der Bürgerkarte (E-GovG, BGBl. I Nr. 10/2004) zu tätigen.

Die Änderungen sind unverzüglich den lokalen Vereinsregistern zur Verfügung zu stellen.

Zu Z 2 (§ 33)

(Inkrafttreten)

Artikel X 3

Änderung des Bundesstiftungs- und Fondsgesetzes

Das Bundesstiftungs- und Fondsgesetz, BGBl. Nr. 11/1975, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 256/1993, wird geändert wie folgt:

1. Dem § 14 wird folgender Abs. 2a eingefügt:

„(2a) Für Stiftungen mit einem Stiftungsvermögen von mehr als einer Million Euro haben die Stiftungsorgane für einen beeideten Wirtschaftsprüfer oder Steuerberater oder eine Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft oder einen beeideten Buchprüfer und Steuerberater oder eine Buchprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft oder einen Revisor im Sinne des § 13 Genossenschaftsgesetz 1997, BGBl. I Nr. 27/1997, als Abschlussprüfer zu sorgen.“

2. § 14 Abs. 3 lautet:

„(3) Die Stiftungsorgane sind verpflichtet, der Stiftungsbehörde bis Ende Juni eines jeden Jahres einen – in den Fällen des Abs. 2a vom Abschlussprüfer geprüften - Rechnungsabschluss über das abgelaufene Kalenderjahr vorzulegen.“

3. Dem § 14 wird folgender Abs. 3a eingefügt:

„(3a) Stellt der Abschlussprüfer fest, dass die Erhaltung des Stammvermögens der Stiftung gefährdet ist, die Erfüllung des Stiftungszwecks oder die ordnungsgemäße Verwaltung der Stiftung, insbesondere im Hinblick auf die Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit, nicht mehr gesichert ist, so hat er dies der Stiftungsbehörde unverzüglich mitzuteilen.“

4. Dem § 32 wird folgender Abs. 2a eingefügt:

„(2a) Für Fonds mit einem Fondsvermögen von mehr als einer Million Euro haben die Fondsgorgane für einen beeideten Wirtschaftsprüfer oder Steuerberater oder eine Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft oder einen beeideten Buchprüfer und Steuerberater oder eine Buchprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft oder einen Revisor im Sinne des § 13 Genossenschaftsgesetz 1997, BGBl. I Nr. 27/1997, als Abschlussprüfer zu sorgen.“

5. In § 32 wird nach Abs. 3 folgender Abs. 3a eingefügt:

„(3a) Stellt der Abschlussprüfer fest, dass die Fondsmittel nicht entsprechend Abs. 1 angelegt werden oder die ordnungsgemäße Verwaltung und Verwendung des Fondsvermögens, insbesondere im Hinblick auf die Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit, sowie die Erfüllung des Fondszwecks nicht gesichert ist, so hat er dies der Fondsbehörde unverzüglich mitzuteilen.“

6. Dem § 44 wird folgender Abs. 3 angefügt:

„(3) Die §§ 14 Abs. 2a, 3 und 3a, 32 Abs. 2a und 3a treten in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. XX/201X mit XX.XX.2011 in Kraft.“

Vorblatt

Problem:

Den Stiftungs- und Fondsbehörden obliegen Aufgaben, die von Spezialisten aus der Privatwirtschaft exakter besorgt werden könnten.

Ziel/Inhalt /Problemlösung:

Bestimmte Stiftungen und Fonds sollen sich künftig Wirtschaftsprüfer bzw. Privatfirmen bedienen, um eine effiziente und sorgfältige Unternehmensführung der Stiftung bzw. des Fonds zu gewährleisten.

Alternativen:

Keine

Auswirkungen des Regelungsvorhabens:**– Finanzielle Auswirkungen:**

Für den Bund ist mit Einsparungen zu rechnen. Näheres ist der Darstellung der finanziellen Auswirkung im allgemeinen Teil der Erläuterungen zu entnehmen.

– Wirtschaftspolitische Auswirkungen:**– – Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:**

Keine

– – Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Bürger/innen und für Unternehmen:

Keine

– Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit:

Keine

– Auswirkungen in konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer Hinsicht:

Keine

– Geschlechtsspezifische Auswirkungen:

Keine

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Keine

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Es erscheint sinnvoll, den Stiftungen und den Fonds Wirtschaftsprüfer bzw. Privatfirmen beizugeben, die eine effiziente und sorgfältige Unternehmensführung der Stiftung gewährleisten, wie dies auch in einzelnen Landesgesetzen vorgesehen ist (vgl. § 11 Abs. 3 Vorarlberger Gesetz über Stiftungen und Fonds, LGBl. Nr. 17/2003).

Damit würde es zu einer Entlastung der Stiftungsbehörden kommen und es könnte die wirtschaftliche Kompetenz Privater genutzt werden. Hoheitliche Aufgaben werden nicht übertragen, vielmehr handelt es sich nur um eine Unterstützung der Stiftungs- bzw. Fondsbehörde.

Finanzielle Auswirkungen:

Für die Stiftungs- und Fondsbehörden kommt es zu einer finanziellen und personellen Entlastung von administrativen Aufgaben. Die Kosten für die Prüfung hat die Stiftung/der Fonds zu tragen.

Kompetenzgrundlage:

Der vorliegende Entwurf stützt sich auf Art. 10 Abs. 1 Z 13 B-VG („Stiftungs- und Fondswesen, soweit es sich um Stiftungen und Fonds handelt, die nach ihren Zwecken über den Interessenbereich eines Landes hinausgehen und nicht schon bisher von den Ländern autonom verwaltet wurden“).

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Besonderer Teil

Zu Z 1 bis 3 (§ 14)

Die Verpflichtung, für einen beeideten Wirtschaftsprüfer oder Steuerberater oder eine Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft oder einen beeideten Buchprüfer und Steuerberater oder eine Buchprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaft oder einen Revisor im Sinne des § 13 Genossenschaftsgesetz 1997 als Abschlussprüfer zu sorgen, trifft Stiftungen erst bei einem Stiftungsvermögen von mehr als einer Million Euro.

Die Stiftungsorgane haben den Rechnungsabschluss über das abgelaufene Kalenderjahr der Stiftungsbehörde bis Ende Juni eines jeden Jahres vorzulegen.

Ergibt die Prüfung, dass die Erhaltung des Stammvermögens der Stiftung gefährdet ist, die Erfüllung des Stiftungszwecks oder die ordnungsgemäße Verwaltung der Stiftung nicht mehr gesichert ist, so ist die Stiftungsbehörde unverzüglich zu informieren.

Zu Z 4 und 5 (§ 32)

Das zu Z 1 bis 3 in Bezug auf Stiftungen gesagt gilt sinngemäß auch hinsichtlich Fonds.

Zu Z 6 (§ 44)

(Inkrafttreten)

Artikel X 4 Neuerlassung eines Luftfahrtsicherheitsgesetzes 2011

Bundesgesetz, mit dem Bestimmungen über Sicherheitsmaßnahmen im Bereich der Zivilluftfahrt getroffen werden (Luftfahrtsicherheitsgesetz 2011 – LSG 2011)

Inhaltsverzeichnis

1. Abschnitt Aufgaben

- § 1. Nationales Sicherheitsprogramm
- § 2. Sicherheitsprogramme
- § 3. Durchsuchung und Zutrittsbeschränkung
- § 4. Behörden

2. Abschnitt Verpflichtungen des Zivilflugplatzhalters

- § 5. Durchsuchung der Passagiere
- § 6. Beauftragung von Unternehmen
- § 7. Auswahl der mit Durchsuchungen betrauten Dienstnehmer, leitenden Mitarbeiter und Ausbilder
- § 8. Haftung
- § 9. Anlagen und Geräte
- § 10. Räume

3. Abschnitt Sicherheitsentgelt

- § 11. Allgemeines
- § 12. Befugnisse der unabhängigen Aufsichtsbehörde

4. Abschnitt Aufsichtsrechte und Befugnisse

- § 13. Behördliche Aufsicht

5. Abschnitt Straf-, Schluss- und Übergangsbestimmungen

- § 14. Strafbestimmung
- § 15. Militärflugplätze
- § 16. Sprachliche Gleichbehandlung
- § 17. Verweisungen
- § 18. Vollziehung
- § 19. Inkrafttreten
- § 20. Außerkrafttreten
- § 21. Übergangsbestimmung

1. Abschnitt Aufgaben

Nationales Sicherheitsprogramm

§ 1. (1) Der Bundesminister für Inneres legt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung ein nationales Sicherheitsprogramm fest. Darin sind die Zuständigkeiten für die Durchführung der in der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002, ABl. Nr. L 97 vom 9.4.2008 S. 72, (VO [EG] Nr. 300/2008) sowie der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 zur Festlegung von detaillierten Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards in der Luftsicherheit, ABl. Nr. L 55 vom 5.3.2010 S. 1, (VO [EU] Nr. 185/2010), in der jeweils geltenden Fassung, festgelegten gemeinsamen Grundstandards für den Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen, die die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden, festzulegen und die von den Zivilflugplatzhaltern, Luftfahrtunternehmen und sonstigen Stellen zu erbringenden Maßnahmen, die

behördlich festzulegenden Ausnahmeregelungen sowie die für die Erbringung der Maßnahmen sonst nötigen behördlichen Konkretisierungen zu beschreiben. Zuständigkeiten für Maßnahmen und deren Durchführung auf Grund des Luftfahrtgesetzes – LFG, BGBl. Nr. 253/1957, bleiben unberührt und sind in das Nationale Sicherheitsprogramm aufzunehmen.

(2) Die Gewährleistung der Standards der Maßnahmen und deren Durchführung, die sich aus unmittelbar anwendbaren gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften über Maßnahmen für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt, dem nationalen Sicherheitsprogramm und anderen bundesgesetzlichen Vorschriften ergeben, haben Zivilflugplatzhalter, Luftfahrtunternehmen und andere Stellen wahrzunehmen.

(3) Vor Erlassung oder Änderung der Verordnung nach Abs. 1 sind die jeweils zur Erbringung der Maßnahmen Verpflichteten zu hören.

Sicherheitsprogramme

§ 2. (1) Die vom Zivilflugplatzhalter gemäß der VO (EG) Nr. 300/2008 aufzustellenden, für den Betrieb eines Zivilflugplatzes erforderlichen Programme für die Flughafensicherheit sind auf Antrag vom Bundesminister für Inneres im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu genehmigen, wenn es den im Nationalen Sicherheitsprogramm gemäß § 1 vorgesehenen Voraussetzungen sowie in § 1 genannten gemeinschaftsrechtlichen Regelungen entspricht.

(2) Das von jedem Luftverkehrsunternehmen gemäß der VO (EG) Nr. 300/2008 aufzustellende Sicherheitsprogramm ist auf Antrag vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Inneres zu genehmigen, wenn es den im nationalen Sicherheitsprogramm diesbezüglich vorgesehenen Voraussetzungen sowie in § 1 genannten gemeinschaftsrechtlichen Regelungen entspricht.

(3) Das von anderen Stellen gemäß der VO (EG) Nr. 300/2008 aufzustellende Sicherheitsprogramm ist auf Antrag vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Inneres zu genehmigen, wenn es den im nationalen Sicherheitsprogramm diesbezüglich vorgesehenen Voraussetzungen sowie in § 1 genannten gemeinschaftsrechtlichen Regelungen entspricht. Unternehmen, deren Sicherheitsprogramm genehmigt wurde und insoweit als reglementierte Beauftragte gelten, können vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Internet unter Angabe der Unternehmensbezeichnung und des Sitzes des jeweiligen Unternehmens bekannt gegeben werden.

(4) Soweit zur Durchführung von in den Sicherheitsprogrammen vorgesehenen Maßnahmen oder auf Grund der in § 1 genannten gemeinschaftlichen Regelungen Personen über eine besondere Ausbildung verfügen müssen, sind diese Ausbildungen durch geeignete Ausbilder oder Schuleinrichtungen durchzuführen, die vom Bundesminister für Inneres im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf Antrag dazu ermächtigt wurden.

(5) Die in Abs. 1 bis 3 genannten Programme sind ohne unnötigen Aufschub nach dem Inkrafttreten und jeder Änderung des Nationalen Sicherheitsprogramms den nach den Abs. 1 bis 3 zuständigen Behörden vorzulegen.

(6) Die Genehmigung eines Sicherheitsprogrammes ist im Falle des Abs. 1 vom Bundesminister für Inneres im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, im Falle des Abs. 2 oder 3 vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Inneres zu widerrufen, wenn nachträglich Umstände eintreten oder bekannt werden, bei deren Vorliegen oder Bekanntsein sie nicht erteilt worden wäre.

Durchsuchung und Zutrittsbeschränkung

§ 3. (1) Sicherheitsbehörden und Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes sind ermächtigt, den Zutritt von Passagieren zu einem in einem Sicherheitsprogramm gemäß § 2 festgelegten Sicherheitsbereich eines Zivilflugplatzes von ihrer Bereitschaft abhängig zu machen, ihre Kleidung, ihr Gepäck und die von ihnen mitgeführten persönlichen Gegenstände durchsuchen zu lassen, und sie im Falle der Weigerung vom Zutritt zum Sicherheitsbereich auszuschließen. Die händische Durchsuchung der Kleidung ist von einem Menschen desselben Geschlechts vorzunehmen. Soweit die Durchsuchung durch gelindere Mittel (z.B. den Einsatz von Röntgengeräten) durchgeführt werden kann, hat sie sich darauf zu beschränken.

(2) Die Zutrittsbeschränkung gemäß Abs. 1 gilt nicht in Bezug auf

1. Personen, die von der zuständigen Behörde des Staates, in dem das Luftfahrzeug registriert ist, mit der Wahrnehmung von Sicherheitsaufgaben an Bord des Luftfahrzeugs betraut wurden;
2. Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes in Wahrnehmung dienstlicher Angelegenheiten;

3. ausländische Staatsoberhäupter, Regierungsmitglieder, diesen vergleichbare Persönlichkeiten und deren Begleitpersonen;
4. Personen in Begleitung eines Organs des öffentlichen Sicherheitsdienstes, insoweit die Begleitung in Wahrnehmung dienstlicher Angelegenheiten erfolgt.

Andere mittels Verordnung gemäß § 74 Abs. 1 LFG festgelegte Bestimmungen über das Betreten oder Befahren der nicht allgemein zugänglichen Teile eines Zivilflugplatzes sowie die Rechte des Zivilflugplatzhalters, jedem das Betreten oder Befahren der nicht allgemein zugänglichen Teile des Zivilflugplatzes zu verweigern, bleiben unberührt. Ebenso unberührt bleibt das Recht des Inhabers eines Luftfahrzeuges, jedem das Betreten des Luftfahrzeuges zu verweigern oder den Zutritt eines Menschen entsprechend seinen Beförderungsbestimmungen zu dem von ihm innegehabten Luftfahrzeug von seiner Bereitschaft abhängig zu machen, sich und die von ihm mitgeführten Gegenstände durchsuchen zu lassen und ihm im Falle seiner Weigerung den Zutritt zu untersagen.

(3) Werden bei einer Durchsuchung gemäß Abs. 1 in der Anlage 4-C der VO (EU) Nr. 185/2010 oder in einer Verordnung des Bundesministers für Inneres als verboten aufgelistete Gegenstände (verbotene Gegenstände) aufgefunden, ist der Betroffene vom Zutritt zum Sicherheitsbereich mit dem verbotenen Gegenstand auszuschließen.

(4) Abs. 3 gilt nicht für Personen, die einen verbotenen Gegenstand mitführen oder bei sich haben, für dessen Transport sie überwiegende berechtigte Interessen glaubhaft machen können, insoweit das Luftfahrtunternehmen nachweislich seine Zustimmung zur Beförderung erteilt hat.

(5) Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes sind ermächtigt, die Zutrittsbeschränkung nach Maßgabe des § 50 Abs. 2 und 3 des Sicherheitspolizeigesetzes – SPG, BGBl. Nr. 566/1991, mit unmittelbarer Zwangsgewalt durchzusetzen.

(6) Aus der Untersagung des Zutrittes entsteht gegenüber dem Bund kein Anspruch auf Erstattung des Beförderungsentgeltes.

Behörden

§ 4. (1) Soweit die unmittelbar anwendbaren gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften behördliche Entscheidungen und Bewilligungen vorsehen, die nicht bereits durch §§ 1 oder 2 abgedeckt sind, kommen diese dem Bundesminister für Inneres zu, soweit solche jedoch

1. in Zusammenhang mit der Sicherheit der Luftfahrzeuge, Fracht und Post, Post und Material von Luftfahrtunternehmen, Bordvorräten, Flughafenlieferungen, Sicherheitsmaßnahmen während des Fluges, ausgenommen jene für begleitende Sicherheitsbeamte, oder der Risikobewertung stehen, dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Inneres;
2. in Zusammenhang mit Flughafenplanung, Zugangskontrolle oder Flugbesatzungs- und Flughafenausweisen, einschließlich Zuverlässigkeitsüberprüfungen und beschäftigungsbezogenen Überprüfungen stehen, dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.

(2) Das nach der VO (EG) 300/2008 vorgeschriebene nationale Qualitätskontrollprogramm wird vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und vom Bundesminister für Inneres gemeinsam erstellt. Sicherheitsaudits gemäß der VO (EU) Nr. 18/2010 werden von beiden Bundesministern gemeinsam vorgenommen.

2. Abschnitt

Verpflichtungen des Zivilflugplatzhalters

Durchsuchung der Passagiere

§ 5. Bei Flughäfen mit einem jährlichen Passagieraufkommen von mindestens 100.000 abfliegenden Passagieren ist der Zivilflugplatzhalter verpflichtet:

1. zu gewährleisten, dass jeder Passagier, bevor er Zutritt zu einem in einem Sicherheitsprogramm gemäß § 2 festgelegten Sicherheitsbereich eines Zivilflugplatzes erhält, das von ihm mitgeführte Gepäck sowie die mitgeführten persönlichen Gegenstände mit der nach den jeweiligen Umständen gebotenen Sorgfalt durchsucht werden,
2. dafür vorzusorgen, dass Durchsuchungen der Passagiere unter möglicher Schonung der Betroffenen durchgeführt werden und dass die händische Durchsuchung der Kleidung eines Betroffenen von einem Menschen desselben Geschlechts durchgeführt wird,
3. eine umfassende Aufsicht über die Tätigkeit seiner Dienstnehmer auszuüben,

4. durch den Abschluss einer Haftpflichtversicherung für die Erfüllung von Schadenersatzverpflichtungen nach § 8 Abs. 2 vorzusorgen,
5. zur Vornahme von Durchsuchungen der Passagiere nur Dienstnehmer heranzuziehen, zu deren Verwendung eine nicht widerrufen schriftliche Einverständniserklärung des Sicherheitsdirektors vorliegt,
6. jene Dienstnehmer, die Durchsuchungen der Passagiere besorgen, zu verpflichten, eine von einer Sicherheitsbehörde oder einem Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes im Zusammenhang mit der Durchführung von Durchsuchungen erteilte Weisung zu befolgen,
7. darüber eine Qualitätskontrolle nach den gleichen Grundsätzen durchzuführen, wie sie für Behörden gemäß der VO (EG) Nr. 300/2008 in Bezug auf Spezifikationen für nationale Qualitätskontrollprogramme im Bereich der Luftsicherheit in der Zivilluftfahrt gelten und am Ende eines jeden Quartals einen Bericht über die Qualitätskontrollmaßnahmen und deren Ergebnisse an das Bundesministerium für Inneres vorzulegen.

Beauftragung von Unternehmen

§ 6. (1) Der Zivilflugplatzhalter ist ermächtigt, mit der Durchführung der ihm obliegenden Durchsuchungen (§ 5) hierfür geeignete Unternehmer oder Gesellschaften (Unternehmen) vertraglich zu beauftragen. Das auszuwählende Unternehmen muss unbeschadet der in § 5 Z 1 bis 6 genannten Verpflichtungen Gewähr dafür bieten, dass

1. zufolge der Eignung seiner Dienstnehmer, insbesondere des festgelegten Anforderungsprofils, der vorgesehenen Schulung oder der Berufserfahrung leitender Angestellter, die Durchführung wirkungsvoller Durchsuchungen unter möglicher Schonung der Betroffenen erwartet werden kann,
2. durch die Tätigkeit seiner Dienstnehmer keine Störung des Flugplatzbetriebs und keine Schädigung des Ansehens der österreichischen Zivilluftfahrt entsteht und
3. zufolge seiner finanziellen Ausstattung und wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit die Erfüllung der übernommenen Aufgaben in vollem Umfang erwartet werden kann.

(2) Eine gänzliche Weitergabe der in § 5 Z 1 bis 6 genannten Verpflichtungen an Unternehmen im Sinne des Abs. 1 ist unzulässig. Der Zivilflugplatzhalter hat jedenfalls zu gewährleisten, dass ihm notwendige Steuerungsmaßnahmen in Hinblick auf die Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Passagierdurchsuchung ebenso vorbehalten bleiben, wie die Verpflichtung gemäß § 5 Z 7.

Auswahl der mit Durchsuchungen betrauten Dienstnehmer, leitenden Mitarbeiter und Ausbilder

§ 7. (1) Der Zivilflugplatzhalter ist verpflichtet, zur Vornahme von Durchsuchungen von Passagieren, ihrer Kleidung, ihres Gepäcks und der von ihnen mitgeführten persönlichen Gegenstände nur Personen heranzuziehen, zu deren Verwendung eine nicht widerrufen schriftliche Erklärung des Sicherheitsdirektors im Sinne der folgenden Absätze vorliegt.

(2) Der Sicherheitsdirektor, in dessen örtlichem Wirkungsbereich sich der Zivilflugplatz befindet, hat sein Einverständnis zur Heranziehung einer Person zu Durchsuchungen oder als leitender Mitarbeiter in der Passagierdurchsuchung für einen Zeitraum von fünf Jahren, bei Personen, die Röntgengeräte oder sprengstofferkennende Röntgenanlagen bedienen, für einen Zeitraum von drei Jahren schriftlich zu erklären, wenn

1. glaubhaft gemacht worden ist, dass dieser auf Grund seiner Schulung hierfür geeignet ist und
2. eine Sicherheitsüberprüfung (§§ 55 ff des Sicherheitspolizeigesetzes - SPG, BGBl. Nr. 566/1991) seine Vertrauenswürdigkeit erwiesen hat.

Nach Ablauf des jeweiligen Zeitraumes ist das Einverständnis schriftlich um den gleichen Zeitraum zu verlängern, wenn die Voraussetzungen nach Z 1 und 2 weiterhin vorliegen.

(3) Der Bundesminister für Inneres hat sein Einverständnis zur Heranziehung einer Person als Ausbilder für Passagierdurchsuchungspersonal oder als Ausbilder für leitende Mitarbeiter in der Passagierdurchsuchung für maximal fünf Jahre schriftlich zu erklären, wenn

1. glaubhaft gemacht worden ist, dass dieser auf Grund seiner beruflichen Erfahrung oder Schulung hierfür geeignet ist und
2. eine Sicherheitsüberprüfung (§§ 55 ff SPG) seine Vertrauenswürdigkeit erwiesen hat.

Das Einverständnis kann für alle Ausbildungsinhalte erklärt oder auf bestimmte Ausbildungsinhalte beschränkt werden. Nach Ablauf des festgelegten Zeitraumes ist das Einverständnis schriftlich um maximal weitere fünf Jahre zu verlängern, wenn die Voraussetzungen nach Z 1 und 2 weiterhin vorliegen.

(4) Die Einverständniserklärung nach Abs. 2 ist vom Sicherheitsdirektor, jene nach Abs. 3 vom Bundesminister für Inneres zu widerrufen, wenn sich ergibt, dass die Person, für die er sein Einverständnis schriftlich erklärt hat, nicht mehr geeignet oder vertrauenswürdig ist.

Haftung

§ 8. (1) Der Bund haftet nach Maßgabe des Amtshaftungsgesetzes – AHG, BGBl. Nr. 20/1949, für den Schaden im Rahmen der Aufgabenerfüllung nach § 5, den ein Dienstnehmer oder sonstiger Beauftragter eines Zivilflugplatzhalters durch ein rechtswidriges Verhalten Passagieren schuldhaft zugefügt hat bis zu einem Betrag von 1.000.000 €. Der Dienstnehmer oder der sonstige Beauftragte haftet dem Geschädigten nicht.

(2) Der Zivilflugplatzhalter haftet dem Bund für jede Schadenersatzleistung nach Abs. 1.

(3) Für die Geltendmachung von Ansprüchen nach Abs. 1 oder 2 gilt das AHG.

(4) Dienstnehmer oder sonstige Beauftragte eines Zivilflugplatzhalters haften diesem für Regressleistungen nach Abs. 2, sofern sie den Schaden vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht haben. Im Übrigen gilt das Dienstnehmerhaftpflichtgesetz – DHG, BGBl. Nr. 80/1965.

Anlagen und Geräte

§ 9. (1) Der Zivilflugplatzhalter ist verpflichtet, jeweils entsprechend dem Stand der Technik und der internationalen Erfahrungen die zur Gewährleistung wirksamer Durchsuchungen erforderlichen Anlagen und Geräte zur Verfügung zu stellen und in funktionsfähigem Zustand zu erhalten.

(2) Kommt der Zivilflugplatzhalter der in Abs. 1 normierten Verpflichtung nicht ohne weiters nach, so hat die Sicherheitsbehörde mit Bescheid festzustellen, welche Leistungen vom Zivilflugplatzhalter, den Luftfahrtunternehmen oder anderen Stellen zufolge der in Abs. 1 normierten Verpflichtung zu erbringen sind, und dem ihnen die Erbringung dieser Leistungen aufzutragen.

(3) Über Berufungen gegen Bescheide nach Abs. 2 entscheidet in letzter Instanz die Sicherheitsdirektion.

Räume

§ 10. (1) Der Zivilflugplatzhalter ist verpflichtet, im erforderlichen Ausmaß Amts- und Aufenthaltsräume für die mit der Besorgung der Sicherheitsverwaltung auf dem Zivilflugplatz befassten Organe und für das Personal der nach § 6 beauftragten Unternehmen zur Verfügung zu stellen, reinigen zu lassen und mit elektrischem Strom und Heizung zu versorgen sowie die in § 21 Abs. 1 Z 1 bis 6 des Mietrechtsgesetzes – MRG, BGBl. Nr. 520/1981, genannten Leistungen zu erbringen.

(2) Auf Antrag der Sicherheitsbehörde hat die für die Bewilligung des Zivilflugplatzes zuständige Behörde unter Bedachtnahme auf die Verkehrsaufgaben des Zivilflugplatzes mit Bescheid festzustellen, welche Leistungen vom Flugplatzhalter zufolge der in Abs. 1 normierten Verpflichtung zum gegebenen Zeitpunkt zu erbringen sind, und dem Flugplatzhalter die Erbringung dieser Leistungen aufzutragen.

3. Abschnitt

Sicherheitsentgelt

Allgemeines

§ 11. (1) Für die Durchführung von Aufgaben nach diesem Bundesgesetz steht dem Zivilflugplatzhalter pro abfliegenden Passagier vom Luftfahrtunternehmen ein die Kosten seiner Tätigkeit deckendes angemessenes Sicherheitsentgelt zu. Das Verfahren zur Festlegung der Höhe des Sicherheitsentgelts ist nach den in Umsetzung der Richtlinie 2009/12/EG über Flughafenentgelte, ABl. Nr. L 70 vom 14.3.2009 S. 11 (RL 2009/12/EG), ergangenen Bestimmungen durchzuführen.

(2) Die in Umsetzung der Richtlinie 2009/12/EG eingerichtete unabhängige Aufsichtsbehörde ist zur Beilegung von Streitfällen zwischen Zivilflugplatzhaltern und oder deren Vertretern oder Verbänden betreffend Sicherheitsentgelte zuständig. Dabei ist das in Umsetzung der RL 2009/12/EG für die unabhängige Aufsichtsbehörde für die Beilegung von Streitfällen festgelegte Verfahren sinngemäß anzuwenden.

(3) Der Zivilflugplatzhalter ist verpflichtet, die Durchführung von Aufgaben nach diesem Bundesgesetz so effizient wie möglich zu gestalten und sämtliche Kosteneinsparungspotentiale zu nutzen.

Befugnisse der unabhängigen Aufsichtsbehörde

§ 12. (1) Zur Wahrnehmung der ihr aufgrund dieses Bundesgesetzes obliegenden Aufgaben ist der unabhängigen Aufsichtsbehörde oder von dieser beauftragten Sachverständigen der Zutritt zu allen am

Flughafen befindlichen und in der Verfügungsgewalt des Zivilflugplatzhalters befindlichen Räumen, Grundstücken und Fahrzeugen zu gewähren. Sie sind ermächtigt, in die einschlägigen Geschäftsunterlagen Einsicht zu nehmen und unentgeltlich Abschriften oder Kopien von diesen anzufertigen.

(2) Die unabhängige Aufsichtsbehörde und die von dieser beauftragten Sachverständigen sind ermächtigt, die ihnen von diesem Bundesgesetz oder von einer auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnung eingeräumten Befugnisse mit unmittelbarer Zwangsgewalt durchzusetzen.

4. Abschnitt **Aufsichtsrechte und Befugnisse**

Behördliche Aufsicht

§ 13. (1) Bei Wahrnehmung von Aufgaben nach § 5 untersteht der Zivilflugplatzhalter der Aufsicht und den Weisungen der Sicherheitsbehörden und ihrer Organe.

(2) Die Qualität der in den Sicherheitsprogrammen gemäß § 2 vorgesehenen Maßnahmen wird vom Bundesminister für Inneres und dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kontrolliert.

(3) Ergeben Aufsichts- oder Kontrollmaßnahmen nach Abs. 1 oder 2, dass aufgrund dieses Bundesgesetzes, auf Grundlage dieses Bundesgesetzes erteilten Bewilligungen oder unmittelbar anwendbaren Gemeinschaftsrechts bestehende Pflichten nicht wahrgenommen werden, hat die jeweils zuständige Behörde den Verpflichteten aufzufordern, innerhalb einer angemessenen Frist für die Setzung der unterlassenen Handlungen zu sorgen. Soweit und solange dies zur Abwehr einer unmittelbar drohenden Gefahr erforderlich ist, kann der Zutritt zum im jeweiligen Sicherheitsprogramm festgelegten Sicherheitsbereich für bestimmte oder alle Personen mit sofortiger Wirkung eingeschränkt oder untersagt werden.

(4) Zur Wahrnehmung der Aufsicht nach Abs. 1 und der Qualitätskontrolle nach Abs. 2 sind die Aufsichtsbehörden und ihre Organe ermächtigt,

1. alle am Flughafen befindlichen und in der Verfügungsgewalt des Zivilflugplatzhalters, eines Luftfahrtunternehmens oder einer anderen Stelle befindlichen Räume, Grundstücke und Fahrzeuge sowie außerhalb des Flughafens gelegene Betriebsstandorte, an denen Maßnahmen für die Sicherheit der Zivilluftfahrt gesetzt werden, zu betreten,
2. in die einschlägigen Geschäftsunterlagen des Zivilflugplatzhalters, der Luftfahrtunternehmen oder einer anderen Stelle Einsicht zu nehmen und unentgeltlich Abschriften oder Kopien von diesen anzufertigen und
3. vom Zivilflugplatzhalter, den Luftfahrtunternehmen oder einer anderen Stelle und ihren Dienstnehmern sowie bei einer erfolgten Beauftragung von diesen Unternehmen und ihren Dienstnehmern die erforderlichen Auskünfte zu verlangen.

Dabei haben die Zivilflugplatzhalter, Luftfahrtunternehmen oder anderen Stellen und ihre Dienstnehmer sowie bei einer erfolgten Beauftragung diese Unternehmen und ihre Dienstnehmern mitzuwirken. Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes sind ermächtigt, die Befugnisse nach Maßgabe des § 50 Abs. 2 und 3 SPG mit unmittelbarer Zwangsgewalt durchzusetzen.

(5) Die jeweilige nach diesem Bundesgesetz zuständige Genehmigungsbehörde ist berechtigt, den Betrieb eines Zivilflugplatzhalters, des s oder einer anderen Stelle zu untersagen, wenn schwere Mängel oder Verstöße gegen nach unmittelbar anwendbarem Gemeinschaftsrecht, diesem Bundesgesetz, auf Grundlage dieses Bundesgesetzes erteilten Bewilligungen oder dem Nationalen Sicherheitsprogramm obliegenden Verpflichtungen festgestellt worden sind und die daraufhin gemäß Abs. 3 aufgetragenen Maßnahmen nicht fristgerecht erfüllt wurden. Ein untersagter Betrieb darf erst wieder aufgenommen werden, wenn von der Behörde die Behebung der die Untersagung begründenden Mängel festgestellt wurde.

5. Abschnitt **Straf-, Schluss- und Übergangsbestimmungen**

Strafbestimmung

§ 14. Kommt ein Zivilflugplatzhalter, ein Luftfahrtunternehmen, eine andere Stelle oder einer ihrer Dienstnehmer den ihnen nach unmittelbar anwendbarem Gemeinschaftsrecht, diesem Bundesgesetz, auf

Grundlage dieses Bundesgesetzes erteilten Bewilligungen oder dem nationalen Sicherheitsprogramm (§ 1) obliegenden Verpflichtungen trotz vorangehender behördlicher Aufforderung gemäß § 13 Abs. 3 nicht ordnungsgemäß nach, begeht er eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde

1. bei erstmaligem Zuwiderhandeln mit Geldstrafe bis zu 50 000 Euro,
 2. im Wiederholungsfall mit Geldstrafe bis zu 80 000 Euro
- zu bestrafen.

Militärflugplätze

§ 15. Im Falle einer Bewilligung der Benützung eines Militärflugplatzes für Zwecke der Zivilluftfahrt gemäß § 62 LFG tritt der Inhaber der Bewilligung in die von diesem Bundesgesetz normierten Rechte und Pflichten des Zivilflugplatzhalters ein.

Sprachliche Gleichbehandlung

§ 16. Soweit in diesem Gesetz auf natürliche Personen bezogene Bezeichnungen nur in männlicher Form angeführt sind, beziehen sie sich auf Frauen und Männer in gleicher Weise. Bei der Anwendung der Bezeichnung auf bestimmte natürliche Personen ist die jeweils geschlechtsspezifische Form zu verwenden.

Verweisungen

§ 17. Soweit in diesem Bundesgesetz auf Bestimmungen anderer Bundesgesetze verwiesen wird, sind diese in ihrer jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

Vollziehung

§ 18. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes sind die Bundesminister für Inneres und für Verkehr, Innovation und Technologie je nach ihrem Zuständigkeitsbereich betraut.

Inkrafttreten

§ 19. (1) Dieses Bundesgesetz tritt am 1. Jänner 2011 in Kraft.

(2) Verordnungen aufgrund dieses Bundesgesetzes können bereits vor dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes erlassen werden; sie treten jedoch frühestens gleichzeitig mit diesem in Kraft.

Außerkräfttreten

§ 20. Das Bundesgesetz über den Schutz vor Straftaten gegen die Sicherheit von Zivilluftfahrzeugen (Luftfahrtsicherheitsgesetz - LSG 1992); BGBl. Nr. 824/1993 in der Fassung BGBl. I Nr. 52/2009, tritt mit Ablauf des 31. Dezember 2010 außer Kraft. Abweichend davon sind die Bestimmungen des 4. Abschnitts des LSG 1992 letztmalig auf Abgabenschulden anzuwenden, die vor dem 1. Jänner 2011 entstanden sind.

Übergangsbestimmung

§ 21. (1) Eine Festlegung des Sicherheitsentgelts kann erstmals mit 1. April 2011 erfolgen. Bis zur erstmaligen Festlegung beträgt die Höhe des Sicherheitsentgelts 7,964 Euro, sofern es sich nicht um Transferpassagiere handelt; Für diese beträgt das Sicherheitsentgelt 3,982 Euro. Erforderlichenfalls können diese Beträge bis um 50% unterschritten oder bis zum Dreifachen der genannten Höhe überschritten werden.

(2) Sicherheitsprogramme gemäß § 2 sind erstmals bis spätestens 1. Jänner 2012 vorzulegen. Die bisherigen Sicherheitsprogramme bleiben bis zur Genehmigung der Sicherheitsprogramme gemäß § 2 aufrecht.

Vorblatt

Problem:

1. Unmittelbar anwendbares Gemeinschaftsrecht sieht insbesondere in der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2320/2002, ABl. Nr. L 97 vom 9.4.2008 S. 72, zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 18/2010, ABl. Nr. L 7 vom 12.1.2010 S. 3 (im Folgenden: VO [EG] Nr. 300/2008) sowie der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 zur Festlegung von detaillierten Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards in der Luftsicherheit, ABl. Nr. L 55 vom 5.3.2010 S. 1, zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 573/2010, ABl. Nr. L 166 vom 1.7.2010 S. 1, in der Fassung der Berichtigung ABl. Nr. L 159 vom 25.6.2010 S. 27 (im Folgenden: VO [EU] Nr. 185/2010) zahlreiche Maßnahmen vor, die im Zusammenhang mit dem Betrieb eines Zivilflughafens und im Umfeld eines Flughafens ergriffen werden müssen, um die Sicherheit in der Zivilluftfahrt zu gewährleisten. Diesbezüglich obliegt es dem nationalen Gesetzgeber, ein Regime zu schaffen, das die Aufgabenverteilung zwischen den Betroffenen regelt.
2. In den seit der Inpflichtnahme „großer“ Flughäfen gewonnenen Erfahrungen hat sich am Flughafen Wien gezeigt, dass hier dem verfassungsrechtlichen Erfordernis der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit Rechnung getragen werden kann, wenn der Flugplatzhalter die Gestaltung des Betriebsablaufes eigenverantwortlich wahrnimmt. Zur Optimierung des Flughafenbetriebes soll dieses Modell auf alle Zivilflughäfen ausgeweitet werden, die ein Passagieraufkommen von mehr als 100.000 abfliegenden Passagieren haben.
3. Das System einer hoheitlich festgelegten Sicherheitsabgabe verursacht dem Bund Kosten und ermöglicht dem Zivilflugplatzhalter nicht, die angestrebte Optimierung in der Steuerung der Abläufe bei Sicherheitskontrollen zu erreichen.

Ziel:

Ziel des vorgeschlagenen LSG 2011 ist

1. die Schaffung nationaler Rechtsgrundlagen für die aufgrund gemeinschaftsrechtlicher Vorgaben in den Verordnungen (EG) Nr. 300/2008 und (EU) Nr. 185/2010 erforderlichen Sicherheitsprogramme sowie die Festlegung der Zuständigkeiten für die aufgrund dieser Vorschriften von Flugplatzhaltern, Luftfahrtunternehmen und sonstigen Stellen wahrzunehmenden Maßnahmen im Bereich der Sicherheit in der Zivilluftfahrt und die diesen obliegenden Aufgaben,
2. die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und Chancengleichheit der Zivilflugplatzhalter sowie die Verhinderung von Kosten beim Bund durch Ersatz der bisherigen, hoheitlich festzulegenden Sicherheitsabgabe durch ein privatrechtlich zu bestimmendes Sicherheitsentgelt, sowie damit in Zusammenhang stehend, die Einsetzung einer unabhängigen Aufsichtsbehörde als Kontrollinstanz,
3. die Schaffung eines Anreizes für jeden Flugplatzhalter, die Passagierdurchsuchungen in seinen Betriebsprozess derart einzubeziehen, dass der Forderung der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit Rechnung getragen wird.

Inhalt und Problemlösung:

Mit dem gegenständlichen Entwurf eines LSG 2011 sollen Rechtsgrundlagen für das aufgrund gemeinschaftsrechtlicher Vorschriften erforderliche Nationale Sicherheitsprogramm sowie die Sicherheitsprogramme der Zivilflugplatzhalter und der sonstigen Stellen (zB reglementierte Beauftragte, bekannte Versender etc.) geschaffen werden. Weiter sollen die gemeinschaftsrechtlich vorgegebenen Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit auf Zivilflughäfen in Form einer Aufgaben- und Zuständigkeitsverteilung den in Betracht kommenden natürlichen und juristischen Personen zugeordnet werden.

Die Bestimmungen des § 134a LFG werden in jenem Umfang, in welchem diese nunmehr von unmittelbar anwendbarem Gemeinschaftsrecht oder vom LSG 2011 umfasst sind, zu entfallen haben.

Die vom Zivilflugplatzhalter aufgrund dieses Bundesgesetzes wahrzunehmenden Leistungen sollen künftig nicht mehr durch eine – hoheitlich festzulegende – Sicherheitsabgabe abgegolten werden, sondern in Form eines – eigenverantwortlich zu berechnenden – Sicherheitsentgeltes finanziert werden. Damit soll eine Erhöhung der Kostenbelastung der Flugreisenden hintan gehalten und gleichzeitig maximale Sicherheit für die Luftfahrt und deren Passagiere gewährleistet werden. Zur Kontrolle betreffend die Höhe des Sicherheitsentgeltes soll den Betroffenen eine eigene unabhängige Aufsichtsbehörde als Rechtsschutzinstanz zur Verfügung stehen.

Die Passagierdurchsuchungen sollen auf alle Zivilflugplatzhalter mit einem jährlichen Passagieraufkommen von mehr als 100.000 Passagieren übertragen werden, sodass diese im Regelfall ohne staatliche Eingriffe in ihren Betriebsprozess integriert, dadurch entstehende Synergien zur Kostensenkung genutzt und damit die Attraktivität des Flughafens für Luftfahrtunternehmen erhöht werden kann. Dass dies möglich ist, hat sich am Flughafen Wien bereits gezeigt. Die Übertragung soll in Form einer Inpflichtnahme erfolgen, sodass dem Bund weiterhin die Aufsicht, die Weisungsbefugnis und die Letztverantwortung über die Passagierdurchsuchungen zukommt.

Alternativen:

Um den von der Europäischen Kommission geforderten und immer strenger werdenden Sicherheitsmaßnahmen, die den Einsatz teurer Technik notwendig machen, wirtschaftlich, sparsam und zweckmäßig gestalten zu können, müsste den Sicherheitsbehörden eine Anordnungsbefugnis betreffend die Gestaltung und der Ablauforganisation des Flughafens und des Flughafenbetriebes entweder im Luftfahrtgesetz (LFG), BGBl. Nr. 253/1957, oder im Luftfahrtsicherheitsgesetz (LSG 1992), BGBl. Nr. 824/1992, eingeräumt werden. Im Übrigen sind keine Alternativen erkennbar.

Auswirkungen des Regelungsvorhabens:

– Finanzielle Auswirkungen:

Die Ersetzung der Sicherheitsabgabe durch ein Sicherheitsentgelt wird bei Zivilflugplatzhaltern und Bund zu Einsparungen führen. Nähere Ausführungen zu den finanziellen Auswirkungen finden sich im allgemeinen Teil der Erläuterungen.

– Wirtschaftspolitische Auswirkungen:

– – Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Die individuelle Festlegung des Sicherheitsentgeltes durch den einzelnen Zivilflugplatzhalter eröffnet die Möglichkeit, die Kosten der Passagierdurchsuchungen zu optimieren. Weiters eröffnen sich zusätzliche Möglichkeiten, die Marktstellung der Zivilflugplatzhalter zu festigen, indem eine direkte wirtschaftliche Vergleichbarkeit mit ausländischen Flughäfen gegeben ist.

– – Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Bürger/-innen und für Unternehmen:

Die Festlegung des Sicherheitsentgeltes für den jeweiligen Flughafen schafft die Voraussetzung für einen transparenten Wettbewerb.

– – Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Unternehmen:

Die vorgesehenen Änderungen führen zu einem Wegfall der Sicherheitsabgabe. An ihre Stelle tritt ein angemessenes Sicherheitsentgelt. Die aufgrund der Inpflichtnahme der Zivilflugplatzhalter zur Durchführung von Passagierdurchsuchungen anfallenden Kosten sind vom vorgesehenen Sicherheitsentgelt gedeckt und führen demnach zu keinen Mehraufwendungen bei den Zivilflugplatzhaltern.

– Auswirkungen in umweltpolitischer, konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer Hinsicht:

Keine.

– Geschlechtsspezifische Auswirkungen:

Die gegenständliche Novelle sieht eine Bestimmung betreffend die sprachliche Gleichbehandlung von Frauen und Männern vor.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die mit 29. April 2010 durch die Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und die Verordnung (EU) Nr. 185/2010 geänderte europäische Rechtslage im Bereich der Sicherheit der Zivilluftfahrt wurde berücksichtigt. Darüber hinaus fallen die vorgesehenen Regelungen nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Auf europäischer Ebene legt die VO (EG) Nr. 300/2008 gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt fest. Mit dieser VO werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, technische und organisatorische Maßnahmen, die in dem Anhang zur VO definiert sind, zu treffen (z.B. Gepäck- und Personenkontrollen), um die Sicherheit in der Zivilluftfahrt zu gewährleisten. Wie und vor allem durch wen diese durchgeführt werden, bleibt den Mitgliedstaaten vorbehalten. Der nationale Gesetzgeber muss folglich ein Regime zur Verfügung stellen, das die Aufgabenverteilung zwischen den Betroffenen festlegt und – wie in Art. 10 VO (EG) Nr. 300/2008 vorgesehen – in einem Nationalen Sicherheitsprogramm die dazu notwendigen inhaltlichen Anordnungen zu treffen. Aufbauend auf dieses nationale Sicherheitsprogramm und den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben werden alle mehr oder weniger am Flugbetrieb Beteiligten für sich und ihr Unternehmen ein Sicherheitsprogramm zu erstellen haben.

Die bisher hoheitlich festgesetzte Sicherheitsabgabe entspricht nicht den Erfordernissen einer wirtschaftlichen Betriebsführung von Zivilflugplätzen. Es liegt daher nahe, dieses durch ein individuell von jedem Flugplatzhalter festgelegtes Sicherheitsentgelt zu ersetzen und nur mehr die bei der Festsetzung der Höhe zu beachtenden Grundsätze sowie eine nachprüfende Rechtsschutzinstanz gesetzlich zu regeln.

Das Verfahren zur Festlegung dieses Sicherheitsentgelts, insbesondere auch die Einbindung von Luftfahrtunternehmen, soll im Sinne der Harmonisierung und Einheitlichkeit gleich erfolgen wie in jenem Verfahren, das in der Umsetzung der Richtlinie über Flughafenentgelte vorgesehen wird.

Die Passagierdurchsuchungen an Flughäfen haben sich nach den Vorfällen am 11. September 2001 in den USA zu einem nicht nur in Europa detailliert festgelegten, standardisierten, gleichförmigen System entwickelt, welches eine verdachtslose Durchsuchung von Personen, ihrem Gepäck und ihrer mitgeführten persönlichen Gegenstände vorsieht und mit am Markt frei erhältlichen Anlagen und Geräten bewältigt werden kann. Insofern stellt diese verdachtslose Durchsuchung eine Leistung dar, die im Sicherheitsinteresse des Flughafens liegt und als Tätigkeit im Vorfeld zur Entlastung der Sicherheitsbehörden vom Flugplatzhalter übernommen und so in den Flughafenbetrieb assimiliert werden kann.

Die Durchführung von Personendurchsuchungen (Sicherheitskontrollen ieS) auf österreichischen Flughäfen ist bislang in § 4 LSG 1992 geregelt; ihr Umfang ergibt sich aus § 2 LSG 1992. Demnach sind lediglich Flugplatzhalter von Flughäfen mit einem jährlichen Passagieraufkommen von mindestens 2 Millionen abfliegenden Passagieren verpflichtet, selbst für die Durchführung der erforderlichen Passagierdurchsuchungen zu sorgen. Wie sich in der Vergangenheit gezeigt hat, eröffnen die Nutzung des betrieblichen Wissens und der Gestaltungsmöglichkeiten der Flugplatzhalter, beispielsweise im Hinblick auf die Infrastruktur, die Passagierlenkung und den erforderlichen Personaleinsatz, sowie die bei ihm vorhandenen Kenntnisse, die zur Steigerung der Effektivität der Durchführung der Durchsuchungen notwendig sind, die Möglichkeit, die Kosten der Passagierdurchsuchung zu optimieren und auch für den Nutzer beeinflussbar zu machen. Mit dem gegenständlichen Entwurf eines LSG 2011 sollen daher alle Zivilflugplatzhalter, die auf ihrem Flughafen ein jährliches Passagieraufkommen von mehr als 100.000 Passagieren (PAX) haben, gesetzlich in Pflicht genommen werden, eine ordnungsgemäße Passagierdurchsuchung mit hierfür geeigneten Personen durchzuführen. Dadurch sind diese in der Lage, die Durchsuchungsmaßnahmen in ihren Betriebsprozess zu integrieren, die dadurch entstehenden Synergien zur Kostensenkung zu nutzen und damit die Attraktivität des Flughafens für Luftfahrtunternehmen zu erhöhen. Im Vordergrund steht hier der lenkende steuernde Prozess durch den Zivilflugplatzhalter, insbesondere im internationalen Flugverkehr unter Bedachtnahme auf internationale Flugpläne.

Durch die Übertragung der Passagierdurchsuchung auf die Zivilflugplatzhalter soll es diesen insbesondere ermöglicht werden, die Passagierströme und die Flugsteigbelegung mit der Passagierdurchsuchung zu harmonisieren und dadurch eine effizientere Struktur für die Passagierdurchsuchung zu schaffen, beispielsweise durch die Zusammenlegung verstreuter dezentraler Durchsuchungsstellen zu einer zentralen Durchsuchungsstelle.

Vor diesem Hintergrund sprechen insbesondere folgende Gründe dafür, dass die Sicherheitskontrollen bei allen Flughäfen unter der Verantwortung des Zivilflugplatzhalters durchgeführt werden:

– Der Zivilflugplatzhalter verfügt über das notwendige Wissen und Know-how, das zur effektiven Durchführung der Sicherheitskontrollen notwendig ist. Er erkennt den Verlauf der Passagierströme, Stoßzeiten etc am besten und kann die Kontrollen darauf abstimmen. Damit werden Passagierballungen bei den Sicherheitskontrollstraßen weitestgehend verhindert, was verbesserte zeitliche Rahmenbedingungen schafft, die notwendig sind, um alle Personen, die einer Sicherheitskontrolle unterzogen werden müssen, in der vorgeschriebenen Weise zu kontrollieren.

– Der Zivilflugplatzhalter verfügt über einen sicherheitsrelevanten Informationsvorsprung, etwa bei Flugverspätungen oder Ausfällen, und kann flexibel darauf reagieren.

– Der Zivilflugplatzhalter kann, da er in Vollziehung der Passagierkontrollen zum Bundesministerium für Inneres in einem direkten Unterordnungsverhältnis steht, nunmehr zur Herausgabe von Unterlagen und Informationen verpflichtet werden, die für die Sicherheitsbehörden ein wesentliches Steuerungselement darstellen können.

– Der Zivilflugplatzhalter wird unmittelbar befähigt, bereits bei der Planung von Flughafenerweiterungen bzw. -umbauten Sicherheitsaspekte zu berücksichtigen.

– In der Schulung des Personals sowie in der Aus- und Fortbildung hat der Zivilflugplatzhalter bessere Möglichkeiten, ortsspezifische sicherheitsrelevante Aspekte einfließen zu lassen.

Mit dem Beitrag der Zivilflugplatzhalter zu Passagierdurchsuchungen in Form einer Inpflichtnahme können Passagierballungen bei den Durchsuchungsstraßen weitestgehend verhindert werden. Dies schafft verbesserte zeitliche Rahmenbedingungen, die notwendig sind, um alle Personen, die einer Durchsuchung unterzogen werden müssen, in der vorgeschriebenen Weise zu durchsuchen.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Pflicht zur nationalen Zuständigkeitenverteilung sowie die Erlassung und Umsetzung eines nationalen Sicherheitsprogrammes und die Genehmigung der sonstigen Sicherheitsprogramme ist von (unmittelbar anwendbarem) Gemeinschaftsrecht vorgegeben; die Schaffung entsprechender Bestimmungen im LSG 2011 verursacht folglich keine zusätzlichen Kosten.

Mit dem LSG 2011 werden nunmehr die Zuständigkeiten für die Durchführung aller in § 1 genannten gemeinschaftsrechtlich vorgegebenen Maßnahmen für die Sicherheit der Zivilluftfahrt umfassend geregelt. Das LSG 2011 geht somit über die bisher im LSG 1992 auf die Personendurchsuchung (Sicherheitskontrollen ieS) beschränkten Maßnahmen hinaus.

Für die Sicherheitskontrollen nach dem LSG 1992 war bislang eine hoheitlich festgelegte Sicherheitsabgabe zu entrichten, für die darüber hinausgehenden gemeinschaftsrechtlich vorgegebenen Maßnahmen hat bislang der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den Flugplatzhaltern bzw. den Luftfahrtunternehmen mit Bescheid die Einhebung einer Gebühr genehmigt.

Nunmehr werden die bisherige hoheitlich festgelegte Sicherheitsabgabe nach dem LSG 1992 und die bisher mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie eingehobenen Gebühren durch ein privatrechtlich zu bestimmendes Sicherheitsentgelt ersetzt. Damit ist zu erwarten, dass insgesamt keine nennenswerten finanziellen Auswirkungen entstehen. Durch die Konzentration auf ein einheitliches Verfahren zur Einhebung des Sicherheitsentgelts sind derzeit nicht abschätzbare, im Interesse des Bundes, der Flugplatzhalter, der Luftfahrtunternehmen und der Passagiere gelegene Synergien zu erwarten.

Die Höhe der Einsparung beim Zivilflugplatzhalter wird davon abhängig sein, inwieweit er den Aufwand der Passagierdurchsuchungen optimiert, die Betriebsorganisation (Anzahl und Öffnungszeiten der Eingänge/Einfahrten in den Sicherheitsbereich; Zuweisung der Flugsteige/Gates und Terminals) ändert und Synergieeffekte mit seinem übrigen Tätigkeitsbereich nutzt.

Dem Bund entfallen einerseits die Einnahmen aus den bisherigen Sicherheitsabgaben, andererseits entfallen die bisher vom Bund getragenen Kosten für die Durchführung der Sicherheitskontrollen durch private Sicherheitsunternehmen nach § 4 LSG 1992. Letztere belaufen sich – unter Berücksichtigung dass die Kosten für Sicherheitskontrollen nach § 4 LSG für das letzte Quartal 2010 noch aus dem Budget 2011 zu begleichen sind - für das Budgetjahr 2011 auf € 14,850.000.-, für die darauf folgenden Budgetjahre unter Berücksichtigung der valorisierten Kostenentwicklung auf € 20.000.000.- (für 2012), € 20,200.000.- (für 2013) und € 20,600.000.- (für 2014).

Die aufgrund der Inpflichtnahme der Zivilflugplatzhalter zur Durchführung von Passagierdurchsuchungen anfallenden Kosten sind vom vorgesehenen Sicherheitsentgelt gedeckt und führen demnach zu keinen Mehraufwendungen bei den Zivilflugplatzhaltern. Die Festlegung eines angemessenen, kostendeckenden Sicherheitsentgeltes durch den Flugplatzhalter eröffnet eine Kostensenkungsmöglichkeit für den jeweiligen Wirtschaftsstandort (Flughafen).

Mit der Lösung, die nach anderen gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften einzurichtende unabhängige Aufsichtsbehörde zur Beilegung von Streitfällen im Zusammenhang mit Flughafenentgelten auch für die Beilegung von Streitfällen im Zusammenhang Sicherheitsentgelten zuständig zu machen, wird die bestmögliche Nutzung von Synergien in diesem Bereich gewährleistet.

Im Hinblick auf seine gemeinschaftsrechtlich vorgegebenen, quantitativ und qualitativ erweiterten behördlichen Aufgaben entsteht dem Bund ein zusätzlicher Personalbedarf im Umfang von etwa 8-9 Vollbeschäftigungsäquivalenten bei den Sicherheitsbehörden, welche aufkommensneutral aus den Ressourcen des Bundesministeriums für Inneres abgedeckt werden, insbesondere für die Durchführung von Sicherheitsaudits, Qualitätskontrollen, Sicherheitsüberprüfungen, behördlichen Risikobewertungen, die Erteilung von Einverständniserklärungen, die Zertifizierung von Ausbildern, die Prüfung und Genehmigung von Sicherheitsprogrammen sowie sonstige behördliche Entscheidungen und Bewilligungen und die Einleitung und Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren.

Kompetenzgrundlage:

Der vorliegende Entwurf basiert auf Art. 10 Abs. 1 Z 6 (Zivilrechtswesen), Z 7 B-VG (Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit) und Z 9 (Verkehrswesen bezüglich der Luftfahrt) B-VG.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Besonderer Teil

Zu Artikel 1:

Zur besseren Übersicht soll dem Gesetz ein Inhaltsverzeichnis vorangestellt werden.

Die Verordnung (EG) Nr. 300/2008 legt gemeinsame Grundstandards für den Schutz der Zivilluftfahrt vor unrechtmäßigen Eingriffen, die die Sicherheit der Zivilluftfahrt gefährden, fest. Demnach ist ua ein Nationales Sicherheitsprogramm zu erlassen, sind vom Zivilflugplatzhalter Flughafensicherheitsprogramme und von anderen Stellen jeweils eigene Sicherheitsprogramme vorzusehen. Von der VO (EG) Nr. 300/2008 nicht vorgegeben sind die Verfahren, nach denen diese Programme festzulegen sind, und jene Personen, von denen die einzelnen Aufgaben wahrgenommen werden müssen.

Die gegenständlichen Bestimmungen sollen nun zum einen die Verfahren betreffend die Erlassung bzw. Genehmigung sämtlicher erforderlicher Sicherheitsprogramme regeln, zum anderen die behördlichen Zuständigkeiten festlegen und eine gesetzliche Grundlage für eine verordnungsmäßig vorzunehmende Zuständigkeitsverteilung zwischen dem Zivilflugplatzhalter, den Luftfahrtunternehmen und anderen Stellen schaffen.

Zu § 1:

Abs. 1 und 2: Die Verordnungen (EG) Nr. 300/2008 und (EU) Nr. 185/2010 legen zahlreiche Maßnahmen fest, die am und im Umfeld eines Flughafens ergriffen werden müssen. Da es sich hier um gemeinschaftsrechtliche Verordnungen und damit um unmittelbar anwendbares Gemeinschaftsrecht handelt, ist selbst die Wiederholung dieser Regelungen in innerstaatlichem Recht mit den europäischen Vorgaben nicht vereinbar. Im Grunde bleibt damit dem nationalen Gesetzgeber nur noch ein Regime zur Verfügung zu stellen, das die Aufgabenverteilung zwischen den Betroffenen erlaubt. Es wird daher vorgeschlagen, in einem Nationalen Sicherheitsprogramm, wie es bereits in Art. 10 der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 vorgesehen ist, die notwendigen Anordnungen zu treffen. Schon derzeit besteht ein solches Nationales Sicherheitsprogramm, doch ist dessen rechtliche Qualität unklar. Der Vorschlag geht nun dahin, ein Sicherheitsprogramm, das die Zuständigkeiten festlegt, als Verordnung des Bundesministers für Inneres im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu erlassen. Ein Zusammenwirken der beiden Ressorts erscheint sinnvoll, da sowohl Aspekte der Abwehr allgemeiner Gefahren als auch Aspekte der Betriebssicherheit betroffen sind.

Abs. 3: Zur optimalen Abstimmung der wahrzunehmenden Aufgaben soll den vom nationalen Sicherheitsprogramm Betroffenen, sohin den Zivilflugplatzhaltern, Luftfahrtunternehmen und anderen Stellen ein Anhörungsrecht zukommen.

Zu § 2:

Aufbauend auf dem nationalen Sicherheitsprogramm und den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben werden Zivilflugplatzhalter, Luftfahrtunternehmer und andere Stellen gemäß der VO (EG) Nr. 300/2008 für sich

und ihr Unternehmen ein Sicherheitsprogramm zu erstellen haben, in dem sie darlegen, wie sie die sich aus dem Nationalen Sicherheitsprogramm ergebenden Aufgaben konkret umsetzen werden. Diese Pläne müssen zur Genehmigung vorgelegt werden. Bei dieser Genehmigung wird insbesondere das Bundesministerium für Inneres gefordert sein, immer dort, wo Maßnahmen oder deren Umfang von Risikobewertungen abhängen, die sicherheitsbehördliche Expertise einzubringen.

Dem Programm für die Flughafensicherheit (Abs. 1) wird vom Zivilflugplatzhalter ein Plan des Flughafenareals anzuschließen sein, der die Lage der Sicherheitsbereiche und der sensiblen Teile der Sicherheitsbereiche zeigt, um ihre Grenzen eindeutig erkennen zu können.

Die Regelung in Abs. 4 erstreckt sich nur auf jene besonderen Ausbildungen, die nicht im LFG oder in spezielleren Bestimmungen des LSG 2011 festgelegt sind.

Zu § 3:

Die Regelung entspricht grundsätzlich den §§ 2 und 3 LSG 1992.

Abs. 1: Die Bestimmung entspricht § 2 Abs 1 LSG 1992. Die Durchsuchung kann von Hand, mit technischen Hilfsmitteln (z.B. Röntgengeräte) oder mit Tieren erfolgen, mit denen die Einschleusung verbotener Gegenstände in den im Programm für die Flughafensicherheit (§ 2 Abs. 1) festgelegten Sicherheitsbereich oder den sensiblen Teil eines Zivilflughafens verhindert werden kann. Gemäß Rechtsprechung des VwGH handelt es sich bei „Gepäck“ um sämtliche „dem persönlichen Bedarf und Gebrauch des Reisenden oder den Verbrauch durch ihn dienenden körperlichen Gegenstände“ (VwGH 14.10.1965, 2156/64 zum Begriff „Gepäck“ in § 1 Abs 1 Z 1 des Beförderungssteuergesetzes 1953, BGBl. Nr. 22, außer Kraft getreten mit BGBl. Nr. 224/1972). Das Wort „Gepäck“ bezeichnet sohin die Gesamtheit aller auf einer Fortbewegung (meistens einer Reise) mitgenommenen Gegenstände. Es befindet sich gewöhnlich in Form von Gepäckstücken in zum Transport vorgesehenen Behältern, z.B. in Kisten, Koffern, Rucksäcken, Taschen oder Kleidersäcken. Die vorgesehene Einschränkung auf Gepäck und persönliche Gegenstände ist insbesondere erforderlich, weil alle übrigen von Menschen in den Sicherheitsbereich und/oder an Bord eines Zivilluftfahrzeuges mitgeführten Gegenstände nicht diesen, sondern – je nach ihrer Art – anderen (Sicherheits-)Maßnahmen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und deren Durchführungsverordnungen zu unterziehen sind (z.B. Frachtgut). Die Einfügung des Wortes „händisch“ soll klarstellen, dass nur eine unmittelbar mit den Händen vorgenommene Durchsuchung von einem Menschen desselben Geschlechts erfolgen muss. Eine mit (Hand-) Röntgengeräten oder sonstigen (mit der Hand zu führenden) Hilfsmitteln durchgeführte Durchsuchung darf folglich auch von einem Menschen des anderen Geschlechts wahrgenommen werden.

Abs. 2: Hier werden jene Personen bezeichnet, denen auch dann Zutritt zum Sicherheitsbereich eines Zivilflugplatzes gewährt werden muss, wenn sie nicht bereit sind, ihre Kleidung, ihr Gepäck und die von ihnen mitgeführten persönlichen Gegenstände kontrollieren zu lassen. Im Falle ihrer Weigerung darf ihnen der Zutritt nicht untersagt werden. Ihre Durchsuchung ist folglich nicht erforderlich. Von der Z 1 sind die sogenannten Air Marshals (Sky-Marshals) erfasst. Bei den in Z 2 Genannten handelt es sich um Organe im Sinne des § 5 Abs. 2 des Sicherheitspolizeigesetzes (SPG), BGBl. Nr. 566/1991. In den Z 3 und 4 werden temporäre Ausnahmen für bestimmte Staatsgäste und deren Begleiter sowie generell für Personen, die sich in Begleitung eines Organs des öffentlichen Sicherheitsdienstes befinden (z.B. einen Botschafter, der einen Staatsgast von der Landebahn abholt), normiert (vgl dazu auch Pkt 4.1.1.7. des Anhanges der VO (EU) Nr. 185/2010).

Abs. 3: Der Anhang der (Durchführungs-) Verordnung (EU) Nr. 185/2010 enthält eine demonstrative Liste jener Gegenstände, die ein Fluggast nicht an seiner Person, im Handgepäck oder im aufgegebenen Gepäck in den Sicherheitsbereich oder an Bord eines Zivilluftfahrzeuges mitnehmen darf. Diese ist für den gesamten EU-Raum sowie die Schweiz, Norwegen und Island verbindlich. Es soll daher im Sinne dieser europarechtlichen Regelung im Gesetzestext des LSG 2011 auf diese „Liste verbotener Gegenstände“ verwiesen werden. Eine Beschränkung des Aufgabenbereiches auf die Abwehr gefährlicher Angriffe, die mit Waffen, Kriegsmaterial, Munition, Schieß- und Sprengmittel oder anderen bezeichneten besonders gefährlichen Gegenständen begangen werden können, wie dies in § 1 LSG 1992 erfolgt ist, erscheint auch vor dem Hintergrund der unmittelbaren Geltung der gegenständlichen EU-Verordnung, der im Fall eines Widerspruches mit nationalem Recht (z.B. dem LSG) Anwendungsvorrang zukommt, nicht zweckmäßig. Daneben soll dem Bundesminister für Inneres die Möglichkeit gegeben werden, weitere Gegenstände für die in Österreich abfliegende Fluggäste mittels VO zu verbieten.

Abs. 4: Es werden jene Personen genannt, denen auch dann Zutritt zum Sicherheitsbereich eines Zivilflugplatzes gewährt werden muss, wenn anlässlich ihrer Durchsuchung festgestellt wird, dass sie einen verbotenen Gegenstand an ihrer Person, in ihrem Gepäck, in ihren persönlichen Gegenständen oder sonst mitführen oder bei sich haben. Dabei kann es sich nur um Personen handeln, die durchsucht werden mussten bzw. sich – ohne dazu verpflichtet zu sein – durchsuchen haben lassen. Die Ausnahme soll z.B.

für die Mitnahme von Krebszellen udgl gelten. Vgl dazu auch Pkt 4.4.2. und 5.4.2. des Anhanges der VO (EU) Nr. 185/2010.

Abs. 5 und 6: Die Regelungen entsprechen dem § 3 Abs. 3 und 4 LSG 1992.

Zu § 4:

Abs. 1: Es werden die nationalen behördlichen Zuständigkeiten für Entscheidungen und Bewilligungen aufgrund unmittelbar anwendbaren Gemeinschaftsrechts festgelegt, insoweit sich diese nicht bereits aus den vorstehenden Bestimmungen ergeben.

In den in § 1 genannten gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften wird von Risikobewertung gesprochen. Die Sicherheitsbehörden haben Informationen sicherheitspolizeilicher Art, insbesondere über mögliche terroristische Gefährdungslagen den für die Durchführung von Maßnahmen im Sinne des § 1 zuständigen Behörden, Zivilflugplatzhaltern, Luftfahrtunternehmen und anderen Stellen im Sinne einer Risikobewertung zu übermitteln. Die Empfänger dieser Informationen haben auf Grund dieser Risikobewertung zu überprüfen, ob die von ihnen auf Grund dieses Bundesgesetzes durchzuführenden Maßnahmen der jeweiligen Gefährdungslage entsprechen und die Maßnahmen erforderlichenfalls anzupassen. Dies soll auch dann gelten, wenn ihnen sonstige Informationen vorliegen, die Einfluss auf die Beurteilung Gefährdungslage haben.

Abs. 2: Es handelt sich um eine Zuständigkeitsbestimmung betreffend die Erstellung eines Qualitätskontrollprogrammes sowie die faktische Durchführung von Sicherheitsaudits.

Zu § 5:

Die Regelung entspricht den §§ 4a Abs. 1 und 5 LSG 1992 und wurde dahingehend angepasst, dass künftig sämtliche Zivilflugplatzhalter, mit Ausnahme jener, die ein jährliches Passagieraufkommen von weniger als 100.000 abfliegenden Passagieren verzeichnen, für die Passagierdurchsuchung in Pflicht genommen werden.

Zu § 6:

Die Bestimmung entspricht dem § 4 LSG 1992.

Zu § 7:

Die Bestimmung enthält die bislang in § 6 LSG 1992 vorgesehenen Regelungen betreffend die Auswahl der mit Passagierdurchsuchungen betrauten Dienstnehmer, ergänzt um die aufgrund der VO (EU) Nr. 185/2010 erforderlichen Vorschriften hinsichtlich leitender Mitarbeiter und Ausbildner.

Durch Abs. 1 und 3 soll die nationale Rechtslage auf die durch Punkt 11 der VO (EG) 185/2010 gegebene Rechtslage abgestimmt werden.

Abs. 1: Voraussetzung für die Heranziehung einer Person zur Vornahme von Sicherheitskontrollen, als leitender Mitarbeiter in diesem Bereich oder als Ausbildner für diese Personen ist das schriftliche Einverständnis des örtlich zuständigen Sicherheitsdirektors. Dieses ist zu erklären, wenn der Betroffene für die jeweilige Aufgabe geeignet und vertrauenswürdig iSd §§ 55 SPG ist. Das Einverständnis ist bei Vorliegen der entsprechenden Kriterien (vgl Abs. 2 und 4) bescheidmäßig zu erteilen.

Abs. 2: Durch diese Regelung soll der bisherige § 6 Abs. 1 LSG 1992 grundsätzlich beibehalten und an die durch Punkt 11 der VO (EU) Nr. 185/2010 gegebene Rechtslage angepasst, dh auf leitende Mitarbeiter im Bereich der Sicherheitskontrolle erweitert werden. Das Einverständnis wird allgemein für einen Zeitraum von fünf Jahren erteilt; bei Personen, die Röntengeräte bedienen, verkürzt sich die Frist auf drei Jahre. Eine Verlängerung ist amtswegig unter denselben Voraussetzungen möglich, wie eine erstmalige Einverständniserklärung.

Abs. 3: Es werden Voraussetzungen normiert, die erfüllt sein müssen, um Personen als Ausbildner von Durchsuchungspersonal oder leitenden Mitarbeiter heranziehen zu dürfen. Eine Beschränkung des Einverständnisses auf bestimmte Ausbildungsinhalte ist zulässig. Das Einverständnis wird allgemein für einen Zeitraum von maximal fünf Jahren erteilt. Eine Verlängerung ist amtswegig unter denselben Voraussetzungen möglich, wie eine erstmalige Einverständniserklärung.

Abs. 4: Die Bestimmung stimmt mit dem bisherigen § 6 Abs. 2 LSG 1992 überein, ergänzt um eine Widerrufsmöglichkeit für Einverständniserklärungen des Bundesministers für Inneres gemäß Abs. 3. Sie entspricht damit den in vergleichbaren Rechtsvorschriften enthaltenen gesetzlichen Vorschriften über den Widerruf erteilter Berechtigungen.

Zu § 8:

Die Regelungen entsprechen dem § 7 LSG 1992, angepasst an die nun erfolgende Inpflichtnahme sämtlicher Zivilflugplatzhalter bei Flughäfen mit einem jährlichen Passagieraufkommen mit über 100.000 Fluggästen.

Zu §§ 9 und 10:

Die Bestimmungen entsprechen den §§ 8 und 9 LSG 1992.

Zu § 11:

Abs. 1: Die auf europäischer Ebene bestehenden Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt (VO [EG] Nr. 300/2008) verpflichten die Mitgliedstaaten der EU zur Einführung neuer Maßnahmen, die für die meisten europäischen Flughäfen zwangsweise wesentliche Investitionen in die Infrastruktur, die technische Ausrüstung und das Personal bedeuteten. Die dadurch gegebene Notwendigkeit vermehrter Passagierdurchsuchungen beeinträchtigt auch den Betrieb der Flughäfen: Laut ACI-Europe (Airports Council International Europe = internationale Handelsgruppe der kommerziellen Flugindustrie für die Region Europa) betragen die Kosten für Sicherheitsmaßnahmen nun bis zu 35 % der gesamten Flughafenbetriebskosten; vor den Terroranschlägen am 11. September 2001 in den USA seien diese bei 5 bis 8 % gelegen. Der im bisherigen § 11 LSG 1992 als Beitrag zur Durchführung von Passagierdurchsuchungen gemäß § 4 LSG 1992 und Leistungen nach §§ 8 und 9 LSG 1992 dem Flugplatzhalter pro abfliegendem Fluggast zustehende Sicherheitsbeitrag ist aufgrund seiner hoheitlichen Festlegung unflexibel und wirtschaftlich sowohl für die Zivilflugplatzhalter als auch für den Bund von Nachteil. Er soll daher durch ein privatrechtlich festzulegendes Sicherheitsentgelt ersetzt werden. Die bei der Festlegung zu beachtenden Grundsätze sowie das durchzuführende Verfahren bestimmt sich nach den in Umsetzung der Richtlinie 2009/12/EG über Flughafenentgelte, ABl. Nr. L 70 vom 14.3.2009 S. 11 (RL 2009/12/EG), ergangenen luftfahrtrechtlichen Bestimmungen.

Abs. 2: Zur Beilegung von Streitfällen bei Festlegung des Sicherheitsentgeltes muss in der „unabhängigen Aufsichtsbehörde“ spezifisches Wissen über den Flughafenbetrieb und die damit verbundene Kostenrechnung, vorhanden sein. Dieses erforderliche Wissen wird in der in Umsetzung der Richtlinie 2009/12/EG über Flughafenentgelte einzurichtenden unabhängigen Aufsichtsbehörde zur Kontrolle über Flughafenentgelte vorhanden sein. Sachverhalte betreffend alle übrigen Gebühren, die zur Abgeltung von Strecken- und Anflug-/Abflug-Flugsicherungsdiensten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1794/2006 erhoben werden, sowie Entgelte, die zur Abgeltung von Bodenabfertigungsdiensten gemäß dem Anhang der Richtlinie 96/67/EG dienen, oder Umlagen, die zur Finanzierung der Hilfestellungen für behinderte Fluggäste und Fluggäste mit eingeschränkter Mobilität gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 eingehoben werden, legen es nahe, hier ein einheitliches Verfahren vorzusehen.

Zu § 12:

Es handelt sich um die zur Vollziehung der betreffenden Bestimmungen des LSG 2011 (§ 11) durch die unabhängige Aufsichtsbehörde erforderlichen Befugnisse im Hinblick auf das Sicherheitsentgelt. Ihr soll demnach, soweit dies zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlich ist, Zutritt zu den kostenrelevanten Bereichen des Flughafens, Einsicht in die einschlägigen Geschäftsunterlagen (insb Überwachungsverträge, Rechnungen betreffend die Anschaffung von Durchsuchungsgeräten) sowie die unentgeltliche Anfertigung von Abschriften oder Kopien dieser Dokumente gewährt werden. Weigert sich der Betroffene, dies zu dulden, dürfen diese Befugnisse mit unmittelbarer Zwangsgewalt durchgesetzt werden.

Zu § 13:

Abs. 1: Geregelt wird die Aufsicht über die Durchführung der Passagierdurchsuchung durch den einzelnen Zivilflugplatzhalter. Zudem besteht die Verpflichtung des einzelnen Dienstnehmers, der die Passagierdurchsuchung besorgt, eine von einer Sicherheitsbehörde oder einem Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes im Zusammenhang mit der Durchführung der Passagierdurchsuchung erteilte Weisung zu befolgen. Die Aufsicht wird aufgrund der Vollzugsnähe der jeweiligen Sicherheitsbehörde I. Instanz zukommen.

Abs. 2: Die Qualitätskontrolle, welche ihre Grundlage in der VO (EG) Nr. 300/2008 idF der VO (EU) Nr. 18/2010 hat, soll vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und vom Bundesminister für Inneres in ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereichen vorgenommen werden. Im Unterschied dazu werden die in § 4 Abs. 2 geregelten Sicherheitsaudits gemäß der VO (EU) Nr. 18/2010 von beiden Bundesministern gemeinsam vorgenommen.

Abs. 3: Es werden jene Befugnisse normiert, die der Durchsetzung der ordnungsgemäßen Aufgabenwahrnehmung im Bereich der Luftfahrtsicherheit dienen. Kommt der Zivilflugplatzhalter, ein

Luftfahrtunternehmen oder ein sonstiger Verpflichteter den ihm obliegenden Pflichten nicht nach, kann die zuständige Behörde einen entsprechenden Auftrag erteilen. Droht aufgrund der mangelhaften Aufgabenerfüllung unmittelbare Gefahr, kann der Zutritt von Passagieren und sonstiger Personen zum Sicherheitsbereich eingeschränkt oder – wenn erforderlich – gänzlich untersagt werden.

Abs. 4: Die Bestimmung normiert Befugnisse der Aufsichtsbehörden. Diesen kommen im Rahmen ihrer Aufsichtstätigkeit grundsätzlich die gleichen Rechte zu, wie der unabhängigen Aufsichtsbehörde im Bereich der Überprüfung einer ordnungsgemäßen Festsetzung des Sicherheitsentgeltes (vgl oben § 12): Ihnen ist Zutritt zu den sicherheitsrelevanten Bereichen des Flughafens, Einsicht in die einschlägigen Geschäftsunterlagen (zB in Rechnungen betreffend die Anschaffung von Durchsuchungsgeräten) sowie die unentgeltliche Anfertigung von Abschriften oder Kopien dieser Dokumente zu gewähren. Zudem ist die Verpflichtung der Flugplatzhalter, Luftfahrtunternehmen und deren Dienstnehmer bzw deren Subunternehmer zur Auskunftserteilung gegenüber dem Bundesminister für Inneres über Angelegenheiten, auf die sich das behördliche Aufsichtsrecht nach dem LSG erstreckt, normiert. Hinzuweisen ist darauf, dass eine Verletzung der Auskunftspflicht eine Verwaltungsübertretung gemäß § 14 begründet.

Abs. 5: Bei schweren Mängeln oder Verstößen kann die zuständige Genehmigungsbehörde den Betrieb eines Zivilflugplatzhalters, des s oder einer anderen Stelle untersagen, wenn der Verpflichtete einem Auftrag zu ihrer Behebung oder Hintanhaltung nicht fristgerecht nachkommt.

Zu § 14:

Für den Fall der Missachtung der Bestimmungen unmittelbar anwendbaren Gemeinschaftsrechts, dieses Bundesgesetzes oder des nationalen Sicherheitsprogramms wird als Sanktion eine Geldstrafe vorgesehen. Im Wiederholungsfall soll der Strafbehörde zur Abschreckung vor weiteren rechtswidrigen Handlungsweisen ein erhöhter Strafrahmen zur Verfügung stehen.

Zu § 15:

Die Regelung entspricht dem bisherigen § 18 LSG 1992.

Zu § 16:

Es soll eine Regelung zur sprachlichen Gleichbehandlung von Frauen und Männern im und bei Vollziehung des Luftfahrtsicherheitsgesetzes aufgenommen werden.

Zu § 17:

Die Regelung entspricht dem bisherigen § 19 LSG 1992.

Zu § 18:

Es handelt sich um eine Anpassung der Vollzugsklausel an die im Entwurf vorgesehenen Bestimmungen.

Zu § 19:

Geregelt wird das Inkrafttreten des LSG 2011. Hinsichtlich der ab 1. Jänner 2011 – bis zur privatrechtlichen Festsetzung durch den Zivilflugplatzhalter – geltenden Höhe des Sicherheitsentgeltes werden entsprechende Übergangsbestimmungen vorgesehen (vgl unten § 21).

Zu § 20:

Das Außerkrafttreten des LSG 1992 soll grundsätzlich unmittelbar vor dem Inkrafttreten des LSG 2011 erfolgen. Eine Ausnahmeregelung ist erforderlich für die Abrechnung jener Flüge, die vor dem 1. Jänner 2011 angetreten werden.

Zu § 21:

Abs. 1: Ab 1. Jänner 2011 soll die Höhe des Sicherheitsentgeltes bis zur Festlegung in dem in § 11 genannten gesetzlich geregelten Verfahren der Höhe des bisherigen Sicherheitsbeitrages entsprechen (vgl § 13 Abs. 1 LSG 1992). Danach soll diese gemäß § 11 vom Zivilflugplatzhalter privatrechtlich festgesetzt werden. Im Übergangszeitraum kann der Zivilflugplatzhalter in begründeten Fällen die gesetzlich festgesetzte Höhe des Sicherheitsentgeltes bis zur dreifachen Höhe überschreiten oder auch um bis zu 50 % unterschreiten.

Abs. 2: Die Vorbereitung entsprechend qualitativer Sicherheitsprogramme bedarf einer Vorbereitungszeit, sodass hierfür eine angemessene Übergangsfrist normiert wird. Die Verpflichtung zur Vorlage nach § 2 Abs. 5 bleibt davon unberührt.