

## Vorblatt

### Problem:

1. Im Zusammenhang mit verschiedenen über den reinen Schulweg hinaus reichenden Fahrtenbedürfnissen von Kindern und Jugendlichen (im Rahmen von Patchworkfamilien, für die Nachmittagsbetreuung außer Haus, zusätzliche Fahrten in Kernzonen usw.) soll Schülern/innen und Lehrlingen innerhalb des jeweiligen Verbundbereiches eine unbeschränkte Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ermöglicht werden. Für die Beförderung der Schüler/innen und Lehrlinge im Verbundraum soll eine Pauschalabgeltung an die jeweilige Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft geleistet werden. Ein diesbezügliches Pilotprojekt wurde bereits im Verkehrsverbund Ostregion (VOR) im Bereich Wien, Niederösterreich und Burgenland implementiert. Diese Umsetzung erfolgte auf vertraglicher Basis. Da eine Ausweitung dieser pauschalen Beförderungsmethode auf das gesamte Bundesgebiet geplant ist, soll diese Beförderungsvariante auch gesetzlich abgebildet werden (Leistung einer Pauschalabgeltung an Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften).
2. Im Bereich der Schulfahrtbeihilfe und Fahrtenbeihilfe für Lehrlinge sind auf Grund des Pilotprojektes sowie der geplanten Ausweitung auf das restliche Bundesgebiet Rechtsanpassungen erforderlich.
3. Es sind im Bereich der Lehrlingsfreifahrten und Schulbuchaktion redaktionelle Änderungen und Rechtsanpassungen erforderlich.

### Ziel/Inhalt/Problemlösung:

1. Schaffung entsprechender Regelungen für die Leistung einer Pauschalabgeltung an Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften.
2. Rechtsanpassungen im Bereich Schulfahrtbeihilfe und Fahrtenbeihilfe für Lehrlinge.
3. Legistische Klarheit im Bereich Lehrlingsfreifahrten und Schulbuchaktion.

### Alternativen:

1. bis 3. Keine

### Auswirkungen des Regelungsvorhabens:

#### - Finanzielle Auswirkungen:

Für den FLAF ergeben sich keine Mehrkosten.

#### - Wirtschaftspolitische Auswirkungen:

Keine

#### - Auswirkungen auf die Beschäftigungslage und den Wirtschaftsstandort Österreichs:

Keine

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

Vorgesehene Änderungen bestehender Informationsverpflichtungen führen zu einer Verminderung der Verwaltungskosten für Bürger/innen um 4,724.978 € pro Jahr. Auf die beiliegenden Formulare für die Darstellung der Verwaltungskosten für Bürger/innen wird hingewiesen.

Es sind keine Informationsverpflichtungen für Unternehmen vorgesehen.

#### - Auswirkungen in umweltpolitischer Hinsicht, insbesondere Klimaverträglichkeit:

Im Rahmen der Pauschalabgeltung wird der öffentliche Verkehr durch besonders günstige Tickets für Jugendliche mit dem Ziel attraktiver gemacht, sie dort als Dauerkunden zu binden. Die zu erwartende verstärkte Nutzung des öffentlichen Verkehrs kann zu einer Verringerung des privaten Verkehrs beitragen.

#### - Auswirkungen in konsumentenschutzpolitischer sowie sozialer Hinsicht:

Geänderten Lebenssituationen mit immer mehr Patchworkfamilien, diversen Nachmittagsbetreuungsmöglichkeiten sowie sonstigen Fahrtenbedürfnissen von Kindern und Jugendlichen wird Rechnung getragen.

#### - Geschlechtsspezifische Auswirkungen:

Keine

#### Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

EU-Konformität ist gegeben.

**Besonderheiten des Normsetzungsverfahrens:**

keine

**Erläuterungen****Allgemeiner Teil****Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:**

1. Der vorliegende Entwurf sieht die Leistung einer Pauschalabgeltung für die Beförderung von Schülern/innen und Lehrlingen im öffentlichen Verkehr in einem Verkehrsverbundbereich durch den Bund vor. Die gesetzliche Rechtsgrundlage ist im Familienlastenausgleichsgesetz 1967 zu schaffen.
2. Rechtsanpassungen im Bereich der Schulfahrtbeihilfe und Fahrtenbeihilfe für Lehrlinge.
3. Redaktionelle Änderungen und Rechtsanpassungen im Bereich Lehrlingsfreifahrten und Schulbuchaktion.

**Finanzielle Erläuterungen:**

Siehe Vorblatt/Finanzielle Auswirkungen.

**Besonderer Teil****Zu Z 1 und 7 (§§ 30d Abs. 3 und 30o Abs. 4):**

Wird vom Schüler/von der Schülerin bzw. vom Lehrling ein öffentliches Verkehrsmittel benutzt, welches nicht unentgeltlich in Anspruch genommen werden kann, sind als Fahrtenbeihilfe höchstens die nachgewiesenen notwendigen Kosten zu ersetzen. Es erfolgt eine Klarstellung dahingehend, dass bei Beantragung dieser Kosten ein Eigenanteil des Schülers/der Schülerin bzw. des Lehrlings in Höhe von 19,60 € zu berücksichtigen ist.

Der Selbstbehalt, wie er bei Inanspruchnahme der Schüler- bzw. Lehrlingsfreifahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu leisten ist, ist aus dem Grund der Gleichbehandlung auch für alle jene Fälle vorzusehen, in denen die Fahrtenbeihilfen in Höhe der tatsächlichen Kosten zu gewähren sind.

Bisher war der gesamte Schul- bzw. Arbeitsweg Gegenstand der Fahrtenbeihilfen zu Pauschalbeträgen, respektive tatsächlicher Kosten und doppelter Pauschalbeträge bei der Schulfahrtbeihilfe. Durch die nunmehrige Splittung auf einen günstigen öffentlichen Verkehr und allfällige Restwege ist hierfür eine Rechtsgrundlage für die Gewährung der Fahrtenbeihilfen zu schaffen.

Für einen allfälligen Restschulweg bzw. Restarbeitsweg über 2 km pro Richtung sollen die notwendigen Kosten um die vorgesehenen Pauschalbeträge der Schulfahrtbeihilfe bzw. Fahrtenbeihilfe für Lehrlinge erhöht werden.

Für die Familienheimfahrten auf Reststrecken über 2 km pro Richtung sollen die notwendigen Kosten bis zu einer Weglänge von 10 km um 5 € erhöht werden. Durch diese Einschränkung sollen überproportional hohe Zahlungen bei kurzen Strecken verhindert werden. Bei Reststrecken über 10 km sollen die notwendigen Kosten um die für die vorgesehenen Pauschalbeträge der Familienheimfahrten erhöht werden.

**Zu Z 2 und 5 (§§ 30f Abs. 6 und 30j Abs. 3):**

Für die Beförderung von Schüler/innen und Lehrlingen im öffentlichen Verkehr in Verkehrsverbundbereichen soll vom Bund eine Pauschalabgeltung an die jeweilige Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft geleistet werden. Um diese zu leistende Pauschalabgeltung auf eine vertragliche Grundlage zu stellen, ist eine entsprechende Ermächtigung zum Abschluss von Verträgen mit den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften gem. §§ 17 und 18 des Bundesgesetzes über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV - G 1999) für den Bundesminister für Wirtschaft, Familie und Jugend vorzusehen.

Hierfür ist eine Rechtsgrundlage im Familienlastenausgleichsgesetz 1967 für die Ermittlung der Pauschalabgeltung zu schaffen, die die maßgebenden Parameter konkretisiert.

**Zu Z 3 (§ 30f Abs. 7):**

Die Bezeichnung des für die Vollziehung des Familienlastenausgleichsgesetzes zuständigen Bundesministers entspricht nicht der geltenden Rechtslage. Die Änderung erfolgt in Anpassung an den geltenden Rechtsbestand.

**Zu Z 4 und 6 (§§ 30j Abs. 3 und 30k Abs. 4):**

Die Novelle zum Berufsausbildungsgesetz (BAG), BGBl. I Nr. 82/2008, schuf eine einheitliche gesetzliche Grundlage für die Lehrausbildung außerhalb von Betrieben, indem dem Jugend-Ausbildungssicherungsgesetz (JASG) ab 1.1.2009 der Wirkungsbereich für neue Maßnahmen entzogen wurde und stattdessen der neue § 30b im BAG die spezifischen Maßnahmen des AMS im Rahmen der überbetrieblichen Lehrausbildung regelt. Die Lehrausbildung außerhalb von Betrieben ist nunmehr ausschließlich im BAG geregelt.

Die Änderungen erfolgen in Anpassung an den geltenden Rechtsbestand.

**Zu Z 8 (§ 31d Abs. 3 zweiter Satz):**

Der Verweis auf § 31a Abs. 5 geht ins Leere.

Die Änderung erfolgt in Anpassung an den geltenden Rechtsbestand.

**Zu Z 9 (§ 51 Abs. 2 Z 3):**

Der Verweis auf § 31c Abs. 5 geht ins Leere.

Die Änderung erfolgt in Anpassung an den geltenden Rechtsbestand.