

Bericht

des Finanzausschusses

über den Beschluss des Nationalrates vom 19. September 2019 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem die Begründung von Vorbelastungen durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie genehmigt wird

Im Zuge seiner Beratungen über den Initiativantrag 984/A der Abgeordneten August Wöginger, MMag. DDr. Hubert Fuchs, Kolleginnen und Kollegen betreffend das Steuerreformgesetz 2020 – StRefG 2020, hat der Budgetausschuss des Nationalrates am 12. September 2019 auf Antrag der Abgeordneten Andreas Ottenschläger, MMag. DDr. Hubert Fuchs, Kolleginnen und Kollegen beschlossen, dem Nationalrat gemäß § 27 Abs. 1 Geschäftsordnungsgesetz einen Selbständigen Antrag vorzulegen, der ein Bundesgesetz, mit dem die Begründung von Vorbelastungen durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie genehmigt wird, zum Gegenstand hat und dem gegenständlichen Beschluss des Nationalrates zugrunde liegt.

Dieser Antrag war – auszugsweise – wie folgt begründet:

„In Österreich tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen erbringen Verkehrsdienstleistungen, die diese im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht, nicht im gleichen Umfang oder nicht unter den gleichen Bedingungen übernehmen würden, wenn weder eine Kostendeckung noch Gewinnchancen erwirtschaftbar sind. Aus verkehrs-, regional-, sozial- und umweltpolitischen Gründen (gemeinwirtschaftlichen Interessen) ist es jedoch notwendig, dass auch diese nicht kostendeckenden Verkehrsdienstleistungen erbracht werden, sodass eine Bestellung durch die öffentliche Hand erforderlich ist. Gemäß § 48 Bundesbahngesetz ist dafür der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister/der Bundesministerin für Finanzen zuständig.

Gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 hat der Bund ein Grundangebot im Schienenpersonennah- und Regionalverkehr sicher zu stellen.

Dazu wurde vom Bund (im Wege der SCHIG mbH) u.a. ein Verkehrsdienstvertrag über die Bestellung und Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen mit der ÖBB-Personenverkehr AG (ÖBB-PV AG) gemäß § 48 Bundesbahngesetz bis Ende 2019 für ganz Österreich abgeschlossen. Um die Sicherstellung des Grundangebotes auch in Zukunft zu gewährleisten, sind neue vertragliche Grundlagen sicher zu stellen.

Die Länder haben bisher die (im öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr) über das Grundangebot hinausgehenden Verkehrsdienstleistungen (gemäß § 13 ÖPNRV-G 1999) im Rahmen gesonderter Verkehrsdienstverträge beauftragt. Diese duale Bestellstruktur führte zu häufiger Kritik u.a. durch den Rechnungshof (z.B.: ein Grundtakt der Züge in einer Region unterliegt dem Verkehrsdienstvertrag Bund, Verstärkerzüge unterliegen dem jeweiligen Verkehrsdienstvertrag Land), sie erschwerte eine effiziente Entwicklung insbesondere des öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehrs und förderte unterschiedlichste Parallelstrukturen. Daher wurde von Bundesseite unter Einbeziehung der Finanzprokuratur ein Modell „Verkehrsdienstvertrag Neu“ ausgearbeitet, um künftig Synergien besser zu nutzen.

Nach diesem (mit den auf Unionsebene vorgegebenen Regelungen im Einklang stehenden) Modell soll pro Region (dies entspricht in der Regel einem Bundesland) und pro Eisenbahnverkehrsunternehmen ein

Verkehrsdienstevertrag (wiederum im Wege der SCHIG mbH) über die Bestellung eines Gesamtangebotes für den öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr abgeschlossen werden, wobei die Finanzierungsanteile der Gebietskörperschaften gemäß der Zuständigkeit nach den Bestimmungen des ÖPNRV-G 1999 übernommen werden.

Im Rahmen des öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehrs sind mit der ÖBB-PV AG pro Region spätestens im Jahr 2019 Verkehrsdiensteverträge mit der Gültigkeit ab Fahrplanwechsel 2019/2020 (unter gleichzeitigem Außer-Kraft-Treten der bisherigen vertraglichen Grundlagen) abzuschließen, da ansonsten keine Rechtsgrundlage zur Leistungserbringung gegeben ist. In diesem Fall könnte der Bund seine gesetzliche Verpflichtung gemäß § 7 ÖPNRV-G 1999 zur Sicherstellung eines Grundangebotes nicht einhalten.

Für die Sicherstellung des Angebotes im Schienenpersonenfernverkehr durch den Bund gelangt weiterhin österreichweit ein (zwischen der SCHIG mbH und Eisenbahnverkehrsunternehmen abzuschließender) Verkehrsdienstevertrag zur Anwendung. Durch diese Systemumstellung sollen im Rahmen der Sicherstellung eines leistungsfähigen und transparenten öffentlichen Schienenpersonenverkehrs in Österreich bedarfsgerechte, effiziente und hochwertige Verkehrsdienste gewährleistet werden.

Die „Verkehrsdiensteverträge Neu“ sollen grundsätzlich für eine Vertragsdauer von 10 Jahren abgeschlossen werden. Eine möglichst langfristige Vertragsdauer ist notwendig, um Kosteneinsparungen bei den beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen lukrieren und Risikoaufschläge minimieren zu können. Da bei Teilen der Verkehrsdienstleistungen im öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr in der „Ost-Region“ (umfasst die Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland) sowie im Schienenpersonenfernverkehr ein wesentlicher Anteil der erforderlichen Fahrzeuge neu beschafft wird und deren Amortisationsdauer diese Vertragsdauer wesentlich übersteigt, wurde in Übereinstimmung mit der Verordnung (EG) 1370/2007 eine Leistungsvergabe für diese Leistungsteile auf 15 Jahre (d.h. bis zum Fahrplanwechsel 2034/35) im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union vorangekündigt. Das Ausmaß der Verkehrsleistungen mit einer beauftragten Laufzeit von 15 Jahren beträgt rd. 23 Mio. Fahrplan-km, das sind rund 21% der im Jahr 2029 beauftragten Verkehrsdienste.

Gleichzeitig wird damit eine Maßnahme der österreichischen Klimastrategie „mission 2030“, Leuchtturm 2, welche unter anderem zusätzliche Verkehrsdienstbestellungen ab 2020 vorsieht, verfolgt/umgesetzt.

Das ggstl. Regelungsvorhaben soll die haushaltsrechtliche Ermächtigung zur Begründung von Vorbelastungen in Höhe von bis zu 9.463 Millionen Euro für den Zeitraum von 2020 bis 2029 sowie weiteren bis zu 1.561 Millionen Euro für den Zeitraum 2030-2034 für jene Leistungsteile, die eine 15-jährige Vertragslaufzeit aufweisen, insgesamt also von bis zu 11.024 Millionen Euro schaffen, um den Abschluss der Verkehrsdiensteverträge mit der ÖBB-PV AG zu ermöglichen.

Im Hinblick auf die in den Jahren 2019 bis 2022 gemäß BGBl. I Nr. 20/2018 für die Untergliederung 41 „Verkehr, Innovation und Technologie“ vorgesehenen Auszahlungsobergrenzen liegt der finanzielle Bedarf des Bundes für die Verkehrsdiensteverträge über den Grenzen des § 60 Abs. 4 Z 1 BHG 2013. Für die Begründung der erforderlichen Vorbelastungen der Finanzjahre 2020 bis 2034 betreffend Abschlüsse der „Verkehrsdiensteverträge Neu“ mit der ÖBB-PV AG ist daher eine bundesgesetzliche Ermächtigung einzuholen. Das ggstl. Regelungsvorhaben soll daher die haushaltsrechtliche Ermächtigung zur Begründung dieser Vorbelastung schaffen und beinhaltet den entsprechenden Finanzierungsanteil des Bundes für den Schienenpersonennah- und Regionalverkehr und die Finanzierung des Bundes für den Schienenpersonenfernverkehr.

Der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie soll daher im Einvernehmen mit dem Bundesminister/der Bundesministerin für Finanzen ermächtigt werden, für Verkehrsdiensteverträge im Zusammenhang mit der ÖBB-PV AG die erforderlichen Vorbelastungen in Höhe von bis zu 11.024 Millionen Euro hinsichtlich des Zeitraums 2020 bis 2034 zu begründen.“

Der Finanzausschuss hat den gegenständlichen Beschluss des Nationalrates in seiner Sitzung am 8. Oktober 2019 in Verhandlung genommen.

Berichterstatter im Ausschuss war Bundesrat Peter **Samt**.

Zum Berichterstatter für das Plenum wurde Bundesrat Peter **Samt** gewählt.

Der Finanzausschuss stellt nach Beratung der Vorlage am 8. Oktober 2019 mit Stimmeneinhelligkeit den **Antrag**, gegen den vorliegenden Beschluss des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.

Wien, 2019 10 08

Peter Samt
Berichtersteller

Ingo Appé
Vorsitzender