

An das

Bundesministerium für Wissenschaft
und Verkehr

Radetzkystraße ZI 300.088/001-Pr/1/99
1030 Wien

Betrifft: Entwurf für ein Schienenverkehrsmarkt-
Regulierungsgesetz -
Begutachtung

Der Rechnungshof (RH) bestätigt den Erhalt des mit Schreiben vom 7. April 1999, GZ 210.551/5-II/C/11-1999, übermittelten Entwurfes eines Schienenverkehrsmarkt-Regulierungsgesetzes und erlaubt sich, hiezu wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Grundsätzliche Bemerkungen:

Die Erläuterungen geben keine Begründung, weshalb anstelle der - ohnedies bestehenden Eisenbahnbehörde - eine neue behördenähnlich agierende und erst besonderen Regelungen zu unterwerfende Gesellschaft mbH mit den neuen eisenbahngesetzlichen Aufgaben betraut werden soll.

In diesem Zusammenhang weist der RH darauf hin, daß zahlreiche Fragen im Zusammenhang mit der sonstigen Rechtsstellung der GmbH, aber auch der Kommission ungeklärt bleiben: so zB die Amtshilfe, die Auskunftspflicht und die allfällige Vertretung durch die Finanzprokuratur.

2. Zur Darstellung der finanziellen Auswirkungen:

Die Darstellung der finanziellen Auswirkungen erschöpft sich zunächst im allgemeinen Hinweis darauf, daß dem Aufwand für die Einrichtung eines Regulators "mittel- bis längerfristig zu erwartende Vorteile aus der verbesserten Nutzung und Vermarktung der Schieneninfrastruktur der ÖBB und anderer Bahnen gegenüberstehen werden" (Vorblatt, Seite 28 f des Entwurfes). Eine budgetneutrale Finanzierung über den zu regelnden Markt - ähnlich dem Telekom-Regulator - sei "derzeit mangels Marktteilnehmer nicht möglich, in Zukunft jedoch zu erwarten" (Seite 64 des Entwurfes). Weiters sind sowohl die in der Beilage zum Entwurf (Seite 64) dargestellten Einmalausgaben (26,5 Mill S) als auch die jährlichen

Folgekosten (29,6 Mill S) in Ermangelung näherer Erläuterungen nicht nachvollziehbar.

3. Zu einzelnen Bestimmungen:

3.1 Zu § 63 EisenbahnG idF des Entwurfs:

Es sollte klargestellt werden, daß vom Bereich Schieneninfrastruktur zu anderen Unternehmensbereichen nicht nur ein Transfer von "Mitteln", sondern auch von "Leistungen" unzulässig ist.

3.2 Zu § 66 Abs 1 EisenbahnG idF des Entwurfs:

Dem Begriff "global" sollte der Begriff "pauschal" vorgezogen werden (vgl auch die Wortwahl in Art II Z 1 = § 2 Abs 7 BundesbahnG 1992 idF des Entwurfs).

3.3 Verwendung unbestimpter Begriffe:

Nachstehende Begriffe im EisenbahnG idF des Entwurfs sollten nach Tunlichkeit noch präzisiert werden:

- "binnen angemessener Frist" (in § 70 Abs 1)
- "alle mitteilungspflichtigen Akte" (in § 77 Abs 2)
- "einschlägige Bereiche des Verkehrswesens" (in § 82 Abs 1)
- "ordentliche Funktionsausübung" sowie "ohne genügende Entschuldigung" (in § 82 Abs 3).

3.4 Zu § 2 Abs 7 des Bundesbahngesetzes idF des Entwurfs:

Die Höhe des von der ÖBB für das Jahr 1999 an die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-GmbH als Benützungsentgelt zu entrichtenden Pauschalbetrages (3,695 Mrd S) ist nicht nachvollziehbar. Gleiches gilt für die darauf aufbauenden Valorisierungen ab 2000 und deren Orientierung am "Refinanzierungserfordernis für die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-GmbH".

Von dieser Stellungnahme werden ue 25 Ausfertigungen dem Präsidium des Nationalrates und je zwei Ausfertigungen dem Bundesministerium für Finanzen sowie Herrn Staatssekretär im Bundesministerium für Finanzen, Dr Wolfgang Ruttenstorfer, übermittelt.

29. April 1999

RECHNUNGSHOF, ZI 300.088/001-Pr/1/99

- 3 -

Der Präsident:

Fiedler

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung: