



REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr

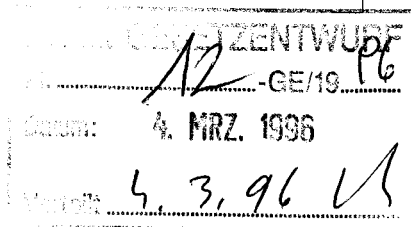
A-1031 Wien, Radetzkystraße 2
Teletex (232)3221155 bmowv
Telex 61 3221155 bmowv
Telex 132 481 strvka (Straßenverkehr)
Telefax (0222) 713 03 26
Telefax (0222) 711 62/9498 (Verkehrspolitik)
Telefax (0222) 711 62/9154 (Verkehrs-Arbeitsinspektorat)
DVR: 0090204

An das
Präsidium des Nationalrates

Dr. Karl Renner-Ring 3
1017 WIEN

Zl. 210.775/2-II/1-1996

Sachbearbeiter: **Dr. Funk**
Tel.: (0222) 711 62 DW **2102**



Wien, am 1. März 1996

Ulrich Koller

Betr.: Entwurf einer Novelle zum
Familienlastenausgleichsgesetz 1967

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr übermittelt in der Beilage 25 Exemplare seiner Stellungnahme zu dem vom Bundesministerium für Jugend und Familie mit Schreiben vom 26.2.1996, Zl.: 23 0102/4-II/3/96, ausgesandten Entwurf einer Novelle zum Familienlastenausgleichsgesetz 1967.

Beilagen

Für den Bundesminister:
i.V. Mag. GSTETTENBAUER

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:



REPUBLIK ÖSTERREICH
Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr

- 1 -

A-1031 Wien, Radetzkystraße 2
Teletex (232)3221155 bmoww
Telex 61 3221155 bmoww
Telex 132 481 strvka (Straßenverkehr)
Telefax (0222) 713 03 26
Telefax (0222) 711 62/9498 (Verkehrspolitik)
Telefax (0222) 711 62/9154 (Verkehrs-Arbeitsinspektorat)
DVR: 0090204

An das
Bundesministerium für
Jugend und Familie
Sektion Familie

Zl. 210.775/2-II/1-1996

Sachbearbeiter: Dr. Funk
Tel.: (0222) 711 62 DW 2102

Franz Josefs Kai 51
1010 WIEN

Wien, am 1. März 1996

Betreff: Entwurf einer Novelle zum
Familienlastenausgleichsgesetz 1967 (FLAG)

Bezug: Zl. 23 0102/4-II/3/96

Das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nimmt zu dem mit do. Schreiben vom 26.2.1996 ausgesandten Entwurf einer Novelle zum Familienlastenausgleichsgesetz 1967 (FLAG) wie folgt Stellung:

Der Entwurf einer Novelle zum Familienlastenausgleichsgesetz 1967 wird, soweit er in das bestehende Verkehrs- und Tarifverbundsystem eingreift, abgelehnt. Diese Ablehnung bezieht sich vor allem auf die §§ 30f, 30j und 39f und ist wie folgt zu begründen:

I. Allgemeines

1. Regelung in den Verkehrsverbünden

Schüler sind (ausgenommen VOR Phase I) nicht in die Verkehrsverbünde miteinbezogen, allerdings wird den Verkehrsunternehmen in fast allen Verbünden (ausgenommen VOR und Vorarlberg) Alteinnahmengarantie auch für Schüler zugesichert.

- 2 -

Bei Änderung der gesetzlichen Grundlagen (FLAG) reduziert sich die Alteinnehmengarantie um die den Verkehrsunternehmen daraus erwachsenden Mindereinnahmen. Dies wird voraussichtlich zu einer Kündigung der Verbundverträge durch die Verkehrsunternehmen, vorhergehend jedoch zu massiven Forderungen nach Übernahme der Einnahmenausfälle durch die Verbundpartner (BMöWuV, Länder) führen.

2. Hinsichtlich der in der FLAG-Novelle vorgesehenen Einbindung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt in die Verbundtarife (dies war auch anlässlich der Novelle 1991 und der im Frühjahr und Herbst 1995 geplanten Novellen vorgesehen) ist die damals ergangene ablehnende Argumentation des ho. Ressorts vom 26.9.1995, Pr.Zl.: 5737/7-4/1995, im wesentlichen aufrecht.

Anlässlich eines Gesprächs HBM Klima / Frau BMJF Moser am 8. 2. 1995 war vereinbart worden, die Möglichkeit zur Einbindung der Schüler und Lehrlinge in die Verkehrsverbünde in Form einer Arbeitsgruppe unter ho. Federführung zu erörtern; Voraussetzung hierfür war aber das Vorliegen der Schönböck-Studie, die sich auch mit diesen Möglichkeiten auseinandersetzte.

Zwischenzeitig wurde diese Arbeitsgruppe zur Prüfung und Erörterung von Möglichkeiten zur Einbeziehung der Schüler und Lehrlinge in die Verbünde eingerichtet. An dieser Arbeitsgruppe nehmen Vertreter des BM für Finanzen, des BM f. Jugend und Familie, des BM f. Unterricht und kulturelle Angelegenheiten, der Länder, der Fachverbände der Schienenbahnen bzw. Kraftfahrlinienunternehmen, der Bundesarbeitskammer und Prof. Rüsch als Vertreter der Verkehrsverbünde teil. Ein erstes Zwischenergebnis hinsichtlich der Einbeziehung der Schüler und Lehrlinge in die Verbünde wurde im Oktober 1995 erzielt. Eine weitere Erörterung dieser Angelegenheit setzt jedoch eine Grundsatzentscheidung auf politischer Ebene voraus, die bisher nicht zustandegekommen ist.

- 3 -

Derzeit ist jedenfalls im Hinblick auf das fixierte Budget des ho. Ressorts eine Einbindung der Schüler und Lehrlinge (mit beträchtlichen Mehrkosten) in die Verbünde weder möglich, noch ist es zweckmäßig, den Ergebnissen der gemeinsamen Arbeitsgruppe vorzugreifen.

3. Im seinerzeitigen Arbeitsübereinkommen SPÖ/ÖVP finden sich hinsichtlich der zu Schüler- und Lehrlingsfreifahrten paktierten Maßnahmen lediglich unter Abschnitt III der Anlage, Pkt. 1 Abs. 2 Forderungen:

Selbstbehalt von 10 %, Abschaffung von Barleistungen im Zusammenhang mit Fahrtbeihilfen und Freifahrten (hier obsolet, da Schüler- und Lehrlingsfreifahrten ausschließlich als Sachleistungen zu werten sind). Das Einsparungspotential wird mit 700 Mio Schilling angegeben und ist allein schon durch Einsparungen bei Fahrtbeihilfen und durch den Selbstbehalt mehr als erreicht (Einsparung rd. 800 Mio Schilling).

II.

Im folgenden wird auf die verbundrelevanten Bestimmungen der FLAG-Novelle im Detail eingegangen:

1. zu § 30f Abs. 1 zweiter Satz und zu § 30j Abs. 1 zweiter Satz

Als eine wesentliche verkehrspolitische Maßnahme zur Attraktivierung des öffentlichen Verkehrsangebotes und insbesondere als Alternative zum von Berufsfahrern verursachten PKW-Verkehr, wurden in den vergangenen Jahren etliche Verkehrs- und Tarifverbünde eingerichtet.

Im Sinne dieser gemeinsamen Zielsetzung haben sich die jeweils interessierten Gebietskörperschaften Bund, Länder und die Landeshauptstädte auch dazu bekannt, die Kosten für die Verbundmaßnahmen gemeinsam aufzubringen und dabei den Verkehrsunternehmen die Einnahmenausfälle, die aus verbundspezifischen Tarifvorteilen für die Fahrgäste erwachsen, voll abzugelten.

- 4 -

Die bestehenden Verbundkonstruktionen sind demnach in Grund- und Finanzierungsverträgen zwischen den Vertragspartnern Bund, Land bzw. Stadt vereinbart. Inhalt der Verträge sind im wesentlichen Fragen der Verbundraumabgrenzung, der Tarifiermäßigungen sowie der Kostentragung und Kostenaufteilung. Die Abwicklung des Verbundverkehrs selbst ist in sogenannten Leistungsverträgen mit den am Verbund beteiligten Verkehrsunternehmen vereinbart.

Demgegenüber blieb das bestehende, auf das Familienlastenausgleichsgesetz gegründete Vertragssystem zwischen dem BM für Jugend und Familie und den Verkehrsunternehmen über die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt in den Verkehrsverbundverträgen unberührt. Die Schüler und die Lehrlinge, die in den Genuß der Freifahrt kommen, erhalten dadurch ohnedies unentgeltliche Fahrausweise. Eine Einbeziehung von Schüler- und Lehrlingsfreifahrten in die Verkehrsverbundsysteme ist also eine administrative Frage und eine Frage der Kostentragung durch die öffentliche Hand, d.h. durch die Budgets des Bundes, der Länder und Städte einerseits bzw. des Familienlastenausgleichsfonds (FLAF) andererseits. Eine Anwendung der Verbundtarife für Schüler und Lehrlinge würde einen Einnahmenverlust der Verkehrsunternehmen in der Höhe von rd. 1 Mrd. Schilling verursachen.

Die textliche Ergänzung "bei Verkehrs- und Tarifverbünden auch nach den Verbundermäßigungen" ist nachwievor abzulehnen. Vorerst sollten die Ergebnisse der vorangeführten Arbeitsgruppe abgewartet werden. Aber selbst bei einer in dieser Arbeitsgruppe erzielten Einigung ist die bestehende gesetzliche Formulierung für eine Einbeziehung der Schüler- und Lehrlingsfreifahrten in die Verbünde völlig ausreichend.

Zusammenfassend ist somit festzuhalten, daß die Subventionierung des Fahrpreises für Zeitkarten im Rahmen der Verbünde aus verkehrspolitischen Gründen als Anreiz vor allem für Berufstätige, denen der Umstieg vom Kfz auf öffentliche Verkehrsmittel erleichtert werden soll, erfolgt. Die

- 5 -

Subventionierung des Fahrpreises der Schülerzeitkarten erfolgt dagegen aus familien- und schulpolitischen Gründen und ist daher bisher zurecht aus Mitteln des FLAF bestritten worden. Die bisherige Regelung ("Der zu ersetzende Fahrpreis ist nach den für die in Betracht kommenden Benutzer des öffentlichen Verkehrsmittels jeweils vorgesehenen weitestgehenden Ermäßigungen zu ermitteln") ist unbedingt beizubehalten.

2. zu 39f:

Die neu aufgenommene Formulierung, wonach das BM f. Jugend und Familie ermächtigt wird, künftig für Schüler- und Lehrlingsfreifahrten Grund- und Finanzierungsverträge abzuschließen, ist von zwei wesentlichen Voraussetzungen abhängig:

- a) Die dafür im FLAF vorgesehenen Mittel sind zur Gänze in den Verbund einzubringen.
- b) Die Länder müßten der Aufnahme des BM für Jugend und Familie als Vertragspartner zustimmen.

Beide Voraussetzungen sind aber aufgrund der noch ausständigen Grundsatzentscheidung auf politischer Ebene derzeit noch nicht gegeben.

Mit § 39f soll der Bundesminister für Jugend und Familie ermächtigt werden, "den Preis der Verbundzeitkarte um den Einnahmenausfall der Verkehrsunternehmen (Durch- und Abtarifizierungsverlust) bis zu jenem Ausmaß aufzustocken, welches dem Anteil der schulbezogenen Fahrten des Schülers bzw. der ausbildungsbezogenen Fahrten des Lehrlings an der Gesamtzahl der Fahrten entspricht, zu welchen der Fahrausweis berechtigt".

Die Frage des Anteils der "schulbezogenen Fahrten" bzw. "ausbildungsbezogenen Fahrten" ist derzeit aber noch völlig offen und wäre jedenfalls vor einer Gesetzesänderung zu klären.

- 6 -

Mit der vorgesehenen Formulierung sind finanzielle Auswirkungen für die übrigen Gebietskörperschaften verbunden, die derzeit nicht abzuschätzen sind (Vorschlag BM für Jugend und Familie 50 % - siehe Erläuterungen - ist jedenfalls abzulehnen).

Zu den erläuternden Bemerkungen:

Das BM für Jugend und Familie ist zuständig für die Abgeltung von Fahrten zwischen Schule/Ausbildungsstätte und Wohnort. Der Behauptung, wonach der Schüler bereits derzeit Privatfahrten tätigen kann, ist entgegenzuhalten, daß der Schüler im Rahmen der Freifahrt ausschließlich eine Streckenkarte bekommt und damit überwiegend auszuschließen ist, daß auch Privatfahrten getätigt werden. Es besteht aber schon derzeit für Schüler die Möglichkeit zum Erwerb von Aufzahlungsmarken (diese sind vom Schüler selbst zu finanzieren), womit für Privatfahrten der Berechtigungsrahmen von Streckenkarten auf Netzkarten erweitert wird.

Gemäß einer ersten Grobschätzung würde sich bei einer lediglich 50 %igen Kostenübernahme der Differenz zwischen Verbundtarif und Regeltarif durch das BM f. Jugend und Familie gegenüber den bisher durch dieses Bundesministerium geleisteten Zahlungen eine Ersparnis von rd. 700 Mio Schilling (zusätzlich zur Kostenersparnis durch die Selbstbehaltsregelung) ergeben. Diese Kostenersparnis sollte nach den Vorstellungen des BM f. Jugend und Familie von den Verbundpartnern BM f. öffentliche Wirtschaft und Verkehr und Ländern getragen werden.

Für die Übernahme dieser dem BM f. Jugend und Familie erwachsenden Kostenersparnis ist im Budget des ho. Ressorts keine Vorsorge getroffen. Eine strikte Ablehnung der Länder zur Mittragung dieser Kostenersparnis im Rahmen der Verbünde wurde bereits angekündigt.

- 7 -

3. zu § 50g:

Ungeachtet der vorangeführten Vorbehalte erschiene auch ein Inkrafttreten des § 39f mit dem Tag der Kundmachung dieser Novellierung des FLAG völlig unrealistisch.

Zum vorgesehenen Inkrafttreten der §§ 30f Abs. 1 zweiter Satz und 30j Abs. 1 zweiter Satz mit 1.9.1996 ist festzuhalten, daß eine Einbeziehung der Schüler und Lehrlinge in die Verbünde schon aus organisatorischen Gründen zu diesem Zeitpunkt noch nicht sicher ist. Mit einer Einbeziehung der Schüler und Lehrlinge in die Verbünde ab dem Schuljahr 1996/97 könnte nur gerechnet werden, wenn die vorangeführte Grundsatzentscheidung auf politischer Ebene rasch erfolgt und die Arbeiten in der vorangeführten Arbeitsgruppe rasch zu einem endgültigen Ergebnis führen.

x x x x x x x

Gleichzeitig wird mitgeteilt, daß 25 Exemplare dieser Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates übermittelt werden.

Für den Bundesminister:
i.V. Mag. GSTETTENBAUER

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

