

10/SN-368/ME

Sofort



BUNDESMINISTERIUM
FÜR FINANZEN

An das
Präsidium des Nationalrates

Dr. Karl Renner-Ring 3
1010 Wien

GZ. 41 1021/1-II/8/99/25)

Himmelpfortgasse 4-8
Postfach 2
A-1015 Wien
Telefax: 513 99 93

Sachbearbeiter:
Dr. Hans Luksch
Telefon:
514 33/1832
DVR: 0000078

Betr.: Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957,
das Bundesbahngesetz 1992 und das Schieneninfrastruktur-
finanzierungsgesetz geändert werden;
(Schienenverkehrsmarkt-Regulierungsgesetz);
Begutachtung;

In der Beilage übermittelt das Bundesministerium für Finanzen 25 Ausfertigungen der ho.
Stellungnahme zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957,
das Bundesbahngesetz 1992 und das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz geändert
werden (Schienenverkehrsmarkt-Regulierungsgesetz) zur gefälligen Kenntnisnahme.

Beilagen

3. Mai 1999

Für den Bundesminister:

Mag. Trattner

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:



BUNDESMINISTERIUM
FÜR FINANZEN

An das
Bundesministerium für
Wissenschaft und Verkehr

Radetzkystraße 2
1031 Wien

GZ. 41 1021/1-II/8/99

Himmelfortgasse 4-8
Postfach 2
A-1015 Wien
Telefax: 513 99 93

Sachbearbeiter:
Dr. Hans Luksch
Telefon:
514 33/1832
DVR: 0000078

Betr.: Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957,
das Bundesbahngesetz 1992 und das Schieneninfrastruktur-
finanzierungsgesetz geändert werden;
(Schienenverkehrsmarkt-Regulierungsgesetz);
Begutachtung;

Das Bundesministerium für Finanzen beehrt sich zu dem mit do. Schreiben vom 7. April 1999, GZ 210.851/5-II/C/11-1999, übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957, das Bundesbahngesetz 1992 und das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz geändert werden (Schienenverkehrsmarkt-Regulierungsgesetz), folgendes zu bemerken:

Grundsätzlich begrüßt das Bundesministerium für Finanzen die Zielsetzung einer Neuordnung des Schienenverkehrsmarktes im Lichte der EU-Vorgaben.

Gleichzeitig stellt das Bundesministerium für Finanzen allerdings fest, dass die Errichtung einer eigenen Gesellschaft für Aufgaben mit Behördencharakter angesichts des zu erwartenden Arbeitsanfalles im Hinblick auf ihre personelle Ausstattung (20 Mitarbeiter) und den unterstellten Budgetbedarf (jährlich 30 Mio. S) deutlich überdimensioniert und daher ineffizient erscheint.

Weiters geht aus den do. Erläuterungen nicht hervor, welche Überlegungen zur Entscheidung geführt haben, für die gestellten Aufgaben die Organisationsform einer Kapitalgesellschaft zu wählen. Vor der Festlegung in dieser Frage wäre daher die Vorteilhaftigkeit der Alternativen, ausgegliederte Kapitalgesellschaft oder Durchführung im Rahmen des Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr eingehend zu untersuchen.

Bezüglich der budgetären Konsequenzen der ggstl. Gesetzesmaterie vertritt das Bundesministerium für Finanzen die Auffassung, dass zwar gem. den Bestimmungen des § 14 (5) BHG sowie der diesbezüglichen Richtlinien eine Darstellung der finanziellen Auswirkungen hinsichtlich des Rail-Regulators vorliegt, gleichzeitig aber ein zukunftsorientierter Überblick in budgetärer Hinsicht fehlt. Wenngleich es zugegebenermaßen schwierig erscheint, eine Prognose über die weitere Entwicklung in diesem Bereich zu erstellen, erscheint es dennoch geboten, Überlegungen über die weitere budgetäre Folgewirkung anzustellen. Dies insbesondere im Lichte der vorgegebenen restriktiven budgetären Annahmen, die auch künftighin keine Änderung erfahren werden.

Ungeachtet der obigen kritischen Feststellungen hinsichtlich der Notwendigkeit einer eigenen Gesellschaft als Rail-Regulator, insbesondere im Lichte des hohen personellen und finanziellen Bedarfes wird im einzelnen noch festgestellt.

Zu § 76:

Aus ho. Sicht wird nicht nur die Höhe des Stammkapitals in Frage gestellt, sondern es wäre in redaktioneller Hinsicht der Terminus "Schienen-Control GmbH" näher zu begründen, inwieweit sowohl deutsche als auch englische Wortteile vermengt werden müssen.

Zu § 78:

Das Bundesministerium für Finanzen vertritt die Auffassung, dass ein Rechtszug im Berufungswege an die Schienen-Control-Kommission gegen Bescheide der Schienen-Control Ges.m.b.H. bei gleichzeitiger Geschäftsführung durch diese Gesellschaft eine Unvereinbarkeit darstellt.

Zu § 80:

Die gesetzliche Absicht, den Aufwand des Rail-Regulators durch den Bund ersetzt zu erhalten, wäre mit dem Ziel einer budgetneutralen Finanzierung über den zu regelnden Markt in Analogie zur Regelung im Telekombereich neu zu überdenken. Es ist aus ho. Sicht keinesfalls vertretbar, bei der Erbringung von Dienstleistungen für private Nutzer den damit verbundenen Aufwand auf den Bund zu überwälzen. Es wird daher vorgeschlagen, die aus der Regelung des Schienenverkehrsmarktes entstehenden Kosten über das Benutzungsentgelt zu finanzieren.

Zu § 83:

Die Regelung eines Mindestquorums an Anwesenden zur Beschlussfassung wäre zu überlegen.

Zu Art. II (Änderung des Bundesbahngesetzes 1992)

Mit der vorliegenden Novelle wird aus Sicht des Bundesministeriums für Finanzen folgendes angeregt:

Obwohl eine Änderung des § 17 BBG nicht vorgesehen ist, ist doch darauf hinzuweisen, dass die derzeitige Rechtslage in § 17 Abs. 1 zu Missverständnissen Anlass gibt. Nach dieser Bestimmung geht das früher im Bundeseigentum gestandene Vermögen in die Gesellschaft ÖBB über. § 17 Abs. 1 dritter und vierter Satz lauten: "Zum Eigentumsübergang auf die Österreichischen Bundesbahnen ist vom Bundesminister für Finanzen eine Amtsbestätigung auszustellen. Eine solche Amtsbestätigung gilt als Urkunde im Sinne des § 33 des AGAG 1955, BGBl. Nr. 39."

Eine grundbücherliche Berichtigung ist aber schon gem. § 136 GBG aufgrund des Gesetzes allein nicht möglich, ohne dass es einer Urkunde bedürfte (OGH 18.3.1959, 5 Ob 143/59 = Richterzeitung 1959, Seite 124). Zur Vermeidung des Missverständnisses, dass eine derartige grundbücherliche Urkunde notwendig wäre, was zu einer massiven administrativen Überlastung des Bundesministers führen würde, wird daher angeregt, die obzitierten Absätze ersatzlos aufzuheben (einen ähnlichen Schritt hat auch die Poststrukturgesetznovelle, BGBl. I Nr. 31/1999, zu § 10 Abs. 3 PTSG gewählt).

3. Mai 1999

Für den Bundesminister:

Mag. Trattner

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

