



BUNDESMINISTERIUM
FÜR FINANZEN

Abteilung I/4

An das
BM für Verkehr, Innovation und
Technologie

Radetzkystraße 2
1031 Wien

GZ. 040051/141-I/4/03

Himmelfortgasse 4-8
Postfach 2
A-1015 Wien
Telefax: +43 (0)1-514 33-1323

Sachbearbeiterin:
Mag. Veronika König
Telefon:
+43 (0)1-514 33/1207
Internet:
Veronika.Koenig@bmf.gv.at
x.400:
S=Koenig;G=Veronika;C=AT;
A=GV;P=CNA;O=BMF;OU=I-PR4
DVR: 0000078

Betr.: GZ. 210.813/2-II/Sch1-2003 vom 02.10.2003
Begutachtungsverfahren: 1.) Entwurf eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003,
2.) Entwurf eines ÖBB-Dienstrechtsgesetzes und Änderungen des Bahn-
Betriebsverfassungsgesetzes, des Arbeitsverfassungsgesetzes, des
Angestelltengesetzes und des ASVG

Zu den den mit Schreiben vom 2. Oktober 2003, ZL. 210.813/2-II/Sch1-2003 übermittelten
Gesetzesentwürfen beehrt sich das Bundesministerium für Finanzen wie folgt Stellung zu
nehmen:

**Budgetäre Aspekte im Hinblick auf die pensions-u-sozialversicherungsrechtl.
Regelungen:**

Die finanziellen Erläuterungen bei beiden Gesetzesentwürfen entsprechen in keinsten Weise
den Anforderungen des § 14 BHG.

Ferner wird eine eindeutige Regelung vermisst, welcher Rechtsträger (Holding oder Tochter-
Unternehmen) künftighin gesamthaft und explizit für die Überweisung der Ersätze an den
Bund haftet. Eine solche eindeutige und explizite Regelung ist nicht nur aus Gründen der
Rechtssicherheit, sondern auch aus Gründen einer einfacheren Administration zu fordern.

Bundesbahnstruktur-G

Ad Artikel 1:

Ad § 22 Abs. 3:

Es ist davon auszugehen, dass zu diesem Zweck keine zusätzlichen Bundesmittel zur Verfügung gestellt werden. Unter Verweis auf die aktuellen Forderungen der Telekom an den Bund wären darüber hinaus zusätzliche finanzielle Verpflichtungen des Bundes auszuschließen.

Ad § 52 Abs. 1:

Zur Regelung betreffend Ausfallsbürgschaft des Bundes wird vorgeschlagen, dass vor Heranziehung des Bundes als Ausfallsbürge ein interner Ausgleich zwischen den zukünftig entstehenden Gesellschaften stattzufinden hat.

Ad § 52 Abs. 3:

Da bei den in letzter Zeit ausgegliederten Betrieben in der Regel bereits ein Pensionsdeckungsbeitrag von mind. 30 % des Aktivbezuges vorgesehen ist, kann nicht nachvollzogen werden, warum bei der ÖBB nur 26 % der Aktivbezüge als Pensionsdeckungsbeitrag vorgesehen werden. Wenn schon von einem niedrigeren Prozentsatz ausgegangen werden soll, so müsste zumindest der jährliche Steigerungsprozentsatz deutlich erhöht werden, damit rascher das Ziel von 30 % erreicht werden kann. In der vorliegenden Form ist die Regelung jedenfalls abzulehnen.

Ad § 55:

Es ist nicht erkenntlich, warum bei der Vollziehung des § 52 Abs. 2 der HBMSGK mitwirken soll, da der Pensionsaufwand vom Bund ausschließlich im Wege des BMF zu tragen sein wird.

ÖBB-Dienstrechtsgesetz

ad Artikel I:

ad § 4 Abs. 2:

siehe dazu die obige Stellungnahme zu § 52 Abs. 1 Bundesbahnstruktur-G

ad Artikel V:

ad § 609 Abs. 2 ASVG

Unter der Voraussetzung, dass der pauschal bemessene Verwaltungsaufwand kostendeckend ist, besteht gegen diese Regelung kein Einwand.

Ferner wird ersucht, in beide Gesetzeswerke eine Bestimmung folgenden Inhaltes aufzunehmen:

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.

„Die angeführten Unternehmen sind verpflichtet, dem Bundesminister für Finanzen alle Unterlagen, die für die Erstellung des Bundesvoranschlages und des Bundesrechnungsabschlusses sowie für das Controlling erforderlich sind, zur Verfügung zu stellen.“

Steuerliche Aspekte:

Allgemein ist festzuhalten, dass mit steuerlichen Begünstigungen im Rahmen von Umstrukturierungen im Bereich der Wirtschaftsverwaltung des Bundes äußerst vorsichtig umgegangen werden muss, da der Verfassungsgerichtshof solchen Begünstigungen ablehnend gegenüber steht, und auch aus der Sicht der Konformität mit dem Gemeinschaftsrecht Vorsicht geboten erscheint. Dauerbefreiungen, wie sie in Art. 1 Teil 6 § 39 und Art. 2 § 10 vorgesehen sind, müssen daher auf das Entschiedenste abgelehnt werden. Gleichfalls ist zu bedenken, dass ein Umstrukturierungsbedarf auch im Bereich anderer Körperschaften des öffentlichen Rechtes gegeben ist und diesen dem Bund zugestandene Vergünstigungen nur schwer verwehrt werden können.

Der Entwurf wählt zur Festlegung der Vorgangsweise im Rahmen der Durchführung der einzelnen Umstrukturierungsmaßnahmen in kluger Weise eine Anknüpfung an zivilrechtliche Rechtsfiguren wie die Spaltung nach dem SpaltG, die Verschmelzung und die Umwandlung nach Aktienrecht. Diese Vorgangsweise wäre auch hinsichtlich steuerlicher Belange zu wählen, was bedeutet, dass für alle diese Maßnahmen die Anwendung des UmgrStG ausdrücklich verankert werden sollte. Zu konkreten Formulierungsänderungen wird auf die laufenden Gespräche zwischen der Sektion IV des BMF, Prof. Bruckner und dem BMVIT verwiesen.

Bezugnehmend auf Grundsteuer, Grunderwerbsteuer und Gesellschaftssteuer wird auf die bereits übermittelte Stellungnahme des BMF verwiesen.

Haftungen:

Nach dem Bundesgesetz, mit dem die Haftungsübernahme für von der Gesellschaft „Österreichische Bundesbahnen“ bei der „Eurofima“ aufzunehmende Anleihen, Darlehen und sonstige Kredite geregelt wird, BGBl. Nr. 968/1993 iF BGBl. I Nr. 79/1998, sind die

Österreichischen Bundesbahnen Haftungsempfänger für Kreditoperationen, deren Erlös der Anschaffung von Triebfahrzeugen, Reisezug- und Güterwagen der ÖBB dient.

Aus dem vorliegenden Gesetzesentwurf ist nicht erkennbar, ob die künftige „ÖBB – Holding AG“ und/oder deren Tochtergesellschaften für die Anschaffung und Finanzierung von Rollmaterial zuständig sind. Falls diesbezüglich keine Klarstellung erfolgt, dürfte das BMF nach dem Eurofima-Gesetz ohne entsprechender Novellierung ab dem Jahr 2005 keine Bundshaftung für Rollmaterialfinanzierungen mehr übernehmen, weil es ab diesem Zeitpunkt dem Haftungsempfänger „ÖBB“ nicht mehr gibt und für eine allfällige Aufteilung der Haftungsbeträge auf die Rechtsnachfolger der ÖBB keine Rechtsgrundlage bestünde.

Zur Klärung dieser Frage ist eine entsprechende Klarstellung entweder im „Eurofima“-Gesetz und/oder im Bundesbahnstrukturgesetz vorzusehen.

Finanzprokurator:

In Entsprechung zur bisherigen Rechtslage sollen die ÖBB-Holding und ihre Tochterunternehmen auch weiterhin die Möglichkeit haben, die Vertretung und Beratung durch die Finanzprokurator in Anspruch zu nehmen. Durch die langjährige Befassung mit den diffizilen und speziellen Rechtsproblemen der ÖBB (insbesondere Haftpflichtrecht oder Frachtrecht) und durch die Zuständigkeit versierter Sachbearbeiter hat die Finanzprokurator ein Fachwissen aufgebaut, das durch den Entfall der Vertretungsregelung auch zum Nachteil der ÖBB ungenützt bliebe. Hinsichtlich konkreter Formulierungsvorschläge wird auf die entsprechende Stellungnahme der Finanzprokurator verwiesen.

Einzelne Anmerkungen:

Bundesbahnstruktur-Gesetz

7. Hauptstück, § 27:

Es wird angeregt, für jene Mitarbeiter des bisherigen Unternehmensbereichs Infrastruktur, die für den künftigen Unternehmenszweck der ÖBB-Infrastruktur Bau AG tätig sind, eine Zuordnung zur ÖBB-Infrastruktur Bau AG bereits im Gesetz bzw. in den erläuternden Bemerkungen vorzusehen. Diese Maßnahme würden zu einer zweckmäßigen und transparenten Kompetenzverteilung führen und möglicherweise auch zur Lösung der Vergabeproblematik beitragen.

8. Hauptstück, § 34 und Artikel 4 („Brenner Eisenbahn GmbH“):

Inhaltlich erscheint es zweckmäßig, für den Bau der Brenner-Eisenbahnstrecke (BEG) die gleichen Finanzierungsinstrumente zu nutzen wie auch für alle anderen Schienenbauprojekte. Die ggstl. Regelung erlaubt nach ho. Einschätzung keine (Vor)Finanzierung der Bau- und Planungsleistungen der BEG durch die ÖBB-Infrastruktur Bau AG, sodass derartige Maßnahmen nur direkt aus dem Bundesbudget finanziert werden könnten.

Im Hinblick auf die mit der Reform beabsichtigte Bündelung der Bautätigkeit im Schienenbereich besteht keine sachliche Notwendigkeit für die rechtliche Eigenständigkeit der BEG. Es wird angeregt, die BEG (analog zur HL-AG) mit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG zu verschmelzen. Dementsprechend wären die Bestimmungen des Artikel 4 anzupassen.

Eine – insbesondere für den Brennerbasistunnel angedachte - private Finanzierungsbeteiligung im Wege einer PPP-Finanzierungsstruktur ist auch über die ÖBB-Infrastruktur Bau AG möglich.

3. Teil, § 42 Abs. 3:

Einzufügen wäre:

„Grundlage des Vertrages gemäß Abs. 2 bildet insbesondere der von der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG zu erstellende und dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie sowie dem Bundesminister für Finanzen vorzulegende sechsjährige Geschäftsplan ...“

§ 43 Abs. 2:

In diesem Zusammenhang wird die Sinnhaftigkeit der Vorlage eines jährlichen Rationalisierungs- und Einsparungsplanes im Zusammenhang mit dem Bau von Infrastrukturvorhaben hinterfragt. Dies erscheint nur dann sinnvoll, wenn der ÖBB-Infrastruktur Bau AG eine maßgebliche Anzahl von Mitarbeitern des bisherigen Unternehmensbereichs Infrastruktur übertragen wird, wodurch auch Rationalisierungspotential entsteht. Wenn dies der Fall ist, wird ferner folgende Neuformulierung des zweiten Satzes angeregt:

„Über die Höhe und Form der Mittelzuführung durch den Bund wird jährlich entschieden; dazu hat die ÖBB-Infrastruktur Bau-AG dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Bundesminister für Finanzen einen jährlichen Rationalisierungs- und Einsparungsplan mit einer halbjährlichen Vorschaurechnung vorzulegen.“

8. Teil, § 54 Abs. 2 2. Satz:

Diese Formulierung scheint noch auf der Annahme einer gesamthaften Infrastrukturgesellschaft zu beruhen. Zur Möglichkeit der einseitigen Erstellung des ersten

Rahmenplans durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird Folgendes angemerkt:

Es erscheint fraglich, ob ein solcher lediglich vom BMVIT erstellter Rahmenplan für die ÖBB rechtsverbindlich ist. Sollte dies jedoch der Fall sein, entsteht ein Maastricht-Problem, da dies einer Beauftragung von Investitionen durch den Bund gleichkommt. In letzterem Fall hat das BMF erhebliche Bedenken.

§ 54 Abs. 7:

Richtig muss es wohl heißen:

„Mit Ausnahme der im Abs. 6 angeführten Verkehrsgenehmigungen ...“

Artikel 2, § 3 Abs. 1 Z 2:

Die Mitwirkung der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleistungsgesellschaft mbH bei Vorbereitung und Durchführung der Rahmenplanung kann nach Ansicht des BMF auch die begleitende Kontrolle von Planung und Bau durch die ÖBB-Infrastruktur Bau AG umfassen. Die Konkretisierung dieser Aufgaben sollte jedoch einer vertraglichen Regelung vorbehalten bleiben und nicht explizit gesetzlich geregelt werden.

§ 5 Abs. 3:

Dieser soll lauten wie folgt:

„Der Bund übernimmt zur Finanzierung von Vorhaben gemäß §3 Abs. 1 Z 1 für Anleihen, Darlehen, Kredite und sonstige Kreditoperationen der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleistungsgesellschaft mbH eine Haftung gemäß § 66 Bundeshaushaltsgesetz, BGBl. Nr. 213/1986.“

Bundesbahnstrukturgesetz - Erläuterungen – Besonderer Teil

Zu Artikel 2 (Änderung des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes)

Zu Z 3 (§ 3):

Der zweite Satz wäre zu streichen („Die in Abs. 1 Z 3 umschriebene Aufgabenstellung umfasst beispielsweise auch die gegebenenfalls notwendig werdende Vermittlung der Nutzung von Strecken oder Streckenteilen der Schieneninfrastruktur, die das bisher betreibende Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht mehr zu betreiben beabsichtigt.“). Es erscheint nicht geboten, diese Zuständigkeit der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Dienstleistungsgesellschaft in den Erläuterungen quasigesetzlich festzulegen.

ÖBB-Dienstrechtsgesetz

§ 10:

Es wird darauf hingewiesen, dass die Bestimmung in dieser Form durch den ÖBB-Vorstand wohl kaum angewendet werden wird. Da die Kündigung unter Vierzigjähriger das Vorliegen der Voraussetzungen für eine vorzeitige Versetzung in den Ruhestand bedingt, ist für das Unternehmen jedenfalls die vorzeitige Versetzung in den Ruhestand die billigere Variante, weil in diesem Fall keine Abfertigung zu zahlen ist. Insoferne scheint diese Bestimmung ins Leere zu gehen.“

Das Bundesministerium für Finanzen behält sich eine abschließende Stellungnahme vor.

Dem Präsidium des Nationalrates wurde die Stellungnahme des Bundesministeriums für Finanzen zum vorliegenden Entwurf auch in elektronischer Form zugeleitet.

3. November 2003

Für den Bundesminister:

Mag. König

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung: