



An das
Präsidium des Nationalrates
Parlament
1017 Wien

BMF - I/4 (I/4)
Himmelpfortgasse 4-8
Postfach 2
1015 Wien

Sachbearbeiter:
Mag. Hans-Jürgen Gaugl
Telefon +43 (1) 514 33 1471
e-Mail Hans-Juergen.Gaugl@bmf.gv.at
DVR: 0000078

GZ. BMF-112706/0002-I/4/2006

**Betreff: Entwurf eines Bundesgesetzes über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz - ÖPNRV-G);
Stellungnahme des BMF (Frist: 28.2.2006)**

Zu dem vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie erstellten und mit Note vom 16. Jänner 2006, Zl. BMVIT-239.597/0001-II/SCH6/2005, zur Begutachtung versendeten Entwurf eines Bundesgesetzes über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz - ÖPNRV-G) erlaubt sich das Bundesministerium für Finanzen, in der Anlage seine Stellungnahme in elektronischer Form zu übermitteln.

Anlage

10. Februar 2006

Für den Bundesminister:
Mag. Hans-Jürgen Gaugl
(elektronisch gefertigt)



An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BMF - I/4 (I/4)
Himmelpfortgasse 4-8
Postfach 2
1015 Wien

Sachbearbeiter:
Mag. Hans-Jürgen Gaugl
Telefon +43 (1) 514 33 1471
e-Mail Hans-Juergen.Gaugl@bmf.gv.at
DVR: 0000078

GZ. BMF-112706/0002-I/4/2006

**Betreff: Entwurf eines Bundesgesetzes über die Ordnung des öffentlichen
Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und
Regionalverkehrsgesetz - ÖPNRV-G);
Stellungnahme des BMF (Frist: 28.2.2006)**

Das Bundesministerium für Finanzen beehrt sich, zu dem mit Schreiben vom 16. Jänner 2006, Zahl BMVIT-239.597/0001-II/SCH6/2005, zur Begutachtung übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz - ÖPNRV-G) wie folgt Stellung zu nehmen:

Der Entwurf sieht vor, dass im Bereich der Bestellerförderung (§ 11 des Entwurfes) die derzeit gesetzlich vorgesehenen Mindestmittel des Bundes in Höhe von € 7,23 Mio. p.a. auf € 30 Mio. p.a. aufgestockt und den Ländern zur Verfügung gestellt werden. Dies bedeutet im Ergebnis eine einseitige Änderung des laufenden, für die Jahre 2005 und 2008 vereinbarten Finanzausgleiches zu Gunsten der Länder, was sowohl aus grundsätzlichen, als auch aus budgetären Gründen abzulehnen ist.

Darüber hinaus ist festzuhalten, dass es eine wesentliche Zielsetzung der ÖPNRV-Reform ist, im Sinne der Empfehlung des Rechnungshofes eine Verbesserung von Effizienz und Transparenz zu erreichen. Diese Ziele erscheinen mit dem vorliegenden Entwurf jedoch nur zum Teil und zwar hinsichtlich des Versuches einer verbesserten Transparenz in Form einer Nachvollziehbarkeit der Zahlungsströme verwirklicht. So sieht der Entwurf zwar die

Einrichtung eines Monitoring vor, dieses umfasst allerdings nicht alle Ausgaben für die Aufrechterhaltung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs. Beispielsweise fehlen die Finanzaufweisungen des Bundes nach dem FAG 2005 sowie die Aufwendungen der Länder. Außerdem fehlen Effizienzkriterien. Zudem erscheint eine Evaluierung erst nach einem Ablauf von 10 Jahren nicht geeignet, die Effizienz der Nahverkehrsreform nachhaltig zu überprüfen.

Überhaupt ist nach Ansicht des Bundesministeriums für Finanzen die rechtliche Notwendigkeit einer gesetzlichen Neuregelung in Frage zu stellen: Die in § 48 Bundesbahngesetz und § 3 Privatbahngesetz vorgesehene Bestellung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen sieht nämlich eine vertragliche Regelung vor, weshalb die Neugestaltung dieses Bereiches keine gesonderte gesetzliche Regelung erfordert. Darüber hinaus sind mit nur wenigen Ausnahmen neue Grund- und Finanzierungsverträge mit den Ländern abgeschlossen worden, weshalb auch in diesem Fall eine gesetzliche Regelung obsolet erscheint.

Zu einzelnen Bestimmungen des Entwurfes:

§§ 10 bis 12 (Verbundzahlungen, Bestellerförderung, Tarifbestellungen):

In diesen Bestimmungen kommt nur undeutlich beziehungsweise nur im Zusammenhang mit § 6 zum Ausdruck, wer Empfänger dieser Leistungen ist. Es wird angeregt, Formulierungen zu wählen, mit denen stärker zwischen Zweckzuschüssen an die Länder einerseits (§§ 10 und 11) und Ausgaben des Bundes durch Verträge über Tarifbestellungen andererseits (§ 12, wobei hier vor allem die Wortfolge in Abs. 4, wonach bestimmte Beträge "auf die Länder" entfallen, missverständlich erscheint) unterschieden wird.

§ 10 (Verbundzahlungen):

In § 10 Abs. 1 werden bestimmte Zahlungen an die Länder normiert, allerdings ergibt sich aus den folgenden Abs. 3 und 4, dass diese Zahlungen weder für die Jahre 2004 und 2005 (Abs. 3) noch für die Jahre ab 2006 (Abs. 4) von Bedeutung sind. Die Abrechnung der Jahre 2004 und 2005 erfolgt nämlich noch nach den bestehenden Verträgen und die Zahlungen ab

dem Jahr 2006 werden laut Erläuterungen (dass mit "diesen Beträgen" nach Abs. 4 die Zahlungen für das Jahr 2005 gemeint sind, ergibt sich aus dem Gesetzestext nicht) auf Basis der Beträge für 2006 ermittelt. Den in § 10 Abs. 1 genannten Beträgen scheint damit keinerlei normative Bedeutung zuzukommen.

§ 11 (Bestellerförderung):

Aus Sicht des Bundesministeriums für Finanzen ist kritisch festzuhalten, dass das bisher gesetzlich vorgesehene Prinzip der Kofinanzierung nicht mehr ausdrücklich normiert ist. Bezüglich des Vergaberegimes ist zwar gemäß den einschlägigen EU-Richtlinien vorzugehen, der Vollzug sollte allerdings in Abstimmung mit der Vergabepaxis von Verkehrsdienstbestellungen anderer EU-Staaten erfolgen.

Hervorzuheben ist auch die Anmerkung in den Erläuterungen zu diesem Paragraphen, wonach eine Überweisung von Beträgen auch ohne Vorlage der entsprechenden Nachweise möglich ist. Dies steht im Widerspruch zu § 11 Abs.5 des Entwurfes.

§ 14 (Sondertarife für bestimmte Gruppen von Reisenden):

Der normative Inhalt dieser Bestimmung ist ausgesprochen unklar. Trotz dieser Regelung wird ein Wunsch nicht als Voraussetzung für eine Zahlungsverpflichtung (beziehungsweise in der Terminologie des § 14: für eine Verpflichtung, "die notwendigen Mittel aufzubringen") genügen, sondern wird dafür eine vertragliche Regelung über eine Abgeltung erforderlich sein. Ob aber mit dieser Bestimmung bestimmten Rechtspersonen derartige Verträge untersagt oder ob mit ihr bestimmte Rechtspersonen zum Abschluss von solchen Verträgen verpflichtet werden sollen, ist nicht ersichtlich.

Ebenso unklar ist das Verhältnis zwischen den §§ 12 und 14: Wird mit § 14 auch dem Bund ermöglicht, neben den Tarifbestellungen gemäß § 12 weitere Sondertarife zu "wünschen", oder darf der Bund weitere Tarifbestellungen vornehmen, wenn er von den Interessierten einen Kostenersatz erhält, oder sind die Interessierten sogar im Rahmen der Tarifbestellungen des § 12 verpflichtet, dem Bund die Kosten zu ersetzen?

§ 15 (Qualitätskriterien):

Aus dem Gesetzeswortlaut ist nicht klar ersichtlich, wie der Bund die allgemein definierten Qualitätskriterien messen und vor allem deren Einhaltung sicherstellen kann.

§ 17 (Evaluierung):

Eine einmalige Evaluierung der ausgelösten Effizienzsteigerung erst bis 30. Juni 2016 ist nach Ansicht des Bundesministeriums für Finanzen keinesfalls ausreichend. Vielmehr müssten bereits vorher Zwischenevaluierungen zwecks entsprechender Maßnahmensteuerung vorgenommen werden.

§§ 18 bis 23 (Verkehrsanschlussabgabe):

Die Verkehrsanschlussabgabe ist bisher eine ausschließliche Gemeindeabgabe in Form einer freien Beschlussrechtsabgabe und soll nunmehr als Landesabgabe geregelt werden. Dies würde aber dazu führen, dass die Regelungen der §§ 18 bis 23 des Entwurfes der im Finanz-Verfassungsgesetz 1948 geregelten Kompetenzverteilung widersprechen würden:

Vorauszuschicken ist, dass eine derartige Abgabe inhaltlich einem Interessentenbeitrag (§ 14 Abs. 1 Z 13 FAG 2005) entspricht und daher - vor der Regelung als Verkehrsanschlussabgabe im ÖPNRV-G 1999 - von den Ländern als ausschließliche Landes(Gemeinde)abgabe geregelt hätte werden können. Da die Länder aber keine derartige Abgabe vorgesehen haben, wurden - nicht zuletzt über Wunsch der Gemeinden - im ÖPNRV-G 1999 die Gemeinden zur Ausschreibung einer derartigen Abgabe ermächtigt. Diese bundesgesetzliche Ermächtigung beschneidet die Kompetenz des Landes insoweit, als eine derartige Abgabe nunmehr nicht mehr in einer anderen Form (zum Beispiel als ausschließliche Landesabgabe, zwischen Land und Gemeinden geteilte Abgabe oder ausschließliche Gemeindeabgabe in einer anderen Form als der freien Beschlussrechtsabgabe) eingehoben werden kann. Außerdem kann die Landesgesetzgebung die bundesgesetzliche Ermächtigung zwar präzisieren (wofür angesichts der detaillierten Vorgaben des ÖPNRV-G 1999 allerdings wenig Spielraum bleibt) oder ausweiten, aber nicht einschränken.

Wenn die Kompetenz zur Regelung einer Verkehrsanschlussabgabe wieder zur Gänze den Ländern zukommen und von einer bundesgesetzlichen Ermächtigung der Gemeinden Abstand genommen werden soll, kommt aus kompetenzrechtlichen Gründen ausschließlich die ersatzlose Aufhebung der bundesgesetzlichen Bestimmungen über die Verkehrsanschlussabgabe in Betracht. Eine bundesgesetzliche Ermächtigung der Gemeinden im Sinne des § 7 Abs. 5 F-VG 1948 ist nämlich - sieht man von den in § 7 Abs. 3 und 4 F-VG 1948 enthaltenen, hier aber nicht relevanten Ausnahmen ab - die einzige kompetenzrechtliche Möglichkeit für den Bundesgesetzgeber, über den Umweg einer entsprechenden inhaltlichen Determinierung der Ermächtigung Einfluss auf die inhaltliche Regelung von ausschließlichen Landes(Gemeinde)abgaben zu nehmen.

Die §§ 18 bis 23 des Entwurfes widersprechen daher dem § 8 Abs. 1 des Finanz-Verfassungsgesetzes 1948, wonach die ausschließlichen Landes(Gemeinde)abgaben vom Landesgesetzgeber geregelt werden. Unzutreffend ist auch die in den Erläuterungen vertretene Ansicht, dass für die Regelung solcher Landesabgaben bundeseinheitliche Rahmenbedingungen zu verankern sind, um dem verfassungsmäßig gewährleisteten Gleichheitsgrundsatz Rechnung zu tragen: Unterschiedliche landesgesetzliche Regelungen in den einzelnen Bundesländern liegen nämlich im Wesen des Bundesstaates.(VfSlg. 11.979/89).

Im Sinne der obigen Ausführungen kann das Bundesministerium für Finanzen dem gegenständlichen Entwurf in der vorliegenden Fassung nicht zustimmen.

10. Februar 2006

Für den Bundesminister:

Mag. Hans-Jürgen Gaugl

(elektronisch gefertigt)