



Bundesministerium für Wirtschaft,
Familie und Jugend
Stubenring 1
1010 Wien

Wirtschaftskammer Österreich
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T +43 (0)5 90 900-DW | F +43 (0)5 90 900-3588
W <http://wko.at>

post@il8.bmwfj.gv.at

Kopie:
begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
530102/0001-II/8/2012
26.7.2012

Unser Zeichen, Sacharbeiter
Sp 764/11/Dr.MR/AW
Dr. Rosenmayr-Khoshideh

Durchwahl
4284

Datum
31.8.2012

Entwurf eines Bundesgesetzes mit dem das Familienlastenausgleichsgesetz 1967 geändert wird, Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

herzlichen Dank für die Übermittlung des Entwurfs eines Bundesgesetzes mit dem das Familienlastenausgleichsgesetz 1967 geändert wird. Die WKÖ nimmt dazu gerne Stellung.

Änderungen werden insb. zu folgenden Punkten angeregt:

- Es sollten sich neben den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften auch die Verkehrsunternehmen und die Aufgabenträger bzw. Aufgabenträgerorganisationen (Städte, Gemeinden) als Vertragspartner des Bundes im FLAG wieder finden.
- Die Betrachtung und Errechnung der Basis der Pauschalabgeltung sollte im Einvernehmen zwischen Bund und den Aufgabenträgern oder Verkehrsunternehmen bzw. unter deren Einbeziehung erfolgen.

Allgemeines:

Mit der im Sommer vorgestellten neuen Jahresnetzkarte für alle Kinder und Jugendlichen in der Ostregion werden deutliche Verbesserungen erreicht. Schüler und Lehrlinge sowie deren Familien profitieren davon und der Bund spart beim Verwaltungsaufwand. Für den durch Arbeitgebermittel gespeisten FLAF entstehen durch die neue Lösung keine zusätzlichen Kosten.

Durch die vorliegende Novelle soll die gesetzliche Basis für das als Pilotprojekt bereits 2012 in Wien, NÖ und Burgenland umgesetzte Modell der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt (SLF)-Pauschalierung geschaffen werden. Schülern und Lehrlingen soll damit innerhalb des jeweiligen Verbundbereiches eine unbeschränkte Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ermöglicht werden.

Hiezu ist insb. auf die aufgezeigten Punkte der Bundessparte Transport und Verkehr hinzuweisen.

Auch wenn der Gesetzesentwurf nur die Ermächtigung zum Abschluss solcher Verträge mit der jeweiligen Verbundorganisationsgesellschaft regelt, nehmen wir auch inhaltlich zu diesem Modell Stellung.

Grundsätzlich begrüßt wird die Absicht des Gesetzgebers, die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt neu aufzustellen (Verwaltungsvereinfachung, Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs, usw). Auch eine Verwaltungsvereinfachung sehen wir selbstverständlich positiv.

Wir möchten jedoch auf folgende Auswirkungen der SLF-Pauschalierung hinweisen:

- Radikaler Systemwechsel im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)
 - insbesondere Abschaffung des eigenwirtschaftlichen Busverkehrs
 - Aufbau neuer Organisationen auf Landesebene für Planung und Vergabe von Verkehrsleistungen
- Einnahmenverluste: Jugendliche benötigen keine Fahrscheine mehr für Fahrten, die über den Schulweg hinausgehen oder in den Ferien erfolgen. Die daraus resultierenden Einnahmenverluste sind für Unternehmen jedoch voll ergebniswirksam, da es zu keinen Kostenänderungen kommt.

Durch das Top-Jugendticket wird ein hervorragendes, sehr günstiges Angebot für Jugendliche geschaffen. Die Mindererlöse werden jedoch im ÖPNV-System fehlen. Im Pilotprojekt der Ostregion trifft dieser Verlust nicht die Busunternehmen, da in diesem Bereich Bruttoverträge mit dem Verkehrsverbund bestehen. Verkehrsunternehmen erhalten ein fixes Leistungsentgelt, unabhängig von den Tarifeinnahmen. In den meisten anderen Verkehrsverbänden bestehen hingegen Nettoverträge, wo die Einnahmen den Verkehrsunternehmen zustehen. In diesem Fall wären die zwischen den Verbundorganisationsgesellschaften und VU geschlossenen Verträge nicht mehr einzuhalten. Eine Pauschalregelung würde erhebliche Einnahmenverluste für die VU verursachen, die von den Bestellern jedenfalls abgegolten werden müssen.

In beiden Fällen (Brutto- und Nettoverträge) wird die Folge sein, dass die derzeit schon knappen Mittel im Gesamtsystem ÖPNV nicht mehr ausreichen werden, den bestehenden Verkehr aufrecht zu erhalten. Will die öffentliche Hand nicht wesentlich mehr Geld investieren, muss es dadurch zwangsläufig zu Angebotsverschlechterungen kommen, und das trotz zunächst vermutlich höherer Fahrgastzahlen.

Eine Ausweitung auf das gesamte Bundesgebiet ist mit dem vorliegenden Entwurf nicht realistisch.

Im Detail:

Ad §§ 30f Abs 6 und 30j Abs 3 des Entwurfes:

- Im vorliegenden Entwurf, insbesondere der zu schaffenden Regelung für die Leistung einer Pauschalregelung sind als Vertragspartner ausschließlich Bund und Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften genannt.

Dies wird mit der bestehenden Situation im VOR zwar konform gehen, entspricht aber für Rest-Österreich nicht der Realität: Die bestehenden Rahmenbedingungen im VOR bzw. zwischen dem VOR und dessen Vertragspartnern sind mit der Situation in den anderen Bundesländern nicht vergleichbar.

Es sollten sich neben den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften auch die Verkehrsunternehmen und die Aufgabenträger bzw. Aufgabenträgerorganisationen (Städte, Gemeinden) als Vertragspartner des Bundes im FLAG wieder finden. Das heißt, dass

auch Aufgabenträger bzw. Aufgabenträgerorganisationen und Verkehrsunternehmen entsprechende Vereinbarungen mit dem Bund treffen können.

Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften erbringen in der Regel weder Beförderungsleistungen, noch sind sie für die Kosten und Erlöse der Verkehrsunternehmen verantwortlich. Die im Entwurf vorgesehene Lösung würde ein Vertragsverhältnis zwischen der Verbundorganisation und dem Verkehrsunternehmen zwingend erforderlich machen; dies wird ausdrücklich abgelehnt! Um eine Parallelität bzw. teilweise unterschiedliche Vorgangsweisen tunlichst zu vermeiden, sollten §§ 30 f Absatz 6 und 30 j Absatz 3 um die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger ergänzt werden.

- Im Entwurf heißt es weiter: Die Basis für die Pauschalabgeltung errechnet sich nach der Anzahl der fahrberechtigten Schüler und den dafür geleisteten Fahrpreisersätzen in einem zwischen Bund und jeweiliger Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft einvernehmlich zu bestimmenden Beobachtungszeitraum.

Eine Ausweitung des Pilotprojekts auf andere Regionen hätte - aufgrund der steigenden Anzahl an Anspruchsberechtigten und aufgrund des Entfalls der Einnahmen aus dem Freizeitverkehr - unweigerlich einen Einnahmenverlust zur Folge.

Dazu kommt, dass nicht nur das derzeit bestehende Angebot (wie zB Nachmittagsticket für Schüler und Lehrlinge, Aufzahlungsmöglichkeiten in den Ferien, usw) regional sehr unterschiedlich ist, sondern auch die Abgeltung des Bundes pro Schüler bezogen auf ganz Österreich differiert.

So gibt es beispielsweise derzeit weder einen zwischen der Salzburger Verkehrsverbund GesmbH, den Verkehrsunternehmen und dem BMWFJ akkordierten Verrechnungstarif, noch gibt es eine Einnahmen-Aufteilung zwischen den Verkehrsunternehmen.

Es ist daher auch nicht nachvollziehbar, weshalb sowohl die Basis der Pauschalabgeltung als auch der Beobachtungszeitraum zwischen den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften und dem BMWFJ festgelegt werden sollten bzw. würde dies für die Verkehrsunternehmen bedeutende wirtschaftliche und rechtliche Risiken darstellen.

Die Betrachtung und Errechnung der Basis der Pauschalabgeltung sollte im Einvernehmen zwischen Bund und den Aufgabenträgern oder Verkehrsunternehmen bzw. unter deren Einbeziehung erfolgen.

Da offensichtlich die §§ 30f Abs 1 und 30j Abs 1 unverändert aufrecht bleiben, die Bestimmung der weitest gehenden Ermäßigung für die Pauschalabgeltung an Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften explizit aber nicht angewendet werden soll, erscheint eine Ungleichbehandlung im Rahmen der BMWFJ -Verträge zwischen den Verbundgesellschaften und Verkehrsunternehmen gegeben.

Verwaltungsvereinfachung und Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs dürfen nicht zulasten jener gehen, die die Verkehrsleistungen tatsächlich erbringen.

Mit dem vorliegenden Entwurf können derzeit bestehende Probleme:

- Abgeltung pro Schüler ist regional unterschiedlich
- fehlende Einnahmen-Aufteilung
- fehlender akkordierter Verrechnungstarif

nicht gelöst werden.

Eine Novelle des FLAG sollte daher so ausformuliert sein, dass alle Beteiligten (Aufgabenträger, Aufgabenträgerorganisationen, Verkehrsunternehmen, Verkehrsver-

bundorganisationsgesellschaften) unter Berücksichtigung der konkreten Rahmenbedingungen die Vorteile der „neuen Schüler- und Lehrlingsfreifahrt“ nutzen können.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme.



Freundliche Grüße

Dr. Christoph Leitl
Präsident



Mag. Anna Maria Hochhauser
Generalsekretärin