

Parlamentsdirektion
Dr.-Karl-Renner-Ring 3
1010 Wien

per E-Mail: Stellungnahmen.Verkehrsausschuss@parlament.gv.at

GZ: 13460.0060/1-1.3/2021

Antrag 1275/A betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über die Errichtung einer One Mobility GmbH und das Bundesgesetz über die Einführung des Klimatickets erlassen werden

Referent: MMag. Dr. Eduard Wallnöfer, Rechtsanwalt in Innsbruck

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der österreichische Rechtsanwaltskammertag (ÖRAK) dankt für die Übersendung des Entwurfes und erstattet dazu folgende

S t e l l u n g n a h m e :

1. Allgemeines

Die vorliegende Gesetzesnovelle verfolgt gemäß den Ausführungen in den EB im Wesentlichen die Umsetzung von Inhalten des Regierungsprogrammes „Aus Verantwortung für Österreich. 2020-2024“ für den ÖV-Sektor. Die konkreten Zielsetzungen liegen dabei im Bereich der Einführung von regionalen und nationalen Jahresnetzkarten sowie in der Schaffung einer nationalen Vertriebsplattform mit transparenten Tarifen.

Im Zusammenhang mit der Vertriebsplattform ist eine Gründung durch den Bund geplant, wobei nachfolgend eine stufenweise Abtretung von Gesellschaftsanteilen an interessierte Verkehrsverbundorganisationengesellschaften zur diskriminierungsfreien Leistungserbringung erfolgen soll.

Insgesamt handelt es sich beim vorliegenden Gesetzespaket um eine stark politisch determinierte Ausrichtung der Umsetzungsmodalitäten im Bereich der Schaffung der Rahmenbedingungen im ÖV für Verbundtickets und der Organisation des Vertriebes.

Der ÖRAK erlaubt sich dazu nachfolgende Stellungnahme samt Anmerkungen zu den vorliegenden Gesetzesentwürfen zu formulieren:



2. Stellungnahme zu ausgewählten Bestimmungen

a. Artikel 1 – Bundesgesetz über die Errichtung einer One Mobility GmbH (One Mobility Gesetz – ONE-G)

ad § 1 und 3

Grundsätzlich handelt es sich hier um eine sondergesetzliche Einrichtung einer GmbH – für eine solche Vorgangsweise bestehen bereits mehrere bekannte Muster.

Warum im vorliegenden Fall nicht auf eine „gewöhnliche“ GmbH nach den allgemeinen gesellschaftsrechtlichen Regelungen zurückgegriffen wird, führt der Gesetzesentwurf nicht dezidiert aus (die EB zu § 1 geben nahezu nur den Gesetzeswortlaut wieder und könnten daher mangels relevanten Inhaltes deutlich eingekürzt werden). Selbst die Finanzierung nach § 3 wäre grds im allgemeinen gesellschaftsrechtlichen Rahmen abbildbar. Erkennbare Erleichterungen bilden jedoch etwa die Bestimmung des § 2 Abs 3 bis 5 (alternativ natürlich auch über AGB lösbar) oder der Verweis auf die Heranziehung der Finanzprokurator (§ 4).

Zur Vermeidung unnötiger Rechtszersplitterung wird somit angeregt, nochmals zu prüfen, ob die sondergesetzlichen Regelungen in dieser Form überhaupt erforderlich sind.

Angeregt wird zudem eine Generalklausel, die außerhalb der sondergesetzlichen Regelungen allgemein auf die Ordnungsvorschriften des GmbHG verweist. Dabei darf zusätzlich darauf hingewiesen werden, dass die vorliegenden Regelungen keinen Hinweis auf allfällige besondere Sperrminoritäten zu Gunsten des Bundes, Modalitäten und Voraussetzungen für die nachfolgende Bestellung von Geschäftsführern, Beschlusserfordernissen im Aufsichtsrat, oä beinhalten. Damit erscheint auch die Regelungsstruktur für die nachfolgende Ausgestaltung als Publikumsgesellschaft wenig klar und somit auch potenziell streitgeneigt.

ad Abänderungsvorschlag:

- (Z 1) § 1 Abs 3: Hier findet sich bereits eine erste Reaktion auf die oben angesprochenen organisationsstrukturellen Defizite; die Vermeidung von sonstigen Sperrminoritäten scheint grds nachvollziehbar.
- (Z 3) § 3 Z 2: Verbesserte Begrifflichkeit.

ad § 2

Die Beurteilung der Bestimmungen des § 2 ist weitestgehend eine Sachfrage, die vom betroffenen ÖV-Sektor und den dort tätigen Betrieben beurteilt werden muss.

Der Aufgabenkatalog in Abs 1 par cit ist dabei sehr weit und allgemein gefasst und lässt insbesondere mit Blick auf die Z 2 und 3 erheblichen Auslegungsspielraum über die Inhalte des Aufgabengebietes der Gesellschaft.

Nicht gänzlich klar ist aus der vorliegenden Struktur jedoch erkennbar,

- a) nach welchen Vorgaben und Entscheidungskriterien seitens des Bundes nachfolgend die Abtretung von Geschäftsanteilen und somit von Mitgliedsbetrieben erfolgen soll, sodass hier die Wurzel einer gewissen strukturellen Intransparenz gelegt wird; sowie
- b) in welcher Form überhaupt die Integration der ÖV-Unternehmen erfolgen soll, nachdem vorliegend kein klar definierter Integrationsmechanismus ausformuliert ist.

Zuletzt sei mit Blick auf § 1 Abs 3 im gegebenen Zusammenhang auch nochmals überprüft werden, ob die vorliegenden Regelungen einen Zugang für alle relevanten ÖV-Unternehmen, auch alle relevanten privaten Unternehmen in diesem Sektor, ermöglicht, nachdem grds auf

öffentliche und Unternehmen im Sinne des § 17 des Bundesgesetzes über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs abgestellt wird (vgl dazu insbesondere die Anstrengungen im Rahmen des Abänderungsantrages).

Letztlich bleibt daher zu hinterfragen, was passiert, wenn sich nicht alle zur Teilnahme eingeladenen ÖV-Unternehmen auch tatsächlich beteiligen wollen, was auch in den Ausschussfeststellungen nochmals ausdrücklich so festgehalten wurde („Freiwilligkeit“) – dies ist natürlich jedenfalls in Zusammenschau mit dem Klimaticketgesetz zu beurteilen. Diese Frage, die insgesamt damit verbunden ist, wie nämlich ein auf Basis der Freiwilligkeit österreichweit fraktioniertes System in der Praxis funktionieren soll, wird durch die oben unter § 1 angesprochene unklare Strukturierung im Zusammenhang mit der nachfolgenden Beteiligung vieler ÖV-Unternehmen noch verstärkt.

Insgesamt ergibt sich somit aus dem Entwurf ein Bild einer sondergesetzlichen GmbH mit einem sehr offenen Aufgabenbereich, jedoch für diese Aufgaben und den hinkünftig erwarteten Gesellschafterkreis wenig definierten Organisationsstruktur. Aus Sicht des ÖRAK wäre hier iSe zukunftsgerichteten Legistik jedenfalls – auch unter Berücksichtigung der Abänderungsanträge, die schon einige erkennbare Problemfelder aufgreifen – jedenfalls weiter nachzuschärfen.

ad Abänderungsvorschlag:

- (Z 2) Entfall des Abs 5: Legistisch nachvollziehbar.

b. Artikel 2 – Bundesgesetz über die Einführung des Klimatickets (Klimaticketgesetz)

Allgemeines

Die Erlassung eines Klimaticketgesetzes stellt grds die Verfolgung verkehrs- und umweltpolitischer Zielsetzungen durch die Bundesregierung dar und ist seitens des ÖRAK auf dieser Ebene nicht weiter zu hinterfragen.

Als zentral erweist sich dabei die Finanzierung der Jahresnetzkarten, die wiederum zu einer erheblichen Belastung der öffentlichen Haushalte führen wird, wenn kundenseitig attraktive Preise für derartige Leistungen angeboten werden sollen. In Ansehung der aktuellen Belastungen des Budgets im Zusammenhang mit Covid-19-Hilfsmaßnahmen darf daher auf dieser Grundlage allgemein nochmals eine Evaluierung der zu erwartenden Ausgaben angeregt werden (vgl dazu die sinnvolle Einvernehmenskompetenz zwischen BMK und BMF im Bereich der Vollziehung nach § 6).

ad § 1

Die gewählte Regelungsstruktur weist aus, dass die Tarifierung der Jahresnetzkarte letztlich durch VO der BMK festgelegt wird. Da somit unternehmerische und betriebswirtschaftliche Aspekte gesetzlich zur Gänze ausgeschlossen werden, müssen die gegenständlichen Maßnahmen – schon aus verfassungsrechtlichen Gründen – jedenfalls ausreichend in Form öffentlicher Finanzierungsinstrumente sichergestellt werden.

ad Abänderungsvorschlag:

- (Z 5) § 1 Abs 1: Legistisch sind die Klarstellungen zum Geltungsbereich und der Abgeltungsstruktur zu unterstützen.
- (Z 7) § 1 Abs 3: Diese neue Bestimmung ist inhaltlich nicht ganz nachvollziehbar, sollte doch bereits auf Verordnungs- und Vertragsebene dafür Sorge zu tragen sein, dass

eine Anpassung der Tarife erfolgen kann; es wird daher angenommen, dass es sich hierbei um eine politisch gewünschte Valorisierungsautomatik handelt.

ad § 2

§ 2 sieht für die Finanzierung letztlich nur eine solche direkt aus dem Bundesbudget oder über den Verkauf der Jahresnetzkarten vor. Wie oben bereits beschrieben, scheint eine Finanzierung über die Jahresnetzkarten iSd Erfordernisses der Attraktivität nur sehr eingeschränkt möglich.

ad § 3 und 4

Über § 3 ist letztlich die vollständige und leistungsrechte Mittelverwendung sicherzustellen. Soweit aus der Vorlage erkennbar ist, sind Kosten der One Mobility GmbH (vgl oben) nicht von dieser Zweckbindung umfasst.

Die Abgeltungsmodalitäten haben sich funktional in die erforderlichen Strukturen einzupassen. Wesentlich ist, dass insbesondere auch auf Ebene der Verordnungen gemäß Z 2 die erforderliche vollständige Abgeltung für alle betroffenen Leistungsbereiche sichergestellt wird. Seitens der Logistik müssen hier alle erforderlichen Maßnahmen für eine präzise Umsetzung getroffen werden.

ad Abänderungsvorschlag:

- (Z 9) § 4: Wie schon aus den allgemeinen Anmerkungen zu entnehmen, ist eine klare Regelungs- und Abgeltungsstruktur jedenfalls das Erfordernis für die Zulässigkeit der vorliegenden Regelungen zu sehen. Die Prüfung der formal korrekten Umsetzung im Einzelfall muss hier vorwiegend durch die betroffenen ÖV-Unternehmen erfolgen.

Ad § 5

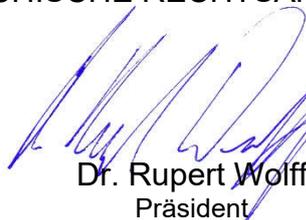
Hierbei handelt es sich um eine steuertechnische Sondervorschrift.

ad Abänderungsvorschlag:

- (Z 10) § 5 Abs 2: Vgl oben analog.

Wien, am 22. März 2021

DER ÖSTERREICHISCHE RECHTSANWALTSKAMMERTAG


Dr. Rupert Wolff
Präsident

