

## Erläuterungen

### Allgemeiner Teil

#### Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Mit den gegenständlichen Änderungen sollen unionsrechtliche Vorgaben im innerstaatlichen Recht – insbesondere die Gewährung von Ausgleichszahlungen durch die öffentliche Hand für die Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs – berücksichtigt werden.

Die am 3. Dezember 2009 in Kraft getretene Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hebt die Verordnungen (EWG) Nr. 1107/70 und (EWG) Nr. 1191/69 in Bezug auf Personenverkehrsdienste auf. Gemäß Art. II des Bundesgesetzes, mit dem das Privatbahnunterstützungsgesetz 1988 geändert und der Anwendungsbereich zur Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung Nr. 1893/91 festgelegt wird, BGBl. Nr. 519/1994, hat Österreich von der seitens der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 gebotenen Möglichkeit, Stadt- und Vorortverkehre vom Anwendungsbereich dieser Verordnung auszunehmen, Gebrauch gemacht, sodass sämtliche Unternehmen, deren Tätigkeit sich ausschließlich auf Stadt- und Vorortverkehre beschränkte, in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 fielen, was hinsichtlich des systematischen Aufbaus im Zuge der legislativen Ausgestaltung des ÖPNRV-G 1999 auch dementsprechende Berücksichtigung fand. Anders als die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 sieht die ab 3. Dezember 2009 geltende Nachfolgeverordnung keine Möglichkeit einer unternehmensbezogene Bereichsausnahme für geografisch begrenzte Verkehrsarten vor, sodass die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowohl für Stadt- und Vorortverkehre als auch für Regionalverkehre auf Schiene und auf Straße uneingeschränkte Gültigkeit hat und die Bestimmungen des ÖPNRV-G 1999 einer dementsprechenden legislativen Anpassung bedürfen, ohne dass dabei in die bereits vorhandenen Finanzierungsstrukturen der öffentlichen Hand für den in Österreich bestehenden Betrieb des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs eingegriffen wird.

Gemäß Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 werden den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten Befugnisse eingeräumt, um die Bestellung von Verkehrsdienstleistungen im Rahmen einer sog. gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung in Übereinstimmung mit dem Unionsrecht (finanziell) ausgleichen zu können, wobei die Bestellung solcher Verkehrsdienste im Wege eines (kontrollierten) Wettbewerbes (als sog. öffentlicher Dienstleistungsauftrag unter Anwendung eines speziellen Vergabeverfahren bzw. unter gewissen Voraussetzungen durch eine Direktvergabe oder durch die Festlegung einer sog. allgemeinen Vorschrift) zu erfolgen hat. Eine Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist jeder Vorteil, insbesondere finanzieller Art, der mittelbar oder unmittelbar von einer zuständigen Behörde aus öffentlichen Mitteln während des Zeitraums der Erfüllung einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung oder in Verbindung mit diesem Zeitraum gewährt wird. Als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung wird eine von der zuständigen Behörde festgelegte oder bestimmte Anforderung im Hinblick auf die Sicherstellung von im allgemeinen Interesse liegenden öffentlichen Personenverkehrsdiensten definiert, die der Betreiber unter Berücksichtigung seines eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung übernommen hätte. In diesem Sinne sind die entsprechenden Begriffsdefinitionen für Verkehrsdienste im Hinblick auf die Gewährung von Ausgleichszahlungen für den Betrieb des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs in Österreich im Rahmen dieses Regelungsvorhabens neu auszurichten.

Um den beihilferechtlichen Aspekten bei der Bestellung von Verkehrsdiensten im Zusammenhang mit der Gewährung von Ausgleichszahlungen (durch die öffentliche Hand) als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung im Lichte der Vorgaben des Unionsrechts auch im Rahmen einer (expliziten) bundesgesetzlichen Regelung auf nationaler Ebene voll entsprechen zu können, hat im gegenständlichen Regelungsvorhaben eine gesetzliche Verankerung dahingehend stattzufinden, dass sämtliche von verschiedenen finanzierenden Stellen für einen diesbezüglichen Verkehrsdienst zusammenfließende Ausgleichszahlungen innerhalb eines entsprechenden örtlichen Wirkungsbereiches durch eine Stelle gemeinsam erfasst bzw. dokumentiert werden. Die gemeinsame Erfassung der einzelnen Ausgleichszahlungen ist letztendlich nicht nur unter dem Blickwinkel der Vermeidung einer (zahlungsmäßigen) Überkompensation zur Finanzierung des einzelnen Verkehrsdienstes durch die öffentliche Hand sondern auch für die seitens der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorgegebenen Veröffentlichungspflichten von Bedeutung.

Weitere Änderungen betreffen redaktionelle Anpassungen.

Um die inhaltliche Gesamtzusammenschau der einzelnen Bestimmungen des ÖPNRV-G 1999 nicht zu unterwandern, sollen bereits konsumierte Bestimmungen hinsichtlich der kraft des zitierten Bundesgesetzes erfolgten Umstrukturierung bzw. Neuordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs in Österreich im Rahmen des gegenständlichen Regelungsvorhabens nicht außer Kraft gesetzt werden und (auch unter Wahrung der zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des ÖPNRV-G 1999 gültigen Ressortbezeichnungen) unverändert aufrecht bleiben. Dies betrifft insbesondere die Bestimmungen der §§ 10 und 19 Abs. 1 und 2. Bereits konsumierte Bestimmungen sollen nur dann außer Kraft gesetzt werden, wenn hinsichtlich der inhaltlichen Gesamtzusammenschau keine Beeinträchtigung für das Leseverständnis im Zusammenhang mit den in diesem Bundesgesetz verbleibenden Bestimmungen gegeben ist oder es aus redaktionellen Gründen geboten erscheint.

**Regelungstechnik:**

Der vorliegende Entwurf fügt im Wege von Einzelneuerungen die neuen Regelungen in das bestehende System des ÖPNRV-G 1999 ein.

**Kompetenzgrundlage:**

Die kompetenzrechtlichen Grundlagen ergeben sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 8 und 9 B-VG („Angelegenheiten des Gewerbes“ und „Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen“) sowie Art. 17 B-VG und dem F-VG 1948.

**Finanzielle Auswirkungen:**

Generell ist festzuhalten, dass im Rahmen dieses Regelungsvorhabens die finanziellen Mittel des Bundes, die für den Betrieb des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs in Österreich zur Verfügung gestellt werden, in unveränderter Höhe aufrecht erhalten werden. Es kommt daher weder zu einer Mehrbelastung für den Bundeshaushalt noch werden die entsprechenden Mittel gekürzt, sodass auch für die regionalen Gebietskörperschaften keine finanzielle Mehrbelastung bzw. Kostenüberwälzung gegeben ist (vgl. dazu auch die Ausführungen zu Wirkungsorientierte Folgenabschätzung).

### Besonderer Teil

**Zu Z 1 (§ 1):**

Im Einklang zu den rechtlichen Bestimmungen auf Unionsebene für Personenverkehrsdienste ist nunmehr die ab 3. Dezember 2009 geltende Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 anzuführen.

Die in Klammer angeführte Wortfolge „Verkehr im ländlichen Raum“ ist entbehrlich, zumal diese ohnedies an anderer Stelle dieses Bundesgesetzes (§ 2 Abs. 2) einer konkreten Definition unterzogen wird und somit ausreichend determiniert ist.

**Zu Z 2 (§ 3):**

Abs. 1 definiert Verkehrsdienste als im öffentlichen Schienenpersonenverkehr oder im öffentlichen Straßenpersonenverkehr erbrachte Dienstleistungen. Da im öffentlichen Straßenpersonenverkehr neben den Kraftfahrlinienverkehren im herkömmlichen Sinn die Anzahl an bedarfsorientierten Bedienformen (beispielsweise Anrufsammeltaxis) stetig ansteigt, soll durch die Aufnahme des Wortes „insbesondere“ im Klammerausdruck unmissverständlich klargestellt werden, dass Verkehrsdienste bezogen auf den öffentlichen Straßenpersonenverkehr nicht nur ausschließlich Kraftfahrlinienverkehre im herkömmlichen Sinn erfassen.

Da die (bisherige) Unterscheidung in eigenwirtschaftliche Verkehrsdienste und gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste inhaltlich nicht mehr den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 entspricht, sind die Begriffsdefinitionen für die Erbringung von Ausgleichszahlungen im Rahmen dieses Regelungsvorhabens neu auszurichten.

Im neuen Abs. 2 wird die Begriffsdefinition der kommerziellen Verkehrsdienste eingeführt. Unter einem kommerziellen Verkehrsdienst ist jener zu verstehen, der weder gänzlich noch teilweise durch Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln finanziert wird.

Ein nicht-kommerzieller Verkehr im Sinne des neuen Abs. 3 liegt dann vor, wenn eine den Verkehrsdienst finanzierende Zahlung an das Verkehrsunternehmen gänzlich oder teilweise aus öffentlichen Mitteln gespeist wird. Auch wenn diese Zahlung nicht durch eine Körperschaft des öffentlichen Rechts erfolgt, sondern durch einen privaten Dritten aus öffentlichen Mitteln, die für den Betrieb des öffentlichen Personennah- oder Regionalverkehrs gewidmet sind oder waren, liegt dennoch ein nicht-kommerzieller Verkehrsdienst vor.

Nicht-kommerzielle Verkehrsdienste, die zur Gewährung von Sondertarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen aus Fahrpreisersätzen finanziert werden, müssen nicht zwingend in

Form eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages ausgestaltet sein. Vielmehr liegt es in der Entscheidung der zuständigen Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, ob innerhalb des möglichen Gestaltungsspielraumes der genannten Verordnung nicht-kommerzielle Verkehrsdienste, die zur Gewährung von Sondertarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen aus Fahrpreisersätzen finanziert werden, durch öffentliche Dienstleistungsaufträge oder nach allgemeinen Vorschriften ausgestaltet werden, was nunmehr in einem neuen Abs. 4 geregelt wird.

**Zu Z 3 (Entfall § 5 Abs. 2 und neue Absatzbezeichnung des bisherigen Abs. 3):**

Da die bisherige Begriffsdefinition der Eigenwirtschaftlichkeit ersatzlos zu streichen ist (vgl. dazu die Ausführungen zu Z 2) und die Bestimmungen des § 19 Abs. 1 und 3 und des Abschnittes III bereits konsumiert sind, hat die (bisherige) Bestimmung des § 5 Abs. 2 zur Gänze zu entfallen.

Aufgrund der ersatzlosen Streichung des bisherigen Abs. 2 erhält der inhaltlich unverändert aufrecht bleibende (bisherige) Abs. 3 die neue Absatzbezeichnung „(2)“.

**Zu Z 4 (Entfall § 6):**

In Entsprechung der mit Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 gegebenen Möglichkeiten wurden in Österreich diejenigen Unternehmen, die ausschließlich Stadt- und Vorortverkehre betreiben, vom Anwendungsbereich der zitierten Verordnung bundesgesetzlich ausgenommen. Dies bedeutete, dass diese Verkehre als sog. Auftragsverkehre anzusehen waren und die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 über den Abschluss von Verkehrsdienstverträgen keine zwingende Anwendung fanden, sodass gemäß § 6 Abs. 1 (alt) auch die Bestimmungen des ÖPNRV-G 1999 über den Abschluss von Verkehrsdienstverträgen (Bestellungen) für Unternehmen, die ausschließlich Stadt- und Vorortverkehre betreiben, nicht anzuwenden waren.

Da die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nunmehr keine diesbezügliche Möglichkeit einer unternehmensbezogenen Bereichsausnahme für geografisch begrenzte Verkehrsarten vorsieht, ist die Bestimmung des § 6 Abs. 1 ersatzlos zu streichen.

Da die Finanzierung aus dem Finanzausgleich und aus dem Privatbahngesetz ohnedies an anderer Stelle dieses Bundesgesetzes (Abschnitt IV) geregelt ist, ist die Bestimmung des (bisherigen) Abs. 2 ersatzlos zu streichen.

**Zu Z 5 (§ 7 zweiter Satz):**

Die betreffende Bestimmung über die Ausnahme der Sicherstellung eines Grundangebotes im öffentlichen Schienenpersonennah- und Regionalverkehr bleibt inhaltlich unverändert aufrecht. Diese Ausnahme betrifft weiterhin einerseits die Sicherstellung der für die Aufrechterhaltung des Grundangebotes durch Ländermittel erbrachte Leistungen der vor 1. Jänner 2000 abgeschlossenen Verkehrsdienstverträge andererseits die Sicherstellung eines Grundangebotes hinsichtlich jener Verkehrsunternehmen, die ausschließlich Personennahverkehre betreiben. Da die bisherige Bestimmung explizit auf die ab 3. Dezember 2009 für Personenverkehrsdienste nicht mehr rechtsgültige Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 verweist, ist die Formulierung dieser Bestimmung durch Streichung dieses Verweises entsprechend anzupassen.

**Zu Z 6 (§ 9):**

Die Wortfolge „den Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr“ wird korrigiert.

**Zu Z 7 (§ 11 erster Satz):**

Die Verweise auf die bereits konsumierten Bestimmungen der §§ 10 und 20 haben an dieser Stelle zur Gänze zu entfallen, da sie für die Nah- und Regionalverkehrsplanung nicht mehr von Relevanz sind.

**Zu Z 8 (§ 12):**

Der Verweis auf die bereits konsumierte Bestimmung des § 10 wird gestrichen (vgl. dazu die Ausführungen zu Z 7).

**Zu Z 9 (§ 18 Abs. 1 Z 10):**

Anpassung des Zitats im Einklang mit der zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Regelungsvorhabens geltenden Fassung des Kraftfahrlineiengesetzes sowie grammatikalische Korrektur.

**Zu Z 10 (Entfall § 19 Abs. 3):**

Im bisherigen § 19 Abs. 3 wird auf die ab 3. Dezember 2009 für Personenverkehrsdienste nicht mehr geltende Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 verwiesen. Da diese Bestimmung – aufgrund der bereits zum Abschluss gebrachten im § 19 Abs. 1 genannten Verkehrsdienstverträge – ohnedies bereits konsumiert ist, kann sie an dieser Stelle zur Gänze entfallen.

**Zu Z 11 und 16 (Zwischenüberschriften vor §§ 24 und 26):**

Unter Berücksichtigung der zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des ÖPNRV-G 1999 (1. Jänner 2000) für Personenverkehrsdienste geltenden Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und der kraft Bundesgesetz für Österreich geltenden Bereichsausnahme wurde auch im ÖPNRV-G 1999 selbst eine gesonderte Darstellung der Finanzmittel des Bundes für Unternehmen, die ausschließlich Stadt- und Vorortverkehre betreiben, vorgenommen. Ungeachtet der Tatsache, dass die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 durch Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für Personenverkehrsdienste nicht mehr von rechtlicher Relevanz ist, kann die getrennt ausgewiesene Darstellung der Finanzmittel des Bundes einerseits für Unternehmen, die ausschließlich Stadt- und Vorortverkehre betreiben, andererseits für die übrigen Unternehmen weiterhin aufrecht bleiben, zumal ein Verstoß gegen Bestimmungen des Unionsrechts – insbesondere der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 – nicht gegeben ist, sodass lediglich die betreffenden Zwischenüberschriften durch Streichung der ab 3. Dezember 2009 nicht mehr geltenden unionsrechtlichen Vorschrift in ihrer Formulierung dementsprechend anzupassen sind.

**Zu Z 12 (§ 24 Abs. 1 Einleitungssatz):**

Der bisherige explizite Hinweis, dass die unter dieser Bestimmung angeführten Bundesmittel lediglich „zur Abgeltung der Verkehrsdienste von Unternehmen, die ausschließlich Stadt- und Vorortverkehre betreiben,“ zur Verfügung zu stellen sind, kann unterbleiben, zumal dieser Umstand durch die für diese Bestimmung geltende (und neu gefasste) Zwischenüberschrift bereits ausreichend determiniert ist.

**Zu Z 13 (§ 24 Abs. 1 Z 1):**

Die bisherige Bestimmung hinsichtlich der aus dem Finanzausgleich resultierenden Finanzzuweisungen bezieht sich auf die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des ÖPNRV-G 1999 geltende finanzausgleichsgesetzliche Vorschrift (im konkreten: Finanzausgleichsgesetz 1997, BGBl. Nr. 201/1996). Da die für den Finanzausgleich relevanten finanzausgleichsgesetzlichen Vorschriften („Finanzausgleichsgesetze“) in ihrem zeitlichen Geltungsbereich beschränkt sind, sind die gesetzlichen – nicht mehr gültigen – Verweise durch die Wortfolge „aus dem Finanzausgleich“ zu ersetzen. Dabei handelt es sich jedenfalls um keine inhaltliche Anpassung, vielmehr soll gewährleistet sein, dass durch die nunmehr gewählte Formulierung die im Rahmen dieser Bestimmung vorgesehenen Finanzzuweisungen nach den jeweils geltenden Finanzausgleichsgesetzen – wie dies ursprünglich auch im Rahmen der Schaffung des ÖPNRV-G 1999 durch den Bundesgesetzgeber beabsichtigt war – erfasst sind.

Auf Grund der im Rahmen dieser Bestimmung nunmehr gewählten Formulierung ist die bisherige Untergliederung der Z 1 entbehrlich.

**Zu Z 14 (§ 24 Abs. 2 erster Satz):**

Da eine allfällige (jährliche) Bereitstellung zusätzlicher Finanzmittel des Bundes für die Gemeinden im Rahmen dieser Bestimmung unter anderem an den Nachweis gebunden ist, dass die den Gemeinden für die betreffenden Kalenderjahre aus dem jeweils geltenden Finanzausgleich zukommenden Finanzzuweisungen zweckentsprechend aufgewendet werden, ist der in diesem Zusammenhang stehende gesetzliche Verweis im Sinne der Ausführungen des ersten Absatzes zu Z 13 zu ersetzen.

Die Berechnung der Höhe der nach Maßgabe der budgetären Möglichkeiten den Gemeinden maximal zukommenden Bundesbeträge orientiert sich jedoch unverändert an den Bestimmungen des Finanzausgleichsgesetzes 1997, sodass der in diesem Zusammenhang angeführte gesetzliche Verweis zu belassen ist. In Entsprechung der legislatischen Richtlinien 1990 (LRL) werden dem genannten Bundesgesetz (das an dieser Stelle nunmehr erstmalig im ÖPNRV-G 1999 genannt wird) die Jahreszahl und die Fundstelle der Stammfassung angefügt.

**Zu Z 15 (§ 25):**

Da sich die bisherige Bestimmung hinsichtlich der Verteilung der den einzelnen Gemeinden zukommenden Bundesmittel nach der zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des ÖPNRV-G 1999 geltenden Vorschrift des Finanzausgleichsgesetzes 1997 richtet, ist der gesetzliche Verweis im Sinne der Ausführungen des ersten Absatzes zu Z 13 zu ersetzen.

**Zu Z 17 (§ 26 Abs. 1 Einleitungssatz):**

Die entsprechende Formulierung ist aus systematischen Gründen jener des (neu gefassten) Einleitungssatzes zu § 24 Abs. 1 anzupassen. Der bisherige Hinweis auf die Finanzierungstitel kann unterbleiben, zumal diese ohnedies in den nachfolgenden zu Abs. 1 gehörenden (und teilweise neu gefassten) Aufzählungen enthalten sind.

**Zu Z 18 (§ 26 Abs. 1 Z 1 bis 3):**

Zu § 26 Abs. 1 Z 1 gelten sinngemäß die Ausführungen des ersten Absatzes zu Z 13.

Die unter § 26 Abs. 1 Z 2 genannten Budgetmittel bestehen aus den Zahlungen der zur Sicherstellung eines Grundangebotes für Schienenpersonenverkehre abgeschlossenen Verträge über die Bestellung und Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen mit den Österreichischen Bundesbahnen einerseits und den Privatbahnen andererseits. Da im Rahmen der privatrechtlichen Ausgestaltung eine Zuordnung der Budgetmittel ausschließlich auf die einzelnen Verkehrsleistungen künftig nicht ausgeschlossen ist, ist die Wortfolge „von Sondertarifen für bestimmte Gruppen von Reisenden“ ersatzlos zu streichen, zumal bei Beibehaltung der bisherigen Formulierung eine ausschließliche Tarifbestellung für entsprechende Fahrgastgruppen ex lege weiterhin als verbindlich angesehen werden könnte. Die Bestellmöglichkeiten sind grundsätzlich offen für alle Schienenpersonenverkehrsunternehmen, die künftig einen Netzzugang nach dem Eisenbahngesetz 1957 in Anspruch nehmen können. Gemäß Art. 5 Abs. 6 iVm Art. 6 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind öffentliche Dienstleistungsaufträge für Schienenpersonenverkehre – mit Ausnahme von U-Bahnen und Straßenbahnen – unter gewissen Voraussetzungen (kein nationaler Vorbehalt und transparente Darstellung der Ausgleichsleistungen zur Erfüllung beihilferechtlicher Anforderungen auf Unionsebene) einer Direktvergabe zugänglich. Ein Widerspruch zum unionsrechtlichen Diskriminierungsverbot im Hinblick auf die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen bei Schienenpersonenverkehrsunternehmen nach dem Bundesbahngesetz und Privatbahngesetz ist nicht gegeben.

Aus systematischen Gründen und zur besseren Lesbarkeit ist die bisherige Untergliederung der Z 2 entbehrlich.

Der unter § 26 Abs. 1 Z 3 bisherige Verweis auf die gemäß § 10 Abs. 1 angeführten Bundesmittel hat an dieser Stelle zu entfallen, da diese Zahlungen bereits ausgelaufen sind.

**Zu Z 19 (§ 26 Abs. 3 erster Satz):**

Für eine allfällige (jährliche) Bereitstellung zusätzlicher Finanzmittel des Bundes für die Länder sowie für die Berechnung der Höhe der nach Maßgabe der budgetären Möglichkeiten den Ländern maximal zukommenden Bundesbeträgen im Rahmen dieser Bestimmung gelten sinngemäß die Ausführungen zu Z 14.

Da für die im Rahmen dieser Bestimmung zu belassenden Vorschrift des Finanzausgleichsgesetzes (1997) eine Unterscheidung von anderen Fassungen vonnöten ist, wird dem genannten Bundesgesetz aus Gründen der Klarstellung die Jahreszahl angefügt.

**Zu Z 20 (§ 26 Abs. 4):**

Da die bisherige Bestimmung explizit auf die ab 3. Dezember 2009 für Personenverkehrsdienste nicht mehr geltende Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 verweist, ist die Formulierung dieser Bestimmung durch Streichung dieses Verweises entsprechend anzupassen.

**Zu Z 21 (Entfall § 27):**

Die bisherige Bestimmung stellt lediglich eine Präzisierung der gemäß § 26 Abs. 1 Z 2 genannten Bestellungen bei den Österreichischen Bundesbahnen und Privatbahnen dar. Der darin festgelegte Zweck der zur Verfügung stehenden Bundesmittel entspricht nicht mehr ausschließlich den Intentionen dieses Bundesgesetzes (vgl. dazu die Ausführungen des zweiten Absatzes zu Z 18). Die Höhe, die Berechnung, die Art und die Darstellung der zuzuweisenden Mittel sollten vielmehr Gegenstand der privatrechtlichen Ausgestaltung selbst sein, sodass unter diesem Gesichtspunkt diese Bestimmung entbehrlich ist.

**Zu Z 22 (§ 28 Abs. 1 erster Satz):**

Die Bezeichnung „Bundesministerium(s) für Wissenschaft und Verkehr“ wird – auch im Lichte der RL 36 der LRL – korrigiert.

**Zu Z 23 (§ 29 Einleitungssatz, dritter und letzter Satz):**

Korrektur der Wortfolge „den Bundesminister für Umwelt, Jugend und Familie“ (Einleitungssatz) und – auch im Lichte der RL 36 der LRL – der Bezeichnung „Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie“ (letzter Satz). Im dritten Satz wird der Vorschrift des Familienlastenausgleichsgesetzes 1967 (die an dieser Stelle erstmalig im ÖPNRV-G 1999 genannt wird) die Fundstelle der Stammfassung angefügt.

**Zu Z 24 (§§ 30a, 30b und 30c samt Zwischenüberschrift):****Zu § 30a Abs. 1:**

Ungeachtet der Tatsache, dass im Lichte der Regeln des allgemeinen Beihilfenrechts auf Unionsebene und der gängigen Judikatur des Europäischen Gerichtshofes eine entsprechende Dokumentation der auf Verkehrsdienste entfallenden finanziellen Mittel im Zusammenhang mit der Gewährung von Ausgleichszahlungen (durch die öffentliche Hand) gewährleistet sein sollte, ist die bundesgesetzliche Verankerung einer entsprechenden unabhängigen und wettbewerbsneutralen Stelle auch unter dem Blickwinkel der Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 unerlässlich. Um im Hinblick auf die Finanzierung von Verkehrsdiensten gemäß § 3 Abs. 3 eine Überkompensation zu vermeiden, haben im konkreten die jeweiligen Länder für diese in ihren örtlichen Wirkungsbereich fallenden Verkehrsdienste gegenüber den an diesen Verkehrsdiensten beteiligten Akteuren (Aufgabenträger, verkehrsplanende und finanzierende Stellen) eine entsprechende unabhängige und wettbewerbsneutrale Stelle zu benennen, die sämtliche von verschiedenen finanzierenden Stellen für einen einzelnen (nicht-kommerziellen) Verkehrsdienst zusammenfließende Ausgleichszahlungen erfasst. Da gemäß § 11 die regionalen Gebietskörperschaften für die Nah- und Regionalverkehrsplanung zuständig sind und als Besteller von Verkehrsdiensten gemäß § 13 auftreten, sollte diese unabhängige und wettbewerbsneutrale Stelle sinnvollerweise im Bereich der Länder selbst angesiedelt sein. Die Entscheidung über die Art und Weise der Benennung bzw. der Mitteilung der seitens der Länder zu definierenden Stelle sowie der Datenerfassung der im örtlichen Wirkungsbereich liegenden (nicht-kommerziellen) Verkehrsdienste liegt im Entscheidungsbereich der jeweiligen Länder selbst.

Die Erfassung der Ausgleichszahlungen muss nicht im Rahmen der klassisch hoheitlichen Verwaltung durch eine bei einer regionalen Gebietskörperschaft organisatorisch angesiedelten (unabhängigen und wettbewerbsneutralen) Stelle ausgeübt werden. Für das jeweilige Land besteht in diesem Zusammenhang auch die Möglichkeit, eine organisatorisch außerhalb einer regionalen Gebietskörperschaft stehende Stelle zu benennen, sofern die Erfassung der Ausgleichszahlungen in unabhängiger und wettbewerbsneutraler Form gewährleistet ist. Das Erfordernis der Unabhängigkeit und Wettbewerbsneutralität ist jedenfalls dann nicht gewährleistet, wenn eine Stelle selbst als Betreiber von Verkehrsdiensten auftritt.

Zwecks Erfüllung des beihilferechtlichen Transparenzgebotes sind von dieser Erfassung für nicht-kommerzielle Verkehrsdienste gemäß § 3 Abs. 3 (neu) in Österreich – neben den Fahrgeldeinnahmen von den Fahrgästen an die Verkehrsunternehmen – jedenfalls noch folgende Ausgleichszahlungen bzw. Zahlungsflüsse betroffen:

- Zahlungen aus dem Finanzausgleich für den Betrieb von Verkehrsdiensten durch das Bundesministerium für Finanzen an die regionalen Gebietskörperschaften
- Zahlungen im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Leistungen durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie an die Schienenpersonenverkehrsunternehmen
- Zahlungen im Rahmen der Grund- und Finanzierungsverträge durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und der regionalen Gebietskörperschaften an die Verkehrsunternehmen
- Zahlungen im Rahmen der §§ 24 Abs. 2 und 26 Abs. 3 („Bestellerförderung“) durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie an die regionalen Gebietskörperschaften
- Zahlungen im Rahmen der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt durch das Bundesministerium für Familien und Jugend an die Verkehrsunternehmen oder an die jeweilige Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft
- Zahlungen für die Inanspruchnahme ermäßigter Fahrkartengattungen für Studierende durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie und der regionalen Gebietskörperschaften an die Verkehrsunternehmen
- Zahlungen aus Verkehrsdienstbestellungen durch die regionalen Gebietskörperschaften an die Verkehrsunternehmen
- Zahlungen privater Dritter aus öffentlichen Mitteln an die Besteller oder an die Verkehrsunternehmen
- Zahlungen privater Dritter aus nicht öffentlichen Mitteln an die Besteller oder an die Verkehrsunternehmen.

Ungeachtet der Tatsache, dass gemäß Art. 8 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 „die Vergabe von Aufträgen für den öffentlichen Verkehr auf Schiene und Straße“ erst ab 3. Dezember 2019 in vollem

Einklang mit Art. 5 der zitierten Verordnung zu erfolgen hat, ist es für die bereits vor diesem Zeitpunkt zu vergebenden Ausgleichszahlungen durch die öffentliche Hand - auch wenn es sich um eine Direktvergabe handelt - unerlässlich, die bereits geltenden Regelungen des allgemeinen Beihilfenrechts auf Unionsebene und die Judikatur des Europäischen Gerichtshofes zu beachten. Dazu ist insbesondere auf das Urteil des EuGH in der Rechtssache C-280/00 Altmark Trans vom 24. Juli 2003 zu verweisen, das entsprechende Kriterien festlegt, unter welchen Voraussetzungen die durch die öffentliche Hand zu finanzierenden Verkehrsdienstleistungen nicht einem Vergabeverfahren unterzogen oder die dafür vorgesehenen Ausgleichszahlungen nicht bei der Kommission notifiziert werden müssen. Letztendlich wird das beihilferechtliche Erfordernis der transparenten Darstellung von öffentlichen Ausgleichszahlungen durch Art. 6 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 selbst unterstrichen, dessen Bestimmung für „jede Ausgleichsleistung im Zusammenhang mit einer allgemeinen Vorschrift oder einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag“ für die im Rahmen der seitens der Verordnung eröffneten Möglichkeiten der Direktvergabe, die Einhaltung entsprechender Regeln für die Gewährung einer Ausgleichszahlung (durch die öffentliche Hand) vorsieht. Für die ordnungsgemäße Berechnung der öffentlichen Ausgleichszahlungen für Verkehrsdienste ist es jedenfalls von Vorteil, die darauf entfallenden einzelnen Zahlungen und Zahlungsflüsse zur Gänze durch eine zentrale Stelle innerhalb des jeweiligen örtlichen Wirkungsbereiches des betreffenden Landes zu erfassen, sodass die Benennung jener Stelle, die über eine transparente Darstellung der Zahlungen und Zahlungsflüsse verfügt, ehestmöglich, spätestens aber bis 31. Dezember 2015 zweckmäßig erscheint.

**Zu § 30a Abs. 2:**

Damit der jeweilige Besteller eines nicht-kommerziellen Verkehrsdienstes gemäß § 3 Abs. 3 (neu) seine Ausgleichszahlung im Lichte der beihilferechtlichen Regelungen des Unionsrechts ordnungsgemäß berechnen kann, sind für die Vorbereitung und Abwicklung der Bestellung Informationen über die Höhe sämtlicher anderer Ausgleichszahlungen – auch solcher, die von privaten Dritten aus nicht öffentlichen Mitteln geleistet werden – für den betreffenden Verkehrsdienst erforderlich, die der Besteller bei der gemäß Abs. 1 einzurichtenden Stelle beantragen kann, wobei sich der entsprechende Antrag nachweislich ausschließlich auf den zu bestellenden Verkehrsdienst zu beziehen hat.

**Zu § 30b:**

Durch die zentrale Sammlung der für nicht-kommerzielle Verkehrsdienste österreichweit anfallenden Ausgleichszahlungen soll der langjährigen Forderung des Rechnungshofes entsprochen werden, eine bundesweite Transparenz der in Österreich für den Betrieb des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs eingesetzten Budgetmittel zu gewährleisten.

Seitens der Länder ist ein jeweiliger Bericht erstmals spätestens bis 30. Juni 2017 für das vorhergehende Kalenderjahr (2016) zur Verfügung zu stellen.

**Zu § 30c:**

Da die in § 30a Abs. 1 durch das jeweilige Land zu benennende Stelle die Transparenz der Ausgleichszahlungen und Zahlungsflüsse der in den jeweiligen örtlichen Wirkungsbereich des betreffenden Landes fallenden (nicht-kommerziellen) Verkehrsdienste zu gewährleisten hat, ist es aus praktischen Erwägungen naheliegend, dass diese Stelle mit den Veröffentlichungspflichten gemäß Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 betraut wird. Eine auf Bundesebene kraft Gesetz normierte Veröffentlichungspflicht durch die gemäß § 30a Abs. 1 zu benennende Stelle ist aus dieser Bestimmung nicht ableitbar.

**Zu Z 25 (Überschrift Abschnitt VII):**

Da im Rahmen dieses Regelungsvorhabens im Abschnitt VII eine generelle Verweisungsbestimmung (§ 38a) Eingang findet, ist die Überschrift zu diesem Abschnitt dementsprechend anzupassen.

**Zu Z 26 (§ 38a):**

Diese Bestimmung stellt klar, dass andere Gesetze, auf deren Bestimmungen verwiesen wird, in dynamischer Verweisung zu lesen sind.

**Zu Z 27 (§ 39):**

Die Wortfolgen „der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr“ und „dem Bundesminister für Finanzen“ werden korrigiert.

Der Verweis auf die bereits konsumierte Bestimmung des § 10 wird an dieser Stelle gestrichen.

**Zu Z 28 (§ 40):**

Die Wortfolge „der Bundesminister für Finanzen“ wird korrigiert.

**Zu Z 29 (§ 41):**

Die Wortfolge „der Bundesminister für Umwelt, Jugend und Familie“ wird korrigiert.