



Der
Rechnungshof

Unabhängig. Objektiv. Wirksam.

Reihe NIEDERÖSTERREICH 2015/2

EU–Finanzbericht 2012

Flughafen Wien Aktien-
gesellschaft – Fahrzeug-
beschaffungen und
Fuhrparkmanagement

Bericht des Rechnungshofes

Auskünfte

Rechnungshof

1031 Wien, Dampfschiffstraße 2

Telefon (00 43 1) 711 71 - 8644

Fax (00 43 1) 712 49 17

E-Mail presse@rechnungshof.gv.at**Impressum**

Herausgeber:

Rechnungshof

1031 Wien, Dampfschiffstraße 2

<http://www.rechnungshof.gv.at>

Redaktion und Grafik: Rechnungshof

Herausgegeben:

Wien, im Jänner 2015



Vorbemerkungen

Vorlage an den Landtag

Der Rechnungshof erstattet dem Niederösterreichischen Landtag gemäß Artikel 127 Absatz 6 Bundes-Verfassungsgesetz nachstehenden Bericht über Wahrnehmungen, die er bei zwei Gebarungsüberprüfungen getroffen hat.

Berichtsaufbau

In der Regel werden bei der Berichterstattung punktweise zusammenfassend die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Textzahl), deren Beurteilung durch den Rechnungshof (Kennzeichnung mit 2), *die Stellungnahme der überprüften Stelle (Kennzeichnung mit 3 und im Kursivdruck)* sowie die allfällige Gegenäußerung des Rechnungshofes (Kennzeichnung mit 4) aneinandergereiht. Das in diesem Bericht enthaltene Zahlenwerk beinhaltet allenfalls kaufmännische Auf- und Abrundungen.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei Personen-, Berufs- und Funktionsbezeichnungen darauf verzichtet, jeweils die weibliche und die männliche Form zu nennen. Neutrale oder männliche Bezeichnungen beziehen somit beide Geschlechter ein.

Der vorliegende Bericht des Rechnungshofes ist nach der Vorlage über die Website des Rechnungshofes „<http://www.rechnungshof.gv.at>“ verfügbar.

Inhaltsverzeichnis

Niederösterreich

Wirkungsbereich des Landes Niederösterreich

EU-Finanzbericht 2012 _____ 5

Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeugbeschaffungen und
Fuhrparkmanagement _____ 141

Bericht des Rechnungshofes

EU-Finanzbericht 2012

Inhaltsverzeichnis

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis	9
Abkürzungsverzeichnis	12
Glossar	15

Niederösterreich**Wirkungsbereich des Landes Niederösterreich**

EU-Finanzbericht 2012

KURZFASSUNG	19
Einleitung	38
EU-Haushalt 2012	39
EU-Zahlungsflüsse im EU-Vergleich	49
EU-Zahlungsflüsse im Bundeshaushalt („Haushaltssaldo des Bundes“)	57
Rückflüsse der EU-Mittel an Österreich	62
Ausblick auf die Periode 2014 bis 2020	83
Prüfungen im Bereich der EU-Mittel	89
Aktuelle Entwicklungen der EU-Finanzkontrolle	96
Wirtschafts- und Fiskalpolitische Steuerung in der EU	106

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Einnahmen der EU 2007 bis 2012 in Mrd. EUR _____	40
Abbildung 2:	Einnahmen der EU 2012 in % _____	41
Tabelle 1:	Finanzrahmen für die Periode 2007 bis 2013 _____	42
Abbildung 3:	Finanzrahmen 2007 bis 2013 – Verteilung der Verpflichtungen in % über die gesamte Periode ____	43
Abbildung 4:	Strukturpolitische Ziele und Fonds 2007 bis 2013 ____	44
Abbildung 5:	Zahlungen 2007 bis 2012 nach Rubriken, in Mrd. EUR _____	46
Abbildung 6:	Zahlungen 2012 nach Rubriken (in %) _____	47
Tabelle 2:	Vergleich der Verpflichtungen 2007 bis 2013 des Finanzrahmens mit den Zahlungen der Jahre 2007 bis 2012 _____	48
Tabelle 3:	Einnahmen (inklusive TEM) und Ausgaben der EU nach Mitgliedstaaten (2007 und 2012) gereiht nach BIP 2012 _____	50
Abbildung 7:	Einnahmen und Ausgaben der EU von den/an die jeweiligen Mitgliedstaaten im Jahr 2012 (in Mio. EUR; gereiht nach Ausgabenhöhe) _____	52
Abbildung 8:	Nettozahler und Nettoempfänger im Jahr 2012 und als Mittelwerte der Jahre 2007 bis 2012 (in Mio. EUR) _____	55
Abbildung 9:	Nettosalden in % des Bruttonationaleinkommens (BNE) 2012 und als Mittelwerte der Jahre 2007 bis 2012 _____	56
Tabelle 4:	Nettosalden Österreichs gemäß Berechnungsmethode der Europäischen Kommission _____	57
Tabelle 5:	Entwicklung der österreichischen EU-Zahlungen und Rückflüsse _____	58

Tabelle 6:	Anteile der Länder und Gemeinden am EU-Beitrag _	61
Tabelle 7:	Überweisungen auf das bzw. vom Art. 9-Konto von 2007 bis 2012 _____	62
Tabelle 8:	Rückflüsse nach Österreich 2007 bis 2012 _____	63
Abbildung 10:	Rückflüsse nach Österreich 2012 nach Rubriken in % _____	64
Tabelle 9:	Rückflüsse der Rubrik 1a nach Österreich _____	65
Tabelle 10:	Rückflüsse der Rubrik 1b nach Österreich _____	66
Tabelle 11:	Rückflüsse der Rubrik 2 nach Österreich _____	68
Tabelle 12:	Rückflüsse der Rubrik 3 nach Österreich _____	69
Abbildung 11:	EU-Rückflüsse 2012 im Rahmen der Agrar- und Strukturfonds gegliedert nach Bundesländern _____	70
Tabelle 13:	EU-Rückflüsse 2011 und 2012 im Rahmen der Agrarfonds gegliedert nach Fonds und Bundesländern _____	71
Abbildung 12:	EU-Rückflüsse für 2012 im Rahmen der Agrarfonds gegliedert nach Bundesländern _____	72
Tabelle 14:	EU-Rückflüsse 2011 und 2012 im Rahmen der Strukturfonds _____	73
Abbildung 13:	EU-Rückflüsse 2012 im Rahmen der Strukturfonds gegliedert nach Bundesländern (ohne AMS und Zahlungen an das BMBF) _____	73
Abbildung 14:	AMS-Rückflüsse 2007 bis 2012 gegliedert nach Bundesländern _____	75
Tabelle 15:	Indikative Mittelaufteilung der Strukturfonds für die Periode 2007 bis 2013 _____	77
Abbildung 15:	Methoden der Verwaltung von EU-Mitteln _____	79
Tabelle 16:	Zentral verwaltete Mittel 2012 (Rückflüsse) _____	81

Tabelle 17:	Finanzrahmen für die Periode 2014 bis 2020 _____	87
Tabelle 18:	Mittelzuteilung für Österreich für ausgewählte Fonds für die Periode 2014 bis 2020 _____	88
Tabelle 19:	Teilnahme des RH an Prüfungen des Europäischen Rechnungshofes _____	92
Tabelle 20:	Prüfungen des Europäischen Rechnungshofes ohne Teilnahme des RH (Zeitraum: Jänner 2012 bis Juni 2014) _____	93
Tabelle 21:	Prüfungsfeststellungen des Europäischen Rechnungshofes zu Österreich zum Haushaltsjahr 2012, geordnet nach Themenbereichen _____	94
Abbildung 16:	Entwicklung der Fehlerquote von 2006 bis 2012 ____	97
Tabelle 22:	Öffentliches Defizit bzw. öffentlicher Überschuss in den Jahren 2009 bis 2013 in % des BIP (zu Marktpreisen), gereiht nach Werten 2013 _____	107
Abbildung 17:	Öffentliches Defizit bzw. öffentlicher Überschuss in den Jahren 2010 bis 2013 in % des BIP (zu Marktpreisen), gereiht nach den Werten 2013 ____	108
Abbildung 18:	Öffentlicher Schuldenstand in den Jahren 2010 bis 2013 in % des BIP (zu Marktpreisen), gereiht nach den Werten 2013 _____	110
Tabelle 23:	Öffentlicher Schuldenstand in den Jahren 2009 bis 2013 in % des BIP (zu Marktpreisen) gereiht nach Veränderung 2012 bis 2013 _____	111
Tabelle 24:	Ziele Österreichs laut Fortschreibung des Stabilitätsprogramms für die Jahre 2012 bis 2017 und für die Jahre 2013 bis 2018 _____	113
Tabelle 25:	Nationale Ziele in Entsprechung der EU-weiten Kernziele von Europa 2020 und Umsetzungsstand ____	115
Abbildung 19:	Europäisches Semester _____	117

Abkürzungsverzeichnis

ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
AEUV	Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union
AMS	Arbeitsmarktservice Österreich
Art.	Artikel
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BHG	Bundshaushaltsgesetz
BKA	Bundeskanzleramt
BMASK	Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz
BMBF	Bundesministerium für Bildung und Frauen
BMF	Bundesministerium für Finanzen
BMLFUW	Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
BMUKK	Bundesministerium für Unterricht, Kunst und Kultur
BMWF	Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung
BMWFW	Bundesministerium für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BNE	Bruttonationaleinkommen
BRA	Bundesrechnungsabschluss
bzw.	beziehungsweise
DGS	Deposit Guarantee Schemes = Einlagensicherungssysteme
d.h.	das heißt
EBA	Europäische Bankenaufsichtsbehörde
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
EFSD	Europäische Finanzstabilisierungsfazilität
EFSM	Europäischer Finanzstabilisierungsmechanismus
EG	Europäische Gemeinschaft
EGFL	Europäischer Garantiefonds für die Landwirtschaft
ELER	Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums
ESF	Europäischer Sozialfonds
ESM	Europäischer Stabilitätsmechanismus
ESVG	Europäisches System der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen
etc.	et cetera
ETZ	Europäische territoriale Zusammenarbeit
EU	Europäische Union

EUR	Euro
EUV	Vertrag über die Europäische Union
exkl.	exklusive
EZB	Europäische Zentralbank
f./ff.	folgende/r
FAG	Finanzausgleichsgesetz
GAP	Gemeinsame Agrarpolitik
gem.	gemäß
GMO	Gemeinsame Marktordnung
IIV	Interinstitutionelle Vereinbarung
inkl.	inklusive
IWF	Internationaler Währungsfonds
lit.	litera (Buchstabe)
Mio.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)
Mt	Megatonne
MwSt	Mehrwertsteuer
n.v.	nicht vorhanden
Nr.	Nummer
ÖPUL	Österreichisches Programm für umweltgerechte Landwirtschaft
ORKB	Oberste Rechnungskontrollbehörde
ÖStP 2012	Österreichischer Stabilitätspakt 2012
rd.	rund
RH	Rechnungshof
RP7	Siebentes Rahmenprogramm für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration
S.	Seite
SRF	Single Resolution Fund = Einheitlicher Abwicklungsfonds
SRM	Single Resolution Mechanism = Einheitlicher Abwicklungsmechanismus
SSM	Single Supervisory Mechanism = Einheitlicher Aufsichtsmechanismus

Abkürzungen



TEM	traditionelle Eigenmittel
TEN	Transeuropäische Netze
TZ	Textzahl(en)
u.a.	unter anderem
UG	Untergliederung
VA	Voranschlag
vgl.	vergleiche
VO	Verordnung
VÜD	Verfahren bei einem übermäßigen Defizit
Z	Ziffer
z.B.	zum Beispiel
ZVE	Zuverlässigkeitserklärung des Europäischen Rechnungshofes

Glossar

Ausgleichszahlungen

Die Rubrik 6 (Ausgleichszahlungen) des EU-Haushaltsplans enthält spezifische Zahlungen an neue Mitgliedstaaten, um zu verhindern, dass der Beitritt in diesen Ländern zu Liquiditätsengpässen führt. Ähnliche Zahlungen wurden auch Österreich, Schweden und Finnland im Zeitraum 1995 bis 1998 gewährt.

ECOFIN-Rat

Als ECOFIN-Rat wird der Rat „Wirtschaft und Finanzen“ der EU bezeichnet. Ihm gehören die Wirtschafts- und Finanzminister der EU-Mitgliedstaaten an. Er tagt üblicherweise einmal im Monat.

Einnahmen

Einnahmen ist der Oberbegriff für alle Quellen, aus denen der EU-Haushalt finanziert wird. Der überwiegende Teil des EU-Haushalts wird mit Eigenmitteln finanziert. Im Text wird für „Einnahmen“ auch „Zahlungen an die EU“ verwendet.

Interinstitutionelle Vereinbarung (IIV)

Die IIV wird vom Europäischen Parlament, dem Rat und der Europäischen Kommission gemeinsam beschlossen. Sie enthält eine Tabelle des gesamten Finanzrahmens sowie die entsprechenden Durchführungsbestimmungen und ermöglicht notwendige Änderungen und Verbesserungen in der Zusammenarbeit der Institutionen zu Haushaltsfragen.

Kontaktausschuss

Der Kontaktausschuss ist ein Zusammenschluss der Präsidenten der Obersten Rechnungskontrollbehörden der Mitgliedstaaten der EU und des Präsidenten des Europäischen Rechnungshofes. Er tagt üblicherweise einmal im Jahr.

Konvergenz

Unter Konvergenz wird die Annäherung verschiedener Volkswirtschaften hinsichtlich ihres wirtschaftlichen Entwicklungsniveaus anhand bestimmter ökonomischer Strukturmerkmale (Konvergenzkriterien) verstanden.

Öffentliches Defizit (öffentlicher Überschuss)

Das öffentliche Defizit (der öffentliche Überschuss) ist der Finanzierungssaldo des „Sektors Staat“ gemäß der Definition des Europäischen Systems der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnungen (ESVG 95).

„Öffentlich“ bedeutet die Zugehörigkeit zum Sektor Staat, untergliedert in die Teilsektoren Bund (Zentralstaat), Länder, Gemeinden und Sozialversicherung, unter Ausschluss von kommerziellen Transaktionen gemäß der Definition des ESVG 95. Der Ausschluss von kommerziellen Transaktionen bedeutet, dass der Sektor Staat nur diejenigen institutionellen Einheiten umfasst, die in ihrer Hauptfunktion nicht marktbestimmte Dienstleistungen erbringen.

Öffentlicher Schuldenstand

Der öffentliche Schuldenstand ist der Nominalwert aller am Jahresende ausstehenden Bruttoverbindlichkeiten des Sektors Staat (Definition siehe „öffentliches Defizit“), mit Ausnahme derjenigen Verbindlichkeiten, für die vom Sektor Staat entsprechende finanzielle Gegenwerte gehalten werden. Der öffentliche Schuldenstand besteht aus den Verbindlichkeiten des Sektors Staat in den Rubriken Bargeld und Einlagen, Wertpapiere (ohne Anteilsrechte und Finanzderivate) und Kredite gemäß den Definitionen des ESVG 95.

Rückflüsse

Die Rückflüsse umfassen jene Beträge, welche die EU in Form von Fördergeldern an Österreich überweist (siehe auch Zahlungen).

Verpflichtungen

Bei den Mitteln für Verpflichtungen handelt es sich um rechtliche Verpflichtungen zur Bereitstellung von Mitteln, sofern bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind. Verpflichtungsermächtigungen und Zahlungsermächtigungen (siehe auch „Zahlungen“) decken sich oft nicht, weil die Mittel für mehrjährige Programme und Projekte in der Regel mit dem Beschluss gebunden werden, jedoch erst im Lauf der Jahre entsprechend dem Umsetzungsstand ausgezahlt werden. Da nicht alle Programme und Projekte abgeschlossen werden, ist der Betrag für Zahlungen niedriger als jener für Verpflichtungen.

Zahlungen bzw. Rückflüsse

Als Zahlungen bzw. Rückflüsse werden Zahlungen Österreichs an die EU bzw. Rückflüsse von der EU nach Österreich bezeichnet.

Wirkungsbereich des Landes Niederösterreich

EU-Finanzbericht 2012

Österreichs Nettobeitrag an die EU betrug im Jahr 2012 erstmals mehr als 1 Mrd. EUR. Österreich zahlte 2,942 Mrd. EUR an die EU, 1,856 Mrd. EUR an EU-Mitteln flossen zurück. Der Saldo betrug somit 1,086 Mrd. EUR, was einer Erhöhung um 273,34 Mio. EUR bzw. 34 % im Vergleich zum Jahr 2011 entspricht.

Ursachen für diese Entwicklung waren geplante Erhöhungen der EU-Einnahmen und nicht geplante Rückgänge bei den Rückflüssen, die auf Zahlungsaussetzungen in drei Fonds zurückzuführen waren.

KURZFASSUNG

EU-Haushalt 2012

Die Summe aller Einnahmen der EU betrug im Jahr 2012 139,541 Mrd. EUR. Im Jahr 2011 waren es 130,000 Mrd. EUR, was einen Anstieg von über 7 % bedeutete. (TZ 3)

Mit 98,105 Mrd. EUR betrug der Anteil der BNE-Eigenmittel 70,3 % der Gesamteinnahmen, während dieser Anteil im Jahr 2007 noch 62,9 % betragen hatte. Der Anteil der MwSt-Eigenmittel belief sich demgegenüber im Jahr 2012 mit 14,871 Mrd. EUR auf nur noch 10,7 % der Gesamteinnahmen, nachdem dieser im Jahr 2007 noch 16,5 % ausgemacht hatte. Die traditionellen Eigenmittel (TEM) zeichneten mit 16,454 Mrd. EUR im Jahr 2012 für 11,8 % der Einnahmen verantwortlich, 10,111 Mrd. EUR (7,3 %) entfielen auf sonstige Einnahmen sowie den Überschuss des Vorjahres. (TZ 4)

Die aus dem EU-Budget geleisteten Zahlungen betrugen im Jahr 2012 EU-weit 138,683 Mrd. EUR. Das bedeutete gegenüber dem Jahr 2011 eine Steigerung von ebenfalls über 7 %. (TZ 3, 7)

Kurzfassung

Von den 138,683 Mrd. EUR entfielen im Jahr 2012

- 44,4 % (61,585 Mrd. EUR) auf die Rubrik 1: Nachhaltiges Wachstum,
- 42,6 % (59,096 Mrd. EUR) auf die Rubrik 2: Bewahrung und Bewirtschaftung der natürlichen Ressourcen,
- 13,0 % (18,002 Mrd. EUR) auf die Rubriken 3 bis 6: Unionsbürgerschaft, Freiheit, Sicherheit und Recht, Globaler Partner, Verwaltung. (TZ 7)

In den Jahren 2007 bis 2012 wurden 79,9 % (739,168 Mrd. EUR) der im Finanzrahmen 2007 bis 2013 gesamt vorgesehenen Mittel (925,950 Mrd. EUR) tatsächlich ausbezahlt. Das war eine Steigerung von 23,1 % gegenüber den Zahlungen im Zeitraum 2007 bis 2011 (600,484 Mrd. EUR). (TZ 8)

Einnahmen und Ausgaben nach EU-Mitgliedstaaten

70,3 % der EU-Einnahmen der 27¹ EU-Mitgliedstaaten stammten aus Deutschland, Frankreich, Italien, dem Vereinigten Königreich und Spanien. Österreich lag mit 2,942 Mrd. EUR an zehnter Stelle und trug mit 2,942 Mrd. EUR 2,3 % zu den Einnahmen der EU bei. Die meisten Rückflüsse erhielten Polen, Spanien, Frankreich, Deutschland und Italien. Österreich lag an 16. Stelle und erhielt laut Europäischer Kommission mit 1,856 Mrd. EUR 1,5 % der EU-Ausgaben. (TZ 9)

Entwicklung der Nettobeitragszahlungen

Von den 27 EU-Mitgliedstaaten waren im Jahr 2012 zwölf Nettozahler und 15 Nettoempfänger. Der mit deutlichem Abstand größte Nettozahler im Jahr 2012 war Deutschland, gefolgt von Frankreich, dem Vereinigten Königreich, Italien, den Niederlanden, Schweden und Belgien. Österreich lag an der neunten Stelle der Nettozahler. (TZ 10)

Der Nettosaldo Österreichs im Verhältnis zum Bruttonationaleinkommen (BNE) betrug 0,35 % im Jahr 2012. Österreich lag damit an achter Stelle. Schweden, Dänemark und Deutschland hatten im Verhältnis zum jeweiligen BNE im Jahr 2012 die höchsten Nettosalden. (TZ 10)

¹ Kroatien ist 2013 der EU beigetreten und war 2012 noch kein Mitgliedstaat der EU.

Der Nettosaldo (nach Berechnungsmethode der EU) Österreichs zum EU-Haushalt betrug im Jahr 2007 noch 545,50 Mio. EUR (sondereffektbereinigt – laut Eigenmittelbeschluss 2007). Danach fiel er im Jahr 2008 auf 341,39 Mio. EUR, um in den Folgejahren wieder anzusteigen: im Jahr 2009 auf 431,55 Mio. EUR, im Jahr 2010 deutlich auf 676,96 Mio. EUR und im Jahr 2011 weiter auf 805,11 Mio. EUR. Der Nettosaldo Österreichs betrug im Jahr 2012 1.073,30 Mio. EUR und lag damit erstmals über 1 Mrd. EUR (+ 33,3 %). (TZ 11)

Nettosalden Österreichs							
	2007 ¹	2008 ¹	2009 ²	2010	2011	2012	Durchschnitt
	in Mio. EUR						
Nettosaldo	545,50	341,39	431,55	676,96	805,11	1.073,30	645,63
Veränderung zum Vorjahr	+ 244,02	- 204,12	+ 90,16	+ 245,41	+ 128,16	+ 268,19	
	in %						
Veränderung zum Vorjahr	+ 80,9	- 37,4	+ 26,4	+ 56,9	+ 18,9	+ 33,3	

¹ berücksichtigt den Eigenmittelbeschluss 2007, der im Jahr 2009 rückwirkend in Kraft getreten ist

² bereinigt um den Sondereffekt des Eigenmittelbeschlusses 2007 die Jahre 2007 und 2008 betreffend
Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: Europäische Kommission, Finanzbericht EU-Haushalt 2012; Berechnungen RH

EU-Zahlungen und Rückflüsse Österreich

Die Höhe der EU-Zahlungen stieg infolge von Berichtigungshaushalten, insbesondere wegen zusätzlicher Mittel für die Bereiche Wachstum und Beschäftigung, Kohäsionspolitik und Ländliche Entwicklung, Finanzierung der Zusatzkosten von ITER² (Gemeinsames Unternehmen der EU im Bereich Forschung) sowie der Inanspruchnahme von Mitteln aus dem Solidaritätsfonds aufgrund von Naturkatastrophen von 2,218 Mrd. EUR im Jahr 2007 auf 2,942 Mrd. EUR im Jahr 2012 (+ 32,6 %). Die Differenz zwischen Zahlungen und Rückflüssen belief sich im Jahr 2012 auf 1.086,20 Mio. EUR. (TZ 12)

Gegenüber dem Vorjahr stiegen die Zahlungen Österreichs an die EU (9,4 %), während die Rückflüsse leicht zurückgingen (- 1,1 %). (TZ 11, 12)

² International Thermonuclear Experimental Reactor, Kernfusion für die Energiegewinnung

Kurzfassung

Beitrag Österreichs an die EU

Die Zahlungen des Bundes an die EU umfassen auch die Beiträge der Länder und Gemeinden. Die Höhe der Beitragsleistungen der Länder und Gemeinden ist im Finanzausgleichsgesetz 2008 geregelt. Im Jahr 2012 betrug der Anteil der Länder am Gesamtbeitrag 22,4 %, der Anteil der Gemeinden 3,8 %. Eine Abhängigkeit der Länder- und Gemeindebeiträge vom tatsächlichen österreichischen EU-Beitrag ist nur teilweise bei den Ländern gegeben und führt zur unterschiedlichen Entwicklung der Beitragsleistung der drei Gebietskörperschaftsebenen. (TZ 13)

Von den Rückflüssen nach Österreich in der Höhe von insgesamt 1,856 Mrd. EUR im Jahr 2012 floss der überwiegende Teil an den Bundeshaushalt. Diese Mittel wurden im BMF zentral vereinnahmt und grundsätzlich an andere öffentliche Haushalte (insbesondere Länder, Agrarmarkt Austria als Zahlstelle im Agrarbereich) zur Verteilung der Mittel weitergeleitet. Die übrigen nicht über den Bundeshaushalt laufenden Rückflüsse in Höhe von 283,62 Mio. EUR gingen direkt an Forschungseinrichtungen, Energieunternehmen, Studenten etc. (TZ 14, 26)

Rückflüsse der EU-Mittel an Österreich und Verwendung nach Rubriken und Programmen

Österreich erhielt im Jahr 2012 1,856 Mrd. EUR an EU-Mitteln. Das war 1,1 % weniger als im Vorjahr mit 1,876 Mrd. EUR. Der Bereich Bewahrung und Bewirtschaftung natürlicher Ressourcen (Rubrik 2) profitierte am stärksten von den EU-Förderungen: 69,5 % aller zuordenbaren Rückflüsse (1.290 Mrd. EUR) gingen an die Landwirtschaft. (TZ 14)

Untergliedert nach den Rubriken des EU-Haushalts zeigten sich im Jahr 2012 folgende Schwerpunkte der Mittelrückflüsse nach Österreich: (TZ 14 ff.)

- Rubrik 1: Österreich konnte in der Rubrik 1a 270,02 Mio. EUR der Rückflüsse beanspruchen; in der Rubrik 1b waren es 231,96 Mio. EUR, davon
 - Siebentes Rahmenprogramm für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration: 157,72 Mio. EUR
 - Transeuropäische Netze: 46,28 Mio. EUR
 - Lebenslanges Lernen: 32,75 Mio. EUR
 - Strukturfonds:

- Konvergenz: 15,29 Mio. EUR
- Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung:
146,27 Mio. EUR
- Europäische Territoriale Zusammenarbeit: 69,11 Mio. EUR.

Die Rückflüsse der Rubrik 1a lagen 2012 in etwa auf dem Niveau des Jahres 2011. Die Rückflüsse aus der Teilrubrik 1b waren gegenüber dem Jahr 2011 um 6,0 % geringfügig gestiegen, wobei die Veränderungen von 2011 auf 2012 im Einzelnen sehr unterschiedlich waren: Konvergenz/Phasing Out – 55,2 %, Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung + 35,5 % und Europäische Territoriale Zusammenarbeit – 7,7 %. Der Rückgang im Ziel Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung war darauf zurückzuführen, dass die Europäische Kommission im Jahr 2012 in vier EFRE-Programmen vorübergehend die Refundierung der Zahlungsanträge (Rückflüsse) aussetzte. Dies erfolgte aufgrund erheblicher Mängel im Verwaltungs- und Kontrollsystem der Programme. Die Umsetzung des Programms „Phasing Out Burgenland – ESF“ erfolgte annähernd gleichbleibend. Für das ESF-Österreichprogramm (ohne Burgenland) hatte die Europäische Kommission 2010 Verbesserungsbedarf festgestellt, weswegen die Zahlungen an Österreich bis zur Implementierung von Verbesserungen unterbrochen wurden. Teile der Rückflüsse verlagerten sich dadurch vom Jahr 2010 in das Jahr 2011 und vom Jahr 2011 in das Jahr 2012. Dies war der Grund für den Anstieg der Rückflüsse. (TZ 15, 16)

- Rubrik 2: Österreich erhielt in der Rubrik 2 mit 1.289,55 Mio. EUR die höchsten Rückflüsse:
 - Marktbezogene Ausgaben und Direktzahlungen: 747,07 Mio. EUR
davon: Agrarmärkte: 744,45 Mio. EUR
 - Ländliche Entwicklung: 536,47 Mio. EUR.

Die marktbezogenen Ausgaben und Direktzahlungen lagen leicht über dem Niveau des Vorjahres (+ 0,6 %), die Ausgaben im Bereich Ländliche Entwicklung gingen jedoch von 560,18 Mio. EUR im Jahr 2011 auf 536,47 Mio. EUR im Jahr 2012 (– 4,2 %) zurück. Dieser Rückgang war insbesondere darauf zurückzuführen, dass nach Ablauf der fünfjährigen Mindestverpflichtung ein Ausstieg aus der Maßnahme ÖPUL möglich war. 2012 hatten viele Betriebe diese Mindestverpflichtungsdauer erfüllt und waren danach ausgestiegen. Auswirkungen zeigte auch, dass im EGFL im Jahr 2012 ein Teil

Kurzfassung

der Förderungen mangels durchgeführter Kontrollen (vor allem im Zusammenhang mit Almen) noch nicht erfolgt war. (TZ 17)

- Rubrik 3: Aus dieser Rubrik erhielt Österreich 45,44 Mio. EUR:
 - Solidarität und Steuerung der Migrationsströme: 11,14 Mio. EUR
 - Kultur: 2,33 Mio. EUR
 - Jugend in Aktion: 2,67 Mio. EUR
 - Öffentliche Gesundheit und Verbraucherschutz: 1,30 Mio. EUR.

Die Rückflüsse der Rubrik 3 insgesamt stiegen im Jahr 2012 gegenüber 2011 leicht an (+ 6,8 %). (TZ 18)

Die Mittelverwaltung der EU-Mittel erfolgte entweder geteilt (Verwaltung der Ausgaben durch die Mitgliedstaaten) – das betraf drei Viertel aller EU-Mittel, insbesondere im Bereich der Struktur- und Agrarfonds – oder zentral (Verwaltung der Ausgaben durch die Europäische Kommission). Rückflüsse unter zentraler Mittelverwaltung unterlagen nicht vollständig der Kontrolle durch den RH, weil dieser für private Unternehmen grundsätzlich nicht prüfungszuständig war. Im Jahr 2012 wiesen die Zahlungsdaten der Generaldirektion Haushalt der Europäischen Kommission für Österreich zentral verwaltete Rückflüsse in den Rubriken 1a, 2, 3a und 3b in der Höhe von 283,62 Mio. EUR aus (gegenüber 292,80 Mio. EUR im Jahr 2011). Die meisten Mittel flossen hier in das Siebente Rahmenprogramm für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration (RP7) (45,6 %). Öffentliche Einrichtungen erhielten 53,5 %, private Einrichtungen 46,0 %, der Rest ging an natürliche Personen. (TZ 26)

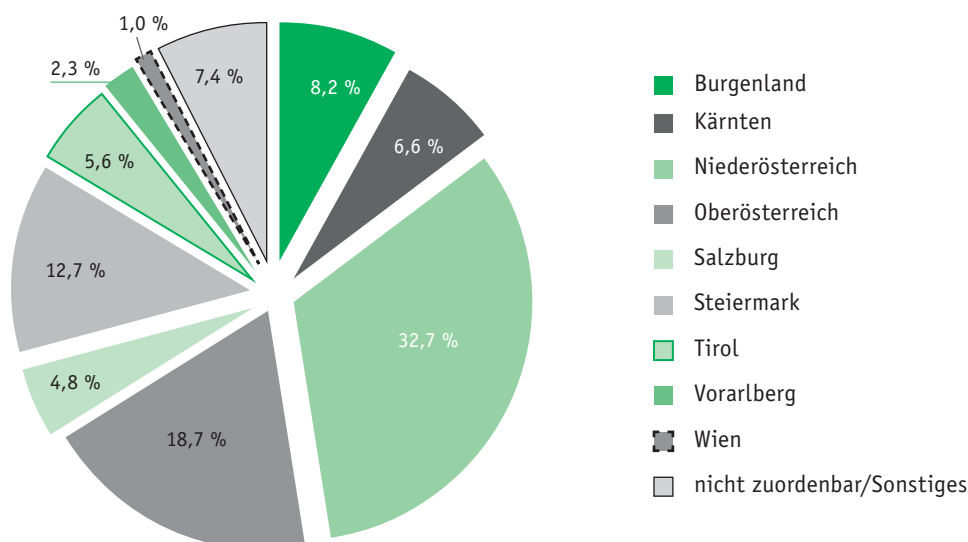
Aufteilung der EU-Mittel auf die Bundesländer

Im Bereich der Agrar- und Strukturfondsförderungen flossen im Jahr 2012 1,411 Mrd. EUR nach Österreich (0,3 % weniger als 2011). Die Mittel im Bereich Landwirtschaft machten 88,6 % und die Mittel im Bereich Strukturfonds 11,4 % aus. (TZ 20)

Insgesamt flossen im Jahr 2012 rund zwei Drittel dieser EU-Mittel an die Bundesländer

- Niederösterreich (32,7 %),
- Oberösterreich (18,7 %) und
- Steiermark (12,7 %). (TZ 20)

EU-Rückflüsse 2012 im Rahmen der Agrar- und Strukturfonds gegliedert nach Bundesländern



Quellen: Grüner Bericht 2013, BMASK; Berechnungen und Darstellung RH

Den größten Rückgang im Bereich der Agrarfonds hatte Tirol mit 18,23 Mio. EUR zu verzeichnen. In den Strukturfonds erfolgten in vier Bundesländern (Kärnten, Salzburg, Steiermark und Wien) für 2012 aufgrund der Zahlungsaussetzung durch die Europäische Kommission keine Rückflüsse aus dem EFRE. (TZ 22)

Nutzung der EU-Mittel aus ELER, EFRE und ESF

Für die Programmperiode 2007 bis 2013 teilte die Europäische Kommission Österreich indikative Mittel im Rahmen des Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) in Höhe von insgesamt 4,026 Mrd. EUR zu. In den Jahren 2007 bis 2012 erhielt Österreich tatsächlich Rückflüsse in Höhe von 3,053 Mrd. EUR. Das entsprach einem Anteil von 87,4 % der indikativen Mittelzuteilungen 2007 bis 2012 (und einem Anteil von 75,8 % der indikativen Mittelzuteilungen für 2007 bis 2013). Das

Kurzfassung

BMLFUW erwartet – insbesondere unter Nutzung des Ausfinanzierungszeitraums bis Ende 2015 – eine vollständige Ausschöpfung der Österreich für die Finanzperiode 2007 bis 2013 zugewiesenen ELER-Mittel. (TZ 24)

Aus den Österreich für die Programmperiode 2007 bis 2013 indikativ zugeteilten Mitteln im Rahmen des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und des Europäischen Sozialfonds (ESF) nahm Österreich 52,3 % bis Ende 2012 in Anspruch. In Summe stiegen die Auszahlungen gegenüber dem Vorjahr (39,3 %) um 33,2 % an. Insbesondere unter Nutzung des Ausfinanzierungszeitraums bis Ende 2015 kann laut Bericht des BMF zum EU-Haushalt eine Ausschöpfung der gesamten zur Verfügung stehenden EFRE-/ESF-Mittel für die Finanzperiode 2007 bis 2013 in Österreich erwartet werden. (TZ 25)

Reform des Eigenmittelsystems

Bereits 2011 unterbreitete die Europäische Kommission Vorschläge für ein neues Eigenmittelsystem, welches u.a. die Einführung einer Finanztransaktionssteuer vorsah. Am 5. Mai 2014 einigten sich die Finanzminister von zehn Mitgliedstaaten auf die Rahmenbedingungen einer solchen Steuer. Die Ausarbeitung der technischen Details soll bis Ende 2014 erfolgen, eine genaue Ausgestaltung ist laut Auskunft des BMF noch offen. 2016 soll die Finanztransaktionssteuer als nationale Steuer erstmalig geleistet werden. Das Europäische Parlament hatte eine Änderung empfohlen, wonach im Juli 2013 die gesamte Summe der Eigenmittel aus der Finanztransaktionssteuer oder ein Teil in Bezug auf die Beiträge der Mitgliedstaaten ein zusätzliches Finanzmittel darstellen sollte, das für europäische Investitionen zur Verfügung steht, ohne dass die nationalen Beiträge der teilnehmenden Mitgliedstaaten zum EU-Haushalt verringert werden. (TZ 28)

Finanzrahmen 2014 bis 2020

Am 2. Dezember 2013 nahm der Rat den Finanzrahmen 2014 bis 2020 an, welcher über den siebenjährigen Zeitraum eine Kürzung der Verpflichtungen von 1,6 % auf 959,988 Mrd. EUR (zu Preisen 2011) gegenüber dem derzeit gültigen Finanzrahmen 2007 bis 2013 vorsieht. Die Kürzungen der Verpflichtungen betreffen hauptsächlich die Rubrik 2 (Nachhaltiges Wachstum: natürliche Ressourcen), während alle anderen Rubriken eine Erhöhung aufweisen. Der neue Finanzrahmen sieht im Vergleich zum Finanzrahmen 2007 bis 2013 eine höhere Flexibilität vor. (TZ 29)

Für einige Programme nimmt die Europäische Kommission vorab eine Mittelzuteilung nach Mitgliedstaaten vor. Für Österreich betraf dies den Fonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) und die Strukturfonds.³ (TZ 29)

Mittelzuteilung Österreich für ausgewählte Fonds für die Periode 2014 bis 2020

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Summe
	in Mio. EUR (zu laufenden Preisen)							
Entwicklung des ländlichen Raums (ELER)	557,807	559,330	560,883	562,468	564,085	565,713	567,266	3.937,552
Strukturfonds	144,356	152,863	163,526	188,008	191,770	195,607	199,521	1.235,650

Quellen: Verordnung (EU) Nr. 1305/2013 des Rates vom 13. Dezember 2013; BMASK

Vergleicht man die Mittelzuteilung an den Fonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) (3,938 Mrd. EUR) und an die Strukturfonds ohne ETZ (978,35 Mio. EUR) der Periode 2014 bis 2020 zu laufenden Preisen mit der Mittelzuteilung der Periode 2007 bis 2013 (ELER: 4,026 Mrd. EUR; Strukturfonds ohne ETZ: 1,204 Mrd. EUR), so werden durchschnittlich im Bereich des ELER um 2,2 % weniger und im Bereich der Strukturfonds (ohne ETZ) um 18,8 % weniger nach Österreich zurückfließen. (TZ 29)

Prüfungen im Bereich der EU-Mittel

Prüfungen des Europäischen Rechnungshofes in Österreich

Der RH begleitete von Anfang 2012 bis Mitte 2014 den Europäischen Rechnungshof bei acht Prüfungen: (TZ 33)

- ELER, Ausgleichszahlungen für naturbedingte Nachteile zugunsten von Landwirten in Berggebieten und Zahlungen für Agrarumweltmaßnahmen (Maßnahmen Nr. 211 und Nr. 214)/ZVE 2012
- EGFL, Maßnahmen „Investitionen“ und „Absatzförderung auf Drittlandsmärkten“ der einheitlichen gemeinsamen Marktorganisation (GMO) im Bereich Wein/WP
- 7. Forschungsrahmenprogramm, Projekt „UniversAAL“/ZVE 2012

³ Beträge ohne technische Hilfe

Kurzfassung

- EFRE, Programm Ziel 2 Steiermark in der Periode 2000 bis 2006/ZVE 2012
- ELER, Förderung der Entwicklung des ländlichen Raums durch den ELER (Maßnahmen Nr. 214, Nr. 211 und Nr. 123)/ZVE 2013
- TEN-T Projekt „Bauarbeiten für eine neue Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Kundl/Radfeld und Baumkirchen/ZVE 2013
- Sozialversicherungsverband „New Services for EESSI“, Zufallsstichprobe/ZVE 2013
- ELER, Wissenstransfer und Beratung (Maßnahmen Nr. 311 und Nr. 131)/WP).

Der Europäische Rechnungshof traf in seinem Jahresbericht für das Haushaltsjahr 2012 mit Bezug auf Österreich Prüfungsfeststellungen in den Bereichen „Landwirtschaft: Marktstützung und Direktzahlungen“, „Regionalpolitik, Energie und Verkehr“ und im Bereich „EU-Haushalt und Ergebnisbringung“. Diese betrafen im Wesentlichen falsche Flächenmeldungen in der Landwirtschaft und außerhalb des Förderzeitraums anerkannte Leistungen, vor allem im Programm zur Entwicklung des ländlichen Raums (insbesondere bei den Verwaltungs- und Kontrollverfahren). Damit wurde Österreich vom Europäischen Rechnungshof insbesondere in jenen Bereichen bzw. Rubriken kritisiert, in denen die Rückflüsse Österreichs aus dem EU-Haushalt am höchsten waren. (TZ 34)

Koordinierte Prüfung des RH im Rahmen der EU

Im Rahmen der Kontaktausschuss-Arbeitsgruppe Strukturfonds V nahm der RH an der koordinierten Prüfung „Vereinfachung der Rechtsvorschriften für Strukturfonds“ teil (Reihe Bund 2013/11). 2014 führte der RH gemeinsam mit den Obersten Rechnungskontrollbehörden (ORKB) Deutschland und Ungarn eine koordinierte Prüfung zum Thema Eurofisc durch. (TZ 35)

Eigenständige Prüfungen des RH mit EU-Bezug

Im Jahr 2012 veröffentlichte der RH zwei, im Jahr 2013 drei und 2014 drei Prüfungsberichte mit EU-Bezug. (TZ 36)

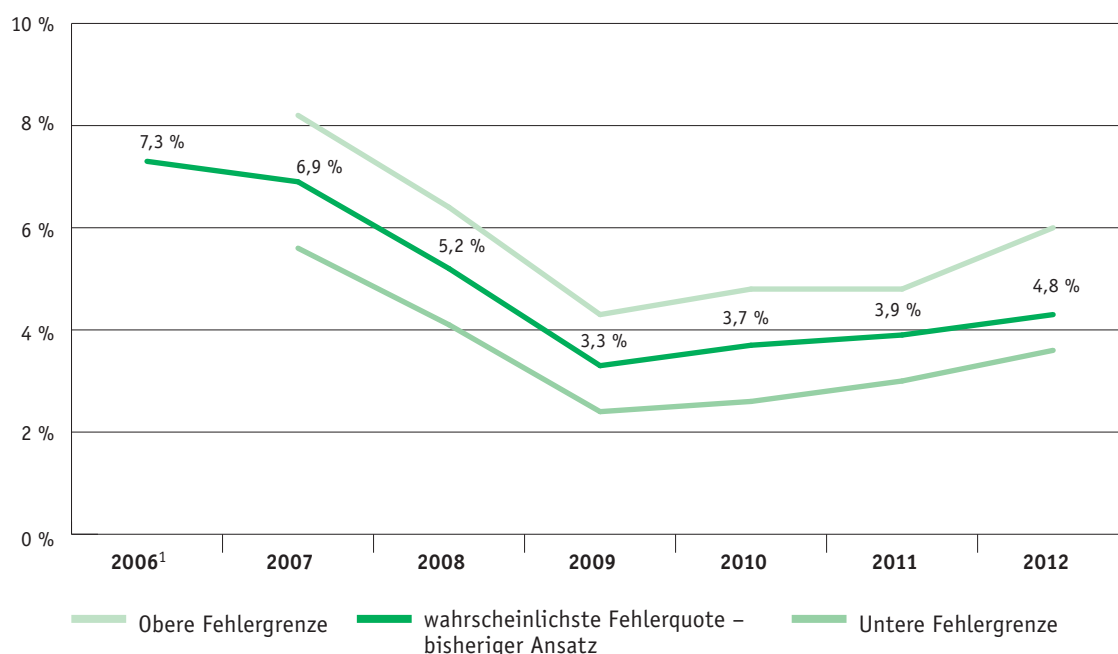
Aktuelle Entwicklungen der EU-Finanzkontrolle

Zuverlässigkeitserklärung und Entlastungsverfahren

Der Europäische Rechnungshof konnte auch für das Haushaltsjahr 2012 keine uneingeschränkte Zuverlässigkeitserklärung (ZVE) abgeben, da die Zahlungen in den Themenkreisen „Landwirtschaft: Marktstützung und Direktzahlungen“, „Regionalpolitik, Energie und Verkehr“, „Entwicklung des ländlichen Raums, Umwelt, Fischerei und Gesundheit“, „Beschäftigung und Soziales“, „Forschung und andere interne Politikbereiche“ sowie „Außenbeziehungen, Außenhilfe und Erweiterung“ in wesentlichem Ausmaß mit Fehlern behaftet waren. Nur der Ausgabenbereich „Verwaltungs- und sonstige Ausgaben“ war nicht in wesentlichem Ausmaß mit Fehlern behaftet. (TZ 37)

Das Haushaltsjahr 2012 stellte somit die 19. Jahresrechnung der EU dar, für die der Europäische Rechnungshof keine uneingeschränkte ZVE abgab. Nachdem die geschätzte wahrscheinlichste Fehlerquote bei den Zahlungen für den EU-Haushalt als Ganzes in den Jahren 2006 bis 2009 von 7,3 % auf 3,3 % stetig rückläufig war, stieg sie im Jahr 2010 auf 3,7 % und im Jahr 2011 weiter auf 3,9 % an. Im Jahr 2012 lag sie bei 4,8 %. (TZ 37)

Entwicklung der Fehlerquote von 2006 bis 2012



¹ Für die obere und untere Fehlergrenze für das Jahr 2006 stehen keine Zahlen zur Verfügung.

Quelle: Kurzinformation zum Jahresbericht des Europäischen Rechnungshofes 2012

In den einzelnen Rubriken stellte der Europäische Rechnungshof folgende Fehlerquote fest: (TZ 37)

- Entwicklung des ländlichen Raums, Umwelt, Fischerei und Gesundheit 7,9 % (im Jahr 2011 7,7 %),
- Regionalpolitik, Energie und Verkehr 6,8 % (im Jahr 2011 6,0 %),
- Forschung und andere interne Politikbereiche 3,9 % (im Jahr 2011 3,0 %),
- Landwirtschaft: Marktstützung und Direktzahlungen 3,8 % (im Jahr 2011 2,9 %),
- Außenbeziehungen, Außenhilfe und Erweiterung 3,3 % (im Jahr 2011 1,1 %).

Die häufigsten Fehler waren darauf zurückzuführen, dass

- die Begünstigten die Förderungsvoraussetzungen nicht einhielten,
- die Begünstigten gegen die Vorschriften für die Vergabe öffentlicher Aufträge verstießen und
- Zahlungen im Zusammenhang mit Projekten nicht förderfähig waren. (TZ 37)

Der Europäische Rechnungshof monierte im Jahresbericht 2012, dass die Behörden der Mitgliedstaaten in den meisten Fällen genügend Informationen zu den fehlerbehafteten Vorgängen hatten, um diese aufzudecken und zu berichtigen, sie diese Daten aber nicht weiterleiteten. (TZ 37)

Die Entlastungsbehörde der EU (Europäisches Parlament und Rat) war bemüht, einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk (positive ZVE) des Europäischen Rechnungshofes auch für den Bereich der Zahlungen aus dem Haushalt der EU zu erhalten. Das Europäische Parlament setzte dabei vor allem auf die Verstärkung der Verantwortung der Mitgliedstaaten bei der Umsetzung und Kontrolle der Durchführung des EU-Haushaltsplans. Das Europäische Parlament betonte, dass die Fehlerquote im Bereich der Landwirtschafts- und Regionalpolitik zum dritten Mal in Folge gestiegen sei und forderte die Kommission auf, größere und maßgeblichere Verantwortung zu

übernehmen. Acht Mitgliedstaaten seien für 90 % der Finanzkorrekturen in den Bereichen der geteilten Mittelverwaltung verantwortlich. Im Entlastungsverfahren zum Haushaltsjahr 2012 sprach das Europäische Parlament der Europäischen Kommission Vorbehalte aus, verweigerte dem Generalsekretär des Rates die Entlastung und erteilte der Europäischen Regulierungsstelle für elektronische Kommunikation erst im Herbst 2014 die Entlastung. (TZ 38)

Künftige Rolle des Europäischen Rechnungshofes

Das Europäische Parlament verabschiedete am 4. Februar 2014 eine Resolution zur „Künftigen Rolle des Europäischen Rechnungshofes“, worin es sich zur Aufgabenwahrnehmung und Organisation des Europäischen Rechnungshofes kritisch äußerte und mehr Fokus auf Wirtschaftlichkeitsprüfungen forderte. Der RH hält dazu fest, dass Maßnahmen zur Stärkung der Kontrolle unter Berücksichtigung der verfassungsrechtlichen Rahmenbedingungen grundsätzlich sinnvoll sind. Die externe öffentliche Finanzkontrolle fungiert als Säule des Parlamentarismus und baut zur Feststellung von Systemproblemen auf Zahlen und Fakten auf. Eine überwiegende Festlegung der Fehleranfälligkeit auf Prozentsätze, ohne ausreichend auf Ursachen und Systemmängel einzugehen, ist aus Sicht des RH nicht zielführend. (TZ 40, 43, 44)

Der österreichische RH hält es daher für erforderlich,

- vordringlich die bestehenden Prüf- und Kontrollinstrumente sowie Abhilfemaßnahmen auf jene Risikobereiche zu konzentrieren, die überdurchschnittlich zur negativen ZVE des Europäischen Rechnungshofes beitragen,
- Wirtschaftlichkeitsprüfungen, Wirksamkeitsprüfungen und Systemprüfungen – ungeachtet vorzunehmender Recht- und Ordnungsmäßigkeitsprüfung – besonderes Augenmerk zu widmen,
- eine europaweite, qualitativ hochwertige Weiterbildung der Prüfer der Einrichtungen der öffentlichen Finanzkontrolle zu forcieren, um ein einheitliches Kontrollverständnis hinsichtlich der einzusetzenden Prüfungsstandards und –methoden bei der Prüfung von EU-Mitteln sicherzustellen und

- eine mögliche Aushöhlung der parlamentarischen Kontrollhoheit auf nationaler Ebene durch Vermeidung allfälliger Parallelstrukturen (z.B. durch Berichtspflichten der Einrichtungen der externen öffentlichen Finanzkontrolle der Mitgliedstaaten direkt an EU-Organen) zu verhindern. (TZ 40)

EU-Haushaltsordnung

Die mit 1. Jänner 2014 in Kraft getretenen Bestimmungen zur EU-Haushaltsordnung betrafen jene Teile, welche für die geteilte Mittelverwaltung zwischen Europäischer Kommission und Mitgliedstaaten von besonderer Relevanz sind. In diesem Sinne hatte die Europäische Kommission eine interinstitutionelle Arbeitsgruppe ins Leben gerufen, welche für die Abgabe nationaler Erklärungen ein einheitliches Muster aufbereitete. Die Europäische Kommission legte dieses im Oktober 2014 vor. (TZ 45, 47)

Aus dem Abschlussdokument der Arbeitsgruppe war nicht abzuleiten, ob eine unabhängige Bestätigung einer nationalen ORKB als paralleles Instrument zum Zuverlässigkeitsprozess der Europäischen Kommission vorgesehen ist oder ob bzw. allenfalls wer sich in weiterer Folge darauf stützen kann/wird. Dies könnte als „taugliche Vorleistung“ für die Erteilung der Zuverlässigkeitserklärung durch den Europäischen Rechnungshof herangezogen werden und beträchtliche Spannungsfelder im Hinblick auf ein einheitliches Kontrollverständnis, insbesondere bezüglich der einzusetzenden Prüfungsstandards und -methoden, kreieren. (TZ 47, 48)

Bereits im Zuge der Reformdiskussion des Entwurfs der EU-Haushaltsordnung hatte der RH festgehalten, dass der kontrollpolitische Mehrwert der geforderten Übersichten der Prüfungen und Erklärungen nicht eindeutig nachvollziehbar war, weil es sich um bereits bestehende Informationen handelte. Es wäre nach Ansicht des RH zweckmäßig,

- die Informationen verdichtet aufzubereiten, mit dem Ziel, die Risikoorientierung der Kontrolltätigkeit zu stärken, sowie
- fonds- bzw. mitgliedstaatenspezifische sowie auch übergreifende Problemstellungen zu nutzen, um mögliche Lösungen und Best-Practices zu identifizieren. (TZ 48)

Der Rechnungshof ist der Ansicht, dass

- die Einführung verpflichtender Verwaltungserklärungen eine weitere Akzentuierung der Verantwortung der Mitgliedstaaten bedeutet und zusätzliche Verwaltungs- und Kontrolllasten mit sich bringt,
- bei Berichtspflichten der nationalen ORKB an die Europäische Kommission die ORKB funktional zu einem Teil des nationalen Internen Kontrollsystems würden, wodurch eine neben den nationalen Parlamenten laufende Parallelstruktur entstehen könnte,
- beträchtliche Spannungsfelder im Fall – nicht auszuschließender – divergenter Beurteilungen zwischen dem Europäischen Rechnungshof und der mit der Abgabe des Bestätigungsvermerks allenfalls betrauten ORKB eines Mitgliedstaates entstehen könnten, zumal die Unabhängigkeit der nationalen ORKB und ihre Funktionalität für die Parlamente der Mitgliedstaaten zu wahren sind. (TZ 48)

Wirtschafts- und fiskalpolitische Steuerung

Im Jahr 2012 sank im Euro-Währungsgebiet das öffentliche Defizit von 4,2 % auf 3,7 % und im Jahr 2013 auf 3,1 %, der öffentliche Schuldenstand stieg von 90,8 % auf 92,7 % des BIP. Betrachtet man die EU-27, sank das öffentliche Defizit von 4,4 % im Jahr 2011 auf 3,9 % im Jahr 2012 und auf 3,3 % im Jahr 2013 (ebenfalls 3,3 % EU-28), der öffentliche Schuldenstand stieg von 82,7 % im Jahr 2011 auf 85,5 % des BIP im Jahr 2012 und auf 87,4 % im Jahr 2013 (87,1 % EU-28). Im Jahr 2009 waren die Haushaltssalden aller Mitgliedstaaten negativ, im Jahr 2010 waren dies 25; Schweden und Estland hatten einen minimalen Haushaltsüberschuss. Im Jahr 2011 hatten vier Mitgliedstaaten (Schweden, Estland, Luxemburg und Ungarn) einen Haushaltsüberschuss, im Jahr 2012 erzielte Deutschland einen Haushaltsüberschuss, Luxemburg annähernd ein Gleichgewicht. Im Jahr 2013 vertauschten sich die Positionen von Deutschland und Luxemburg. (TZ 49)

Der vom Rat 1997 angenommene Stabilitäts- und Wachstumspakt zur Einhaltung der Wirtschafts- und Haushaltsdisziplin wurde vor dem Hintergrund der Wirtschaftskrise durch ein Paket von Rechtsvorschriften (Six-pack) verschärft, das mit 13. Dezember 2011 in Kraft trat. Im Mai 2013 beschlossen das Europäische Parlament und der Rat weitere Maßnahmen (Two-pack), um die Überwachung der Wirtschafts- und Haushaltspolitik der Mitgliedstaaten zu intensivieren. (TZ 53 bis 58)

Der Six-pack sah einen präventiven Eingriff im Vorfeld der Entstehung von Haushaltsungleichgewichten und makroökonomischen Ungleichgewichten und danach einen korrigierenden steuernden Eingriff – mittels des Verfahrens wegen eines übermäßigen Defizits – vor. (TZ 54)

Am 15. Oktober 2014 legten 13 Euro-Länder der Europäischen Kommission entsprechend den Vorschriften des Two-pack erstmals ihre Übersicht für die Haushaltsplanung 2014 vor. (TZ 58)

Im Jahr 2014 liefen gegen elf EU-Mitgliedstaaten Verfahren wegen eines übermäßigen Defizits. Das Verfahren gegen Österreich hatte der Rat im Juni 2014 aufgehoben. (TZ 56)

Der Rat gab am 8. Juli 2014 seine Empfehlung zum österreichischen Nationalen Reformprogramm 2014 mit einer Stellungnahme zum Stabilitätsprogramm Österreichs 2014 ab. Demnach habe Österreich sein übermäßiges Defizit nachhaltig korrigiert. Die Maßnahmen im Gesundheitswesen, im Bereich der Bildung und der Beschäftigungsquote sowie die Verbesserung der Kapitalisierung im Bankensektor bewertete der Rat positiv. Dennoch stellte der Rat fest, dass das Ausgabenwachstum 2014/2015 signifikant vom Ausgabenrichtwert abweichen und die erforderliche Anpassung des strukturellen Saldos deutlich verpasst würde. Er sah im Anpassungspfad gewisse Risiken hinsichtlich der Einhaltung der Anforderungen des Stabilitäts- und Wachstumspakts. Die Beziehungen zwischen den einzelnen Regierungs- und Verwaltungsebenen und das Pensionswesen stellten weiterhin eine Herausforderung dar. Im Gesundheitswesen wie auch im Bildungsbereich waren weitere Maßnahmen notwendig. Der Rat empfahl Österreich im Wesentlichen,

- die budgetären Maßnahmen nachzubessern;
- die Haushaltsstrategie 2015 zur Sicherstellung der Erreichung des mittelfristigen Ziels und der Erfüllung der Schuldenregel sowie des Verbleibens der gesamtstaatlichen Schuldenquote auf einem dauerhaften Abwärtspfad erheblich zu straffen,
- die Finanzbeziehungen zwischen den Regierungsebenen zu straffen,
- die langfristige Tragfähigkeit des Pensionssystems zu verbessern,
- die hohe Steuer- und Abgabenbelastung der Arbeit von Geringverdienern zu senken,

- Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsmarktchancen zu stärken,
- die Maßnahmen im Bildungsbereich weiter zu verbessern,
- übermäßige Hindernisse für die Anbieter von Dienstleistungen zu beseitigen,
- die Bundeswettbewerbsbehörde mit deutlich besseren Ressourcen auszustatten und
- die Umstrukturierung verstaatlichter und teilweise verstaatlichter Banken weiter voranzutreiben. (TZ 52)

Österreich kam der Umsetzung der EU-Vorgaben nach und passte den Österreichischen Stabilitätspakt an, setzte die Bestimmung des Two-pack durch Einrichtung des Fiskalrats um und arbeitete im Jahr 2014 an der Umsetzung der Fiskalrahmenrichtlinie. (TZ 62 bis 64)

Strategie Europa 2020

Im Juni 2010 löste die neue Strategie für Beschäftigung und intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum „Europa 2020“ die Lissabon-Strategie ab. Die Umsetzung der Strategie Europa 2020 wird von der Europäischen Kommission im Rahmen des neuen Systems der wirtschaftspolitischen Steuerung anhand entsprechender Indikatoren überprüft und die Ergebnisse im Jahreswachstumsbericht zusammengefasst. (TZ 51)

Österreich definierte zur Erreichung der fünf EU-weit geltenden, quantifizierbaren Kernziele der Strategie Europa 2020 im Nationalen Reformprogramm unter Berücksichtigung der österreichischen Ausgangslage nationale Ziele. (TZ 51)

Die österreichische Bundesregierung wies im Nationalen Reformprogramm 2014 aus, dass Österreich zwar im Bereich der Hochschulabsolventen sowie der frühzeitigen Schul- und Ausbildungsabgänger mit 0,3 Prozentpunkten bzw. 1,9 Prozentpunkten derzeit sein nationales Ziel übertroffen hatte. In allen anderen Bereichen, insbesondere in der Steigerung der Forschungs- und Entwicklungsquote (Anstieg um 0,04 Prozentpunkte von 2011 auf 2012, 0,9 Prozentpunkte unterhalb der Zielsetzung) bestand weiterer Handlungsbedarf. Auch die Erhöhung der Anteile der erneuerbaren Energie am Energieverbrauch lag im Jahr 2012 um 1,9 Prozentpunkte hinter der nationalen Zielsetzung zurück. Für 2014 sah die Europäische

Europäischer Stabilitätsmechanismus

Kommission eine Halbzeitbewertung (Mid Term Review) zur Erreichung der Ziele vor. (TZ 51, 52)

Seit dem Inkrafttreten des permanent eingerichteten Europäischen Stabilitätsmechanismus (ESM) am 27. September 2012 ist dieser das Hauptinstrument für neue Unterstützungsprogramme der Euro-Länder und übernimmt die Aufgaben von EFSM und EFSF, welche bestimmungsgemäß auslaufen. (TZ 68, 69)

Das genehmigte Stammkapital des ESM beträgt 700 Mrd. EUR, wovon 80 Mrd. EUR von den Euro-Mitgliedstaaten in der Form von eingezahltem Kapital gemäß einem im ESM-Vertrag festgelegten Aufteilungsschlüssel bereitgestellt werden. Der Anteil Österreichs gemäß diesem Aufteilungsschlüssel beträgt 2,78 % und somit 2,23 Mrd. EUR. Die Einzahlung der 80 Mrd. EUR erfolgt in fünf Raten zu je 16 Mrd. EUR, wobei die ersten beiden Raten im Jahr 2012, zwei weitere Raten im Jahr 2013 und die fünfte und letzte Rate im April 2014 zu leisten waren. (TZ 69)

Für die Periode bis Ende 2013 hielt der Prüfungsausschuss in seinem jährlichen Bericht fest, dass in der Gestaltung und Umsetzung der internen Kontrolle des ESM Verbesserungen erzielt wurden. Er empfahl dem Gouverneursrat, die potenziellen Risiken im Zusammenhang mit dem Entstehen des internen Kontrollrahmenwerks zu berücksichtigen, insbesondere im Versuch einer schlanken Organisationsstruktur im Hinblick auf die operationellen Herausforderungen und öffentlichen Erwartungen. Er wiederholte seine Empfehlung aus dem Vorjahr, der ESM solle den Rechtsrahmen der EU übernehmen, und wies darauf hin, dass die ESM-Vergabepraktik nicht auf die EU-Vorgaben abgestimmt war. Trotz Empfehlung des Prüfungsausschusses im Jahr 2012 hatte der ESM bei der Auswahl des externen Prüfers kein Vergabeverfahren durchgeführt. Bei der auf die operationelle Verantwortung des ESM beschränkten Prüfung des Risikomanagements stellte der Prüfungsausschuss zudem fest, dass

- zahlreiche Stellen im Risikomanagement unbesetzt waren,
- das Management wesentliche Schlüsselfunktionen ausgelagert hatte
- und die Verträge und Vereinbarungen keine internen Prüfklauseln enthielten. (TZ 71)

Generell kritisierte der Prüfungsausschuss außerdem, dass er aufgrund rechtlicher Hindernisse keinen vollen Zugriff auf die externen Prüfunterlagen, ebenso wenig auf ausgegliederte Leistungen, erhielt. Der externe Prüfer erteilte für die Periode bis Ende 2013 einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk. (TZ 71)

Eine europäische Bankenunion

Zur Stärkung der europäischen Wirtschafts- und Währungsunion startete die Europäische Kommission im Mai 2012 einen Aufruf zur Entwicklung einer Bankenunion, deren wesentliches Ziel sein sollte, die Transparenz des Bankensektors zu steigern sowie die Staatsschulden von den Bankschulden zu entkoppeln. (TZ 72)

Die Bankenunion stützt sich auf drei Säulen: den Einheitlichen Bankenaufsichtsmechanismus (Single Supervisory Mechanism, SSM), den Einheitlichen Abwicklungsmechanismus (Single Resolution Mechanism, SRM) und das Einlagensicherungssystem (Deposit Guarantee Schemes, DGS). (TZ 73)

Im November 2014 nahm der einheitliche Bankenaufsichtsmechanismus seine operative Tätigkeit auf. Ab diesem Zeitpunkt nimmt die Europäische Zentralbank die Aufsicht über signifikante Banken wahr. (TZ 74)

Die Rahmenrichtlinie zum einheitlichen Abwicklungsmechanismus trat mit 2. Juli 2014 in Kraft, die Verordnung am 19. August 2014. Die Richtlinie zum Einlagensicherungssystem trat ebenfalls mit 2. Juli 2014 in Kraft. (TZ 75, 76)

Einleitung

1 (1) Der RH übermittelt jährlich dem Nationalrat und den Landtagen den EU-Finanzbericht mit dem Ziel, die Transparenz bei den Gesamtzahlungen der Europäischen Union (EU), bei der Einordnung Österreich im EU-Haushalt für die Periode 2007 bis 2013 und der Verwendung der EU-Mittel in Österreich zu erhöhen. Der Bericht beinhaltet darüber hinaus bedeutende Ereignisse und Entwicklungen in der EU, die auf Österreich finanziell oder verwaltungstechnisch Einfluss haben.

Der Bericht stützt sich überwiegend auf Daten des Europäischen Rechnungshofes, der Europäischen Kommission, des Statistischen Amtes der Europäischen Union (Eurostat) und auf eigene Berichte des RH. Ergänzend dazu erhob der RH Daten beim BKA, BMASK, BMF und BMLFUW. Der Berichtszeitraum konzentrierte sich auf das Haushaltsjahr 2012, dessen Entlastung im April 2014 erteilt wurde, bzw. bei Periodenbetrachtungen auf die EU-Haushaltsperiode ab 2007. Themenbezogen nahm der RH auch auf aktuellere Entwicklungen Bezug bis Jahresende 2014.

Der RH veröffentlichte bisher folgende EU-Finanzberichte:

- EU-Finanzbericht 2007 (Reihe Bund 2007/7),
- EU-Finanzbericht 2008 (Reihe Bund 2009/5),
- EU-Finanzbericht 2009 (Reihe Bund 2010/12),
- EU-Finanzbericht 2010 (Reihe Bund 2012/7),
- EU-Finanzbericht 2011 (Reihe Bund 2014/2).

(2) Als Einnahmen bzw. Ausgaben werden im vorliegenden Bericht Einnahmen bzw. Ausgaben aus der Sicht des EU-Haushalts bezeichnet. Als Zahlungen bzw. Rückflüsse werden Zahlungen Österreichs an die EU bzw. Rückflüsse von der EU nach Österreich bezeichnet.

Grundlegende Bestimmungen und Fachbegriffe im Zusammenhang mit dem EU-Haushalt sind im Glossar zusammengefasst.

(3) Zum übermittelten Prüfungsergebnis nahmen das BKA, BMASK und BMF im Oktober 2014 Stellung. Eine Stellungnahme des BMLFUW unterblieb. Der RH übermittelte seine Gegenäußerung an das BMF im November 2014; gegenüber dem BKA und BMASK verzichtete der RH auf eine Gegenäußerung.

(4) Mit der Bundesministeriengesetz-Novelle 2014, in Kraft seit 1. März 2014, wurden u.a. Bezeichnungen von Bundesministerien geändert. Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit verwendet der RH im vorliegenden Berichtsbeitrag einheitlich, und somit auch für Sachverhalte vor der Novelle, die seit 1. März 2014 geltenden Bezeichnungen der Bundesministerien.

EU-Haushalt 2012

Allgemeines

2 Die Europäische Kommission legt spätestens am 1. September den Haushaltsplan, der die Einnahmen und Ausgaben abbildet, dem Europäischen Parlament und dem Rat vor (Art. 313 AEUV). Der Haushaltsplan wird gemeinsam vom Europäischen Parlament und vom Rat (Haushaltsbehörde) beschlossen und von der Europäischen Kommission zusammen mit den Mitgliedstaaten in eigener Verantwortung (Art. 317 AEUV) vollzogen.

Die Europäische Kommission kann gem. Art. 41 EU-Haushaltsordnung im Jahresverlauf unter unvermeidlichen, außergewöhnlichen und unvorhersehbaren Umständen vorschlagen, den festgestellten Haushaltsplan durch Berichtigungshaushaltspläne zu ändern.

Einnahmen

3 (1) Der vom Europäischen Parlament und vom Rat verabschiedete Jahreshaushalt finanziert sich aus Eigenmitteln und sonstigen Einnahmen. Die Eigenmittel setzen sich aus traditionellen Eigenmitteln (TEM)⁴, Mehrwertsteuer-Eigenmitteln (MwSt-Eigenmittel) und Eigenmitteln aus dem Bruttonationaleinkommen (BNE-Eigenmittel)⁵ zusammen. Sonstige Einnahmen sind z.B. Beiträge und Erstattungen im Rahmen der Abkommen und Programme der Union oder Verzugszinsen und Geldbußen. Die nicht durch MwSt-Eigenmittel und TEM gedeckten Ausgaben werden durch die BNE-Eigenmittel zur Erreichung eines ausgeglichenen Haushalts aufgefüllt.

⁴ Die traditionellen Eigenmittel (TEM) setzen sich insbesondere aus Zöllen und Zuckerabgaben zusammen. Sie werden bei den Wirtschaftsbeteiligten erhoben und von den Mitgliedstaaten zugunsten der EU eingezogen. Die TEM fließen dem EU-Haushalt direkt zu, nachdem die Mitgliedstaaten 25 % des Betrags zur Deckung ihrer Erhebungskosten einbehalten haben (Einhebungsvergütung).

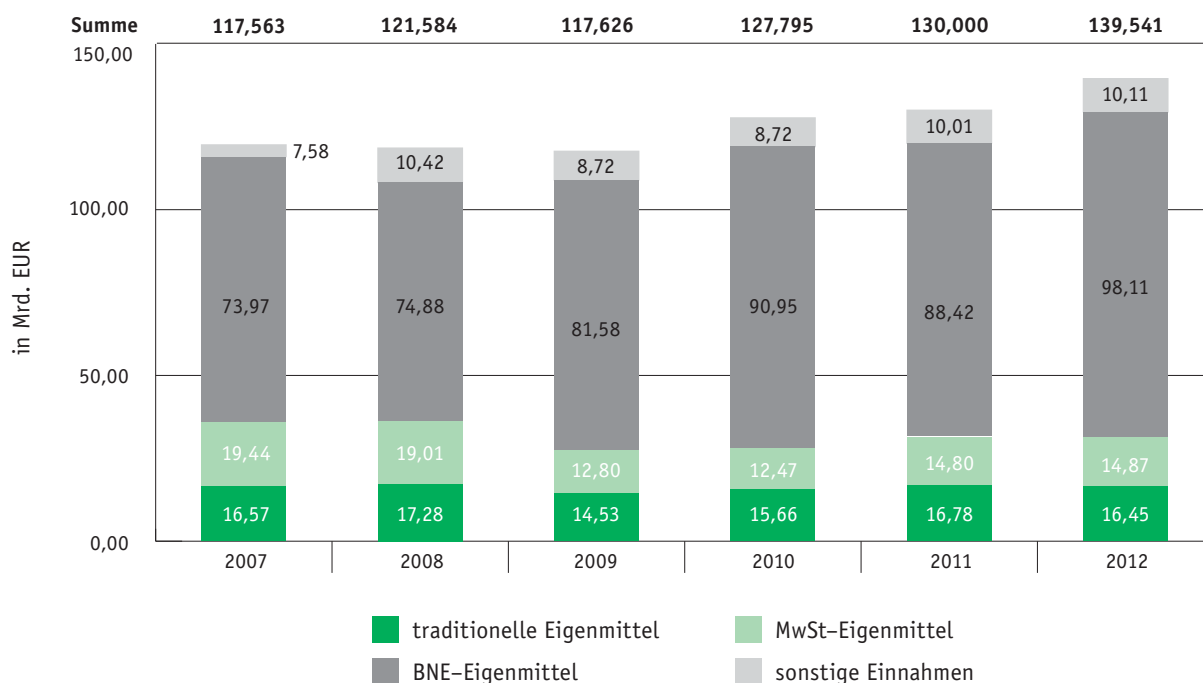
⁵ Die BNE-Eigenmittel wurden 1988 mit dem Ziel eingeführt, den EU-Haushalt bei Einnahmen und Ausgaben auszugleichen, d.h. den nicht durch sonstige Einnahmen gedeckten Teil der Ausgaben zu finanzieren. Auf das nach unionsrechtlichen Vorschriften festgelegte BNE aller Mitgliedstaaten wird ein einheitlicher Satz angewendet, der im Rahmen des Haushaltsverfahrens festgelegt wird.

EU-Haushalt 2012

(2) Die Summe aller Einnahmen betrug im Jahr 2012 139,541 Mrd. EUR. Gegenüber dem Jahr 2011 (130,000 Mrd. EUR) bedeutete dies einen Anstieg von über 7 %. Gegenüber 2007 (117,563 Mrd. EUR) erhöhten sich die Einnahmen um 18,7 %. Dieser Anstieg bewegte sich innerhalb der jährlichen Obergrenzen des Finanzrahmens, welcher für die Periode 2007 bis 2013 neben einem Spielraum für die jährlichen Entwicklungen einen generellen Anstieg der Obergrenzen um durchschnittlich 0,3 % pro Jahr vorgesehen hatte (siehe TZ 5 und 11).

4 Der MwSt-Abrufsatz hatte zu Beginn der Periode 2007 bis 2013 gerundet 0,3355 % im Durchschnitt für alle Mitgliedstaaten betragen. Gemäß Eigenmittelbeschluss des Rates vom 7. Juni 2007 über das System der Eigenmittel der Europäischen Gemeinschaften wurde die Berechnung auf einen einheitlichen Satz von 0,3 % herabgesetzt. Zur Vermeidung exzessiver negativer Nettopositionen reduzierte der Rat abweichend davon die Abrufsätze für vier Mitgliedstaaten, darunter Österreich. Für Österreich betrug der Satz 0,225 %.⁶ Der Eigenmittelbeschluss trat nach Ratifikation der EU-27⁷ am 1. März 2009 rückwirkend mit 1. Jänner 2007 in Kraft.

Abbildung 1: Einnahmen der EU 2007 bis 2012 in Mrd. EUR



Rundungsdifferenzen möglich

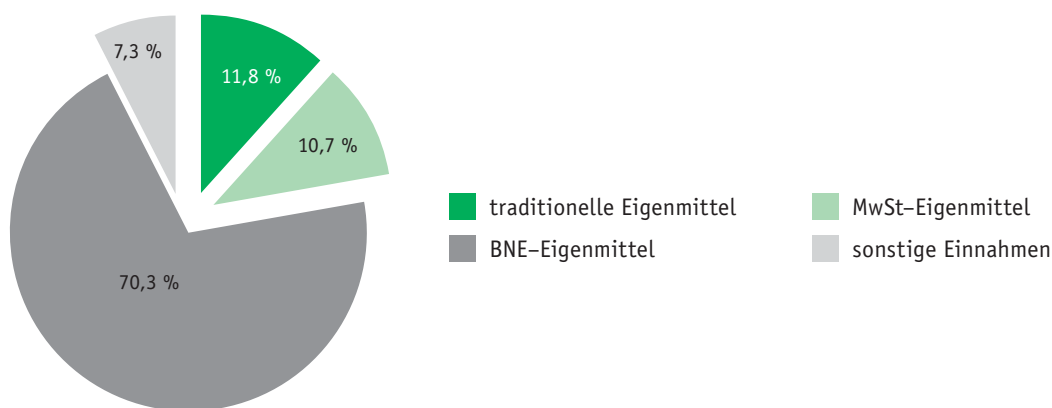
Quellen: Europäische Kommission, Finanzbericht EU-Haushalt 2012; Darstellung RH

⁶ Für Deutschland betrug der begünstigte Abrufsatz 0,15 %, für die Niederlande und Schweden jeweils 0,10 %.

⁷ Kroatien ist 2013 der EU beigetreten und war 2012 noch kein Mitgliedstaat der EU

Von 2007 bis 2012 erhöhte sich der Anteil der BNE-Eigenmittel an den Einnahmen und lag 2012 mit 98,105 Mrd. EUR bei 70,3 % der Gesamteinnahmen, während dieser Anteil im Jahr 2007 noch 62,9 % betragen hatte. Der Anteil der MwSt-Eigenmittel belief sich demgegenüber im Jahr 2012 mit 14,871 Mrd. EUR auf nur noch 10,7 % der Gesamteinnahmen, nachdem er im Jahr 2007 noch 16,5 % ausgemacht hatte. Die TEM zeichneten mit 16,454 Mrd. EUR im Jahr 2012 für 11,8 % der Einnahmen verantwortlich, 10,111 Mrd. EUR (7,3 %) entfielen auf sonstige Einnahmen sowie den Überschuss des Vorjahres.⁸

Abbildung 2: Einnahmen der EU 2012 in %



Quellen: Europäische Kommission, Finanzbericht EU-Haushalt 2012; Darstellung RH

Ausgaben

Finanzrahmen 2007 bis 2013

5 (1) Das Europäische Parlament, der Rat und die Europäische Kommission einigten sich im Voraus für einen mehrjährigen Zeitraum durch den Abschluss einer Interinstitutionellen Vereinbarung (IIV) auf die großen Haushaltsprioritäten. Diese wurden in einem Finanzrahmen in Form einer finanziellen Vorausschau festgehalten, der die Grundlage für den jährlichen Haushaltsplan bildet (siehe TZ 2). In diesem Finanzrahmen sind für jedes Haushaltsjahr Höchstbeträge für Verpflichtungen pro Politikbereich (Rubrik) und Zahlungen (tatsächliche Ausgaben, ohne Aufschlüsselung nach Rubrik) festgelegt. Die konkreten jährlichen Obergrenzen der Mittel für Zahlungen wurden innerhalb des Rahmens für Verpflichtungen durch entsprechende Schätzungen ermittelt.

⁸ Einnahmenüberhang des Vorjahres

(2) Mit der IIV vom 17. Mai 2006⁹ wurde der Finanzrahmen für den Zeitraum 2007 bis 2013 beschlossen. Zwischenzeitlich wurde dieser mehrfach abgeändert, um finanzielle Mittel für unvorhergesehene Ereignisse zur Verfügung zu stellen. Ebenso nahm die Europäische Kommission jährliche sogenannte technische Anpassungen an die Inflation sowie zur Neuberechnung der Obergrenze für Mittel für Zahlungen (Angabe in Prozent des BNE) vor, um der tatsächlichen wirtschaftlichen Entwicklung Rechnung zu tragen. Die folgende Tabelle zeigt den Finanzrahmen:

Tabelle 1: Finanzrahmen für die Periode 2007 bis 2013								
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Summe
	in Mio. EUR (zu jeweiligen Preisen)							
Mittel für Verpflichtungen	124.457	132.797	134.722	140.978	142.272	148.049	152.502	975.777
in % des BNE	1,02	1,08	1,16	1,18	1,15	1,13	1,15	1,12
Mittel für Zahlungen	122.190	129.681	120.445	134.289	133.700	141.360	144.285	925.950
in % des BNE	1,00	1,05	1,04	1,12	1,08	1,08	1,08	1,06

Quelle: Europäische Kommission, Finanzbericht EU-Haushalt 2012

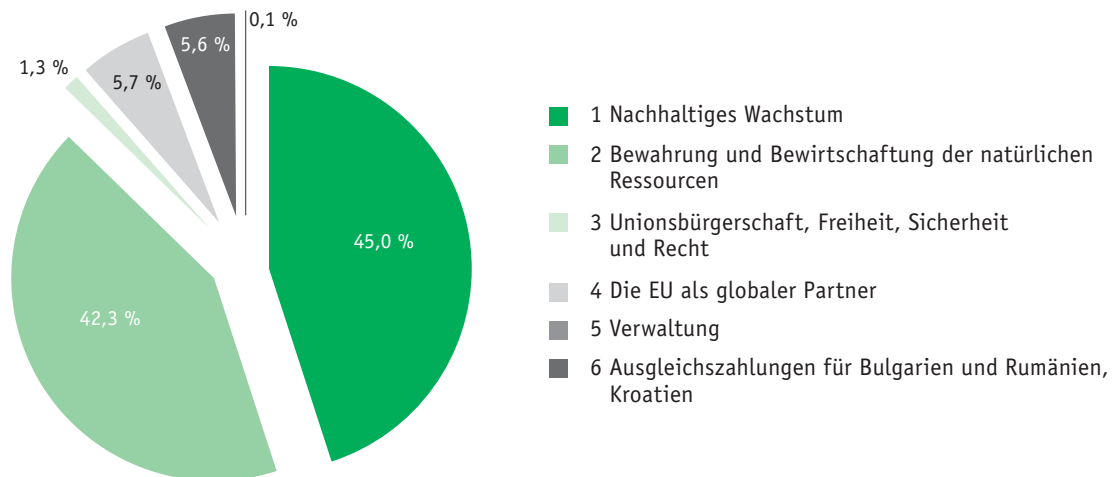
Der Finanzrahmen für die Periode 2007 bis 2013 sah Mittel für Verpflichtungen von insgesamt 975,777 Mrd. EUR bzw. durchschnittlich 139,397 Mrd. EUR pro Jahr sowie Mittel für Zahlungen von insgesamt 925,950 Mrd. EUR bzw. durchschnittlich 132,279 Mrd. EUR pro Jahr vor.

Verpflichtungen

- 6 (1) Die Verpflichtungen des Finanzrahmens 2007 bis 2013 teilen sich auf einzelne Politikbereiche (Rubriken) wie folgt auf:

⁹ ABl. Nr. C 139 vom 14. Juni 2006, S. 1

Abbildung 3: Finanzrahmen 2007 bis 2013 – Verteilung der Verpflichtungen in % über die gesamte Periode



Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: Europäische Kommission, Finanzbericht EU-Haushalt 2012

(2) Die Rubrik 1 (Nachhaltiges Wachstum) hatte mit 45,0 % der Gesamtmittel (439,115 Mrd. EUR) den größten Umfang aller Rubriken.

- Auf die Teilrubrik 1a (Wettbewerbsfähigkeit für Wachstum und Beschäftigung) entfallen 9,2 % der Gesamtmittel (90,250 Mrd. EUR), davon mehr als die Hälfte auf das Siebente Rahmenprogramm für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration (RP7), das auch das EURATOM-Programm miteinschließt. Das RP7 stellte das wichtigste Instrument für die Forschungsförderung im Zeitraum 2007 bis 2013 dar.
- Für die Kohäsionspolitik der EU (Teilrubrik 1b, Kohäsion für Wachstum und Beschäftigung) werden 35,8 % des EU-Gesamtbudgets (348,865 Mrd. EUR) verausgabt. Die Abwicklung erfolgt über die drei Strukturfonds
 - Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE),
 - Europäischer Sozialfonds (ESF) und
 - Kohäsionsfonds.¹⁰

¹⁰ Österreich ist aus dem Kohäsionsfonds nicht anspruchsberechtigt.

Diese Fonds beziehen sich auf die drei Ziele Konvergenz, Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung sowie Europäische Territoriale Zusammenarbeit (siehe auch Abbildung 4).

Abbildung 4: Strukturpolitische Ziele und Fonds 2007 bis 2013

Ziele	Strukturfonds		
Konvergenz	EFRE	ESF	Kohäsionsfonds
Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung	EFRE	ESF	
Europäische Territoriale Zusammenarbeit	EFRE		
Schwerpunkte der Fonds	Infrastruktur, Innovation, Investitionen	Ausbildung, Beschäftigung	Umwelt, Verkehrsinfrastruktur, erneuerbare Energien

Quelle: Europäische Kommission, Generaldirektion für Regionalpolitik, Kohäsionspolitik 2007 bis 2013

(3) Für die Rubrik 2 (Bewahrung und Bewirtschaftung der natürlichen Ressourcen) waren 42,3 % der Gesamtmittel (412,611 Mrd. EUR) budgetiert. Die Mittel verteilten sich auf die Bereiche Landwirtschaft, Entwicklung des ländlichen Raums, Umwelt und Fischerei. Zur Finanzierung der Ausgaben im Rahmen der Gemeinsamen Agrarpolitik (GAP) einschließlich der Ausgaben für die Entwicklung des ländlichen Raums wurden zwei Agrarfonds eingerichtet:

- Europäischer Garantiefonds für die Landwirtschaft (EGFL) und
- Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER).

(4) Für die Rubrik 3 (Unionsbürgerschaft, Freiheit, Sicherheit und Recht) waren 1,3 % der Gesamtmittel (12,247 Mrd. EUR) gewidmet.

- Die Teilrubrik 3a (Freiheit, Sicherheit und Recht) ist den Bereichen Justiz und Inneres, Grenzschutz und Einwanderungs- und Asylpolitik gewidmet. Dafür standen 7,549 Mrd. EUR (0,8 % der Gesamtmittel) zur Verfügung.

– Die Teilrubrik 3b (Unionsbürgerschaft), mit 0,5 % des Gesamtbudgets (4,698 Mrd. EUR), sah Ausgaben für öffentliche Gesundheit und Verbraucherschutz, Kultur-, Jugend- und Informationspolitik sowie den Dialog mit den Bürgern vor.

(5) Die Rubrik 4 (Die EU als globaler Partner) deckt alle Außenmaßnahmen der EU ab. Dafür standen 5,7 % der Gesamtmittel (55,935 Mrd. EUR) zur Verfügung.

(6) Aus der Rubrik 5 werden die Verwaltungsausgaben aller Organe und Einrichtungen sowie Ruhegehälter finanziert. Im Zeitraum 2007 bis 2013 waren dafür 5,6 % der Gesamtmittel (54,932 Mrd. EUR) vorgesehen.

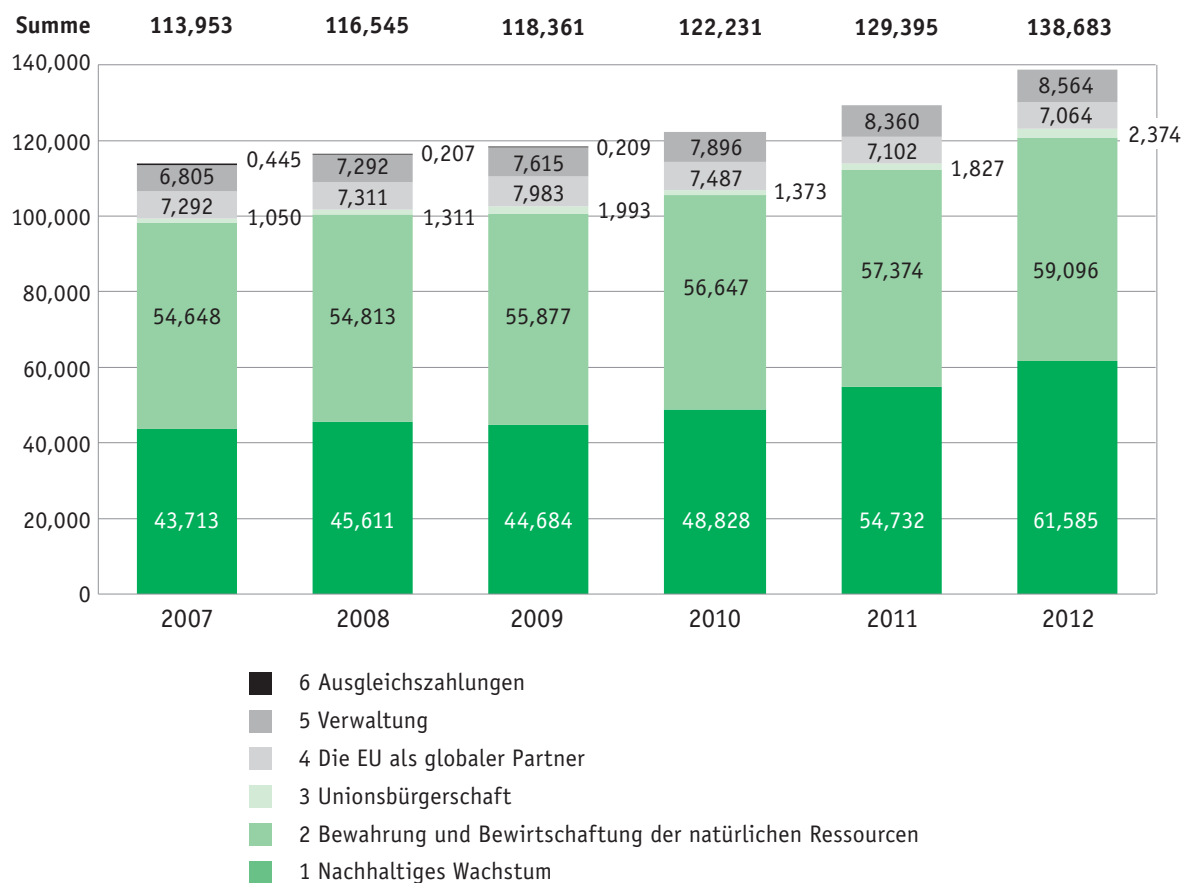
(7) Die Ausgleichszahlungen der Rubrik 6 (937 Mio. EUR) stellten Sondermittel für Rumänien und Bulgarien im Zusammenhang mit ihrem EU-Beitritt für die Jahre 2007 bis 2009 bzw. für Kroatien im Jahr 2013 dar.

Zahlungen

7 Die aus dem EU-Budget geleisteten Zahlungen (tatsächliche Ausgaben) der Jahre 2007 bis 2012 sind in Abbildung 5 dargestellt. Sie betragen im Jahr 2012 138,683 Mrd. EUR (129,395 Mrd. EUR im Jahr 2011) und stiegen damit um 7,2 % gegenüber 2011. Im Vergleich zum Jahr 2007 (113,953 Mrd. EUR), dem Beginn der Programmperiode mit entsprechenden Vorlaufzeiten bei der Umsetzung, bedeutete dies eine Steigerung um 21,7 %, die besonders in der Rubrik 1 (Nachhaltiges Wachstum) zu verzeichnen war. Der Anstieg in dieser Rubrik lässt sich ab dem Jahr 2010 insbesondere auf Ausgaben zur Erreichung der Ziele der Strategie Europa 2020 zurückführen (Details siehe TZ 51). Die Europäische Kommission bekannte sich in diesem Zusammenhang dazu, die Ziele der Strategie Europa 2020¹¹ durch verstärkte Prioritätensetzung und ein genaueres Ausrichten der EU-Ausgaben auf diese Ziele zu erreichen und erhöhte dementsprechend die Ausgaben der Rubrik 1a für die Wettbewerbsfähigkeit für Wachstum und Beschäftigung (Forschung und Innovation, Bildung und Ausbildung, EU-Netze, Sozialpolitik, Binnenmarkt und damit einhergehende Maßnahmen).

¹¹ Wachstums- und Beschäftigungsstrategie der EU durch fünf Kernziele: Beschäftigung, Forschung und Entwicklung, Klima/Energie, Bildung, soziale Eingliederung und Armutsbekämpfung

Abbildung 5: Zahlungen 2007 bis 2012 nach Rubriken, in Mrd. EUR



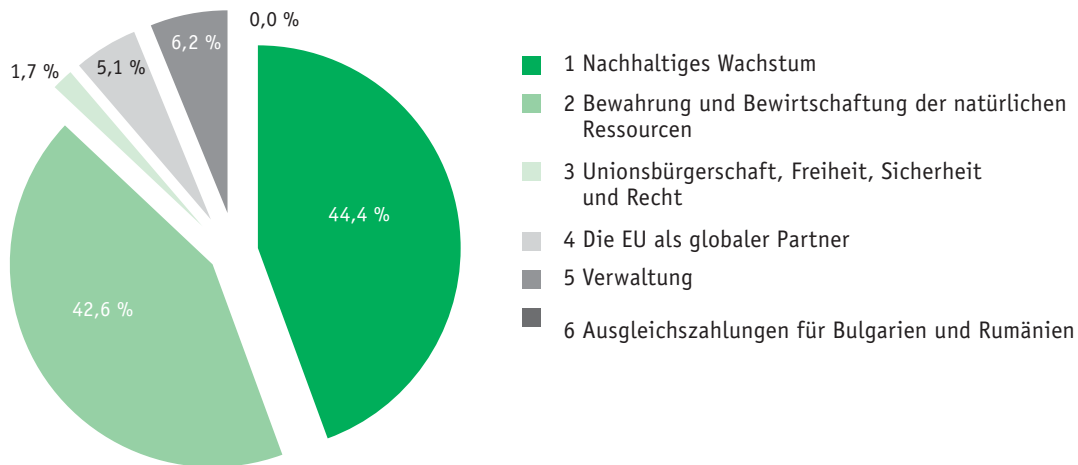
Quellen: Europäische Kommission, Finanzbericht EU-Haushalt 2012; Darstellung RH

Wie aus den Abbildungen 5 und 6 zu entnehmen ist, entfielen im Jahr 2012 insgesamt

- auf die Rubrik 1 (Nachhaltiges Wachstum) 61,585 Mrd. EUR bzw. 44,4 %;
- auf die Rubrik 2 (Bewahrung und Bewirtschaftung der natürlichen Ressourcen) 59,096 Mrd. EUR bzw. 42,6 % der gesamten Zahlungen;
- auf die Rubrik 3 (Unionsbürgerschaft, Freiheit, Sicherheit und Recht) 2,374 Mrd. EUR bzw. 1,7 %;
- auf die Rubrik 4 (Die EU als globaler Partner) 7,064 Mrd. EUR bzw. 5,1 % und
- auf die Rubrik 5 (Verwaltung) 8,564 Mrd. EUR bzw. 6,2 %.

Keine Zahlungen erfolgten aus der Rubrik 6 (Ausgleichszahlungen).

Abbildung 6: Zahlungen 2012 nach Rubriken (in %)



Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: Europäische Kommission, Finanzbericht EU-Haushalt 2012; Darstellung RH

Ein überwiegender Teil der Mittel (87,0 %) floss mit 44,4 % bzw. 42,6 % in die zwei ersten Rubriken „Nachhaltiges Wachstum“ und „Bewahrung und Bewirtschaftung der natürlichen Ressourcen“.

Vergleich der Zahlungen mit dem Finanzrahmen 2007 bis 2013

- 8 (1) Im Folgenden sind die Summe der Zahlungen der Jahre 2007 bis 2012 pro (Teil-)Rubrik sowie deren Anteil an den insgesamt dafür vorgesehenen Mitteln der Finanzperiode 2007 bis 2013 dargestellt. Dabei handelt es sich jedoch nur um eine Größenordnung, weil noch Zahlungen für die Finanzperiode 2000 bis 2006 in den Jahren 2007 bis 2012 erfolgten; zudem sind Verpflichtungen mit tatsächlichen Zahlungen verglichen, weil die IIV nur die Mittel für Verpflichtungen, nicht jedoch die Mittel für Zahlungen auf die Rubriken aufgliedert:

Tabelle 2: Vergleich der Verpflichtungen 2007 bis 2013 des Finanzrahmens mit den Zahlungen der Jahre 2007 bis 2012

Rubrik		Mittel für Verpflichtungen 2007 bis 2013 des Finanzrahmens 2007 bis 2013	Summe der tatsächlichen Zahlungen 2007 bis 2012	Anteil
		in Mio. EUR		in %
1	Nachhaltiges Wachstum	439.115	299.153	68,1
1a	Wettbewerbsfähigkeit für Wachstum und Beschäftigung	90.250	64.641	71,6
1b	Kohäsion für Wachstum und Beschäftigung	348.865	234.512	67,2
2	Bewahrung und Bewirtschaftung der natürlichen Ressourcen	412.611	338.455	82,0
3	Unionsbürgerschaft, Freiheit, Sicherheit und Recht	12.247	9.928	81,1
3a	Freiheit, Sicherheit und Recht	7.549	3.759	49,8
3b	Unionsbürgerschaft	4.698	6.169	131,3
4	Die EU als globaler Partner	55.935	44.239	79,1
5	Verwaltung	54.932	46.532	84,7
6	Ausgleichszahlungen für Bulgarien und Rumänien und Kroatien	937	861	91,9
Summe		975.777	739.168	75,8
Mittel für Zahlungen 2007 bis 2013		925.950		
Summe der tatsächlichen Zahlungen 2007 bis 2012			739.168	79,9

Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: Europäische Kommission, Finanzbericht EU-Haushalt 2012; Finanzrahmen 2007 bis 2014; Berechnungen RH

(2) Insgesamt wurden bis zum Jahr 2012 75,8 % der Verpflichtungsbeträge ausbezahlt. Die Rubrik 3b verzeichnete eine erhebliche Überschreitung der Verpflichtungen mit 131,3 %. Dies resultierte daraus, dass die Ausgabenobergrenzen etwa für den Solidaritätsfonds der EU¹² nicht galten. 2012 wurde der Solidaritätsfonds zwei Mal beansprucht, beide Male nach Naturkatastrophen in Italien.¹³

¹² Aus dem Solidaritätsfonds der EU (EUSF) wird eine finanzielle Unterstützung gewährt, wenn sich in einem Mitgliedstaat oder einem Bewerberland (Beitrittskandidat) eine schwere Katastrophe ereignet.

¹³ Berichtigungshaushalt Nr. 2, ABl. Nr. L 214 vom 10. August 2012, und Berichtigungshaushalt Nr. 5, ABl. Nr. L 15 vom 18. Jänner 2013

(3) Vergleicht man die im Finanzrahmen 2007 bis 2013 vorgesehenen Zahlungen von 925,950 Mrd. EUR mit den tatsächlich bereits erfolgten Zahlungen von 739,168 Mrd. EUR, so wurden in den Jahren 2007 bis 2012 rd. 79,9 % der bis 2013 vorgesehenen Mittel tatsächlich ausbezahlt. Im Zeitraum 2007 bis 2011 (600,484 Mrd. EUR) waren es 64,9 %. Für das Jahr 2013 verblieben rd. 20,1 %. Das ist mehr als im Durchschnitt der vorhergehenden Jahre des Programmzeitraums 2007 bis 2013.

Gleichzeitig ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Mittel für in diesem Programmzeitraum genehmigte Projekte auch nach dem Jahr 2013 ausbezahlt werden (vgl. Art. 89 Strukturfondsverordnung¹⁴), so wie in der Periode 2007 bis 2013 noch Zahlungen für in der Periode 2000 bis 2006 bewilligte Projekte anfielen. Eine vollständige Mittelausschöpfung für die Periode 2007 bis 2013 ist laut Auskunft des BMLFUW für Österreich jedenfalls im Bereich des ELER zu erwarten (siehe auch Nutzung der EU-Mittel in Österreich ELER und Strukturfonds TZ 24 und 25).

EU-Zahlungsflüsse im EU-Vergleich

Einnahmen und
Ausgaben nach
EU-Mitgliedstaaten

9 (1) In Tabelle 3 sind die tatsächlichen Einnahmen und Ausgaben der EU für den Zeitraum 2007 bis 2012, gegliedert nach Mitgliedstaaten, gegenübergestellt:

¹⁴ VO (EG) Nr. 1083/2006 des Rates vom 11. Juli 2006 mit allgemeinen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds und den Kohäsionsfonds, ABl. Nr. L 210 vom 31. Juli 2006

EU-Zahlungsflüsse im EU-Vergleich

Tabelle 3: Einnahmen (inklusive TEM) und Ausgaben der EU nach Mitgliedstaaten (2007 und 2012) gereiht nach BIP 2012

	BIP	Einnahmen			Ausgaben		
	2012 ¹	2007	2012	2007-2012	2007	2012	2007-2012
	in Mrd. EUR	in Mio. EUR					
Deutschland	2.666,400	21.710,0	26.213,8	137.548,7	12.483,6	12.245,2	71.594,1
Frankreich	2.032,297	16.988,9	21.296,2	115.601,2	13.897,2	12.890,3	80.408,6
Vereinigtes Königreich	1.932,702	13.429,0	16.177,5	78.316,6	7.422,9	6.933,9	41.229,4
Italien	1.566,912	14.024,2	16.543,6	92.540,8	11.315,3	10.956,9	61.034,3
Spanien	1.029,002	9.838,2	10.746,5	62.862,4	12.795,9	14.257,2	77.550,6
Niederlande	599,338	6.302,8	6.080,2	33.871,2	1.916,4	2.123,6	12.366,9
Schweden	407,820	2.915,2	3.754,1	18.324,5	1.659,0	1.566,0	9.544,1
Polen	381,204	2.808,6	3.908,3	20.560,5	7.786,4	15.735,8	66.677,2
Belgien	375,881	4.371,9	5.243,6	28.617,6	5.678,8	6.969,1	37.326,6
Österreich	307,004	2.218,1	2.942,2	14.986,1	1.598,4	1.856,0	10.745,7
Dänemark	245,252	2.219,0	2.697,5	14.537,4	1.449,2	1.440,7	8.773,9
Griechenland	193,347	3.019,9	1.804,5	13.790,2	8.429,1	6.352,9	41.015,6
Finnland	192,350	1.629,4	2.001,9	10.812,6	1.423,4	1.324,1	7.879,2
Portugal	165,108	1.460,4	1.765,5	9.910,6	3.904,4	6.788,9	27.628,1
Irland	163,938	1.586,4	1.439,2	8.868,8	2.156,7	2.013,2	11.304,6
Tschechische Republik	152,926	1.167,0	1.594,0	8.711,3	1.721,0	4.529,4	18.084,8
Rumänien	131,579	1.089,4	1.457,1	7.475,4	1.602,4	3.445,5	15.642,2
Ungarn	96,968	870,2	928,4	5.547,0	2.427,6	4.177,1	21.156,8
Slowakei	71,096	519,2	742,8	3.909,5	1.082,6	2.286,8	9.493,7
Luxemburg	42,918	295,8	276,4	1.672,6	1.255,9	1.530,2	8.752,3
Bulgarien	39,927	290,8	416,9	2.208,8	591,5	1.732,5	6.603,8
Slowenien	35,319	359,4	398,5	2.381,8	390,1	931,8	3.997,3
Litauen	32,940	271,0	342,7	1.836,3	1.043,8	1.832,6	9.055,9
Lettland	22,257	199,0	229,1	1.216,6	675,0	1.179,5	4.929,8
Zypern	17,720	170,3	185,2	1.104,1	126,8	154,5	945,3
Estland	17,415	176,7	175,7	973,1	376,9	954,2	3.728,4
Malta	6,880	57,0	68,6	377,7	89,3	141,2	637,0
EU-27	12.926,499	109.987,5	129.430,0	698.563,1	105.299,5	126.349,1	668.106,2
Haushaltsüberschuss Vorjahr		1.847,6	1.497,0	13.462,6			
Überschuss des Garantiefonds für externe Hilfe		260,9	-	386,7			
sonstige Einnahmen		5.467,0	8.613,8	41.696,7			
Drittländer				0,0	5.140,5	6.239,2	36.301,1
sonstige				0,0	2.059,6	3.263,1	16.930,2
zweckgebunden				0,0	1.453,6	2.831,9	17.830,3
gesamt		117.563,0	139.540,8	754.109,1	113.953,3	138.683,3	739.167,8

Rundungsdifferenzen möglich

¹ EUROSTAT Bruttoinlandsprodukt zu Marktpreisen Stand 18. März 2014

Quellen: Europäische Kommission, Tabelle zu Finanzbericht EU-Haushalt 2012; Eurostat

Die höchsten Beiträge zu den EU-Einnahmen leistete im Jahr 2012, ebenso wie im Vorjahr, Deutschland, gefolgt von Frankreich, Italien, dem Vereinigten Königreich und Spanien. Aus diesen fünf Ländern stammten 70,3 % der EU-Einnahmen aller 27 EU-Mitgliedstaaten (90,978 Mrd. EUR). Österreich lag an zehnter Stelle und trug mit 2,942 Mrd. EUR 2,3 % zu den Einnahmen der EU bei.

Die meisten EU-Mittel flossen im Jahr 2012 an Polen, gefolgt von Spanien, Frankreich, Deutschland und Italien. Bezogen auf die Ausgaben an die EU-27 im Jahr 2012 (126,349 Mrd. EUR) entfielen auf diese fünf Länder mehr als die Hälfte (52,3 %) aller zuordenbaren Ausgaben. Österreich lag an 16. Stelle und erhielt laut Europäischer Kommission mit 1,856 Mrd. EUR 1,5 % der auf die Mitgliedstaaten zurechenbaren EU-Ausgaben.

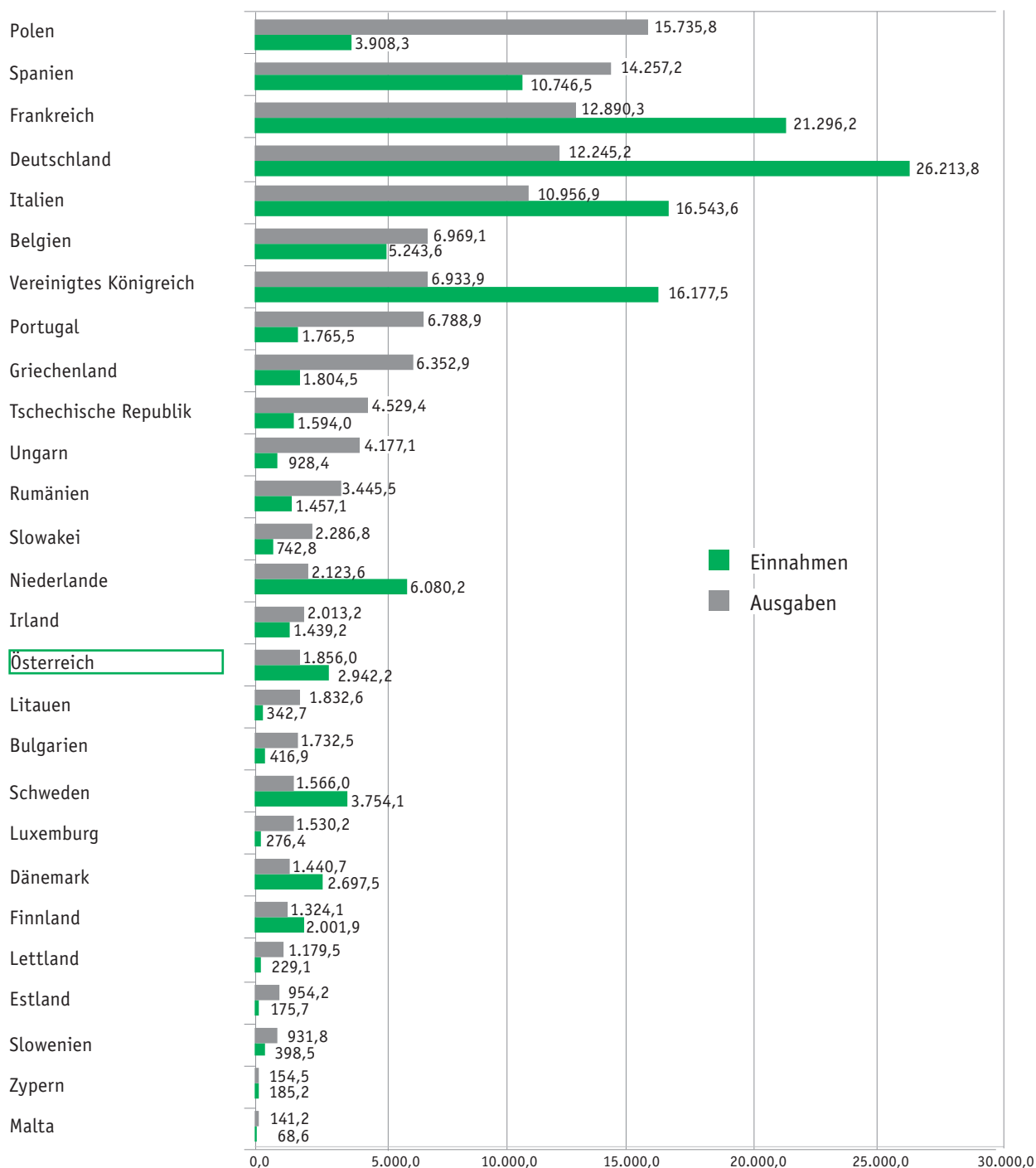
(2) Wenn man die nationalen Bruttoinlandsprodukte (BIP) ins Verhältnis zu den Ausgaben setzt, erhielt Litauen mit 5,6 % den höchsten Anteil, gefolgt von Estland, Lettland, Bulgarien und Ungarn. Den geringsten Anteil erhielten die Niederlande, das Vereinigte Königreich und Schweden mit jeweils 0,4 %.

Bezogen auf das nationale BIP zahlte Österreich im Jahr 2012 mit 2,942 Mrd. EUR knapp unter 1,0 % an die EU, womit es mit Ungarn an 21. Stelle aller 27 EU-Mitgliedstaaten lag (2011 noch an 23. Stelle) und erhielt Zahlungen von der EU in der Höhe von 0,6 % des BIP, was – wie im Jahr 2011 – der 22. Stelle entsprach.

(3) Die Abbildung 7 zeigt die Ausgaben der EU an die Mitgliedstaaten im Jahr 2012 nach der Höhe gereiht. Österreich lag dabei im unteren Mittelfeld. 15 Mitgliedstaaten erhielten in absoluten Zahlen mehr und elf Mitgliedstaaten weniger Rückflüsse als Österreich. Im Jahr 2012 waren bei zehn Mitgliedstaaten (inkl. Österreich) die Zahlungen an die EU (EU-Einnahmen) höher als die Ausgaben der EU an sie, 17 Mitgliedstaaten erhielten mehr, als sie an die EU zahlten.

EU-Zahlungsflüsse im EU-Vergleich

Abbildung 7: Einnahmen und Ausgaben der EU von den/an die jeweiligen Mitgliedstaaten im Jahr 2012 (in Mio. EUR; gereiht nach Ausgabenhöhe)



Quellen: Europäische Kommission, Finanzbericht EU-Haushalt 2012; Darstellung RH

Die Nettosalden im
EU-Vergleich

10 (1) Für die Gegenüberstellung der Zahlungen und Rückflüsse (Feststellung der Nettosalden) verwendet die Europäische Kommission eine besondere Berechnungsmethode. Diese Berechnungsmethode nimmt zu den Zahlungen und Rückflüssen folgende Korrekturen vor:¹⁵

- Als Ausgaben zieht sie die operativen Ausgaben heran; das sind die Rückflüsse an die EU-Mitgliedstaaten ohne EU-seitige Verwaltungsausgaben.
- Die traditionellen Eigenmittel (TEM) zählt sie – wie bei der Berechnung der „Korrektur der Haushaltsungleichgewichte zugunsten des Vereinigten Königreichs“ (VK-Korrektur) – nicht den Einnahmen zu. Da die TEM sich aus der Durchführung gemeinsamer Politiken (wie der Gemeinsamen Agrarpolitik und der Zollunion¹⁶) ergeben, werden sie nicht als nationaler Beitrag, sondern als reine EU-Einnahme betrachtet.¹⁷
- Weiters wird einnahmenseitig nicht der tatsächliche „nationale“ Beitrag der Mitgliedstaaten herangezogen, sondern der mittels Aufteilungsschlüssel errechnete Beitrag:

Der Aufteilungsschlüssel ist der jeweilige Anteil der einzelnen Mitgliedstaaten an der Summe der nationalen Beiträge; die Summe der nationalen Beiträge wird so angepasst, dass sie den aufgeteilten operativen EU-Gesamtausgaben¹⁸ entspricht, so dass der Nettosaldo auf EU-Ebene auf Null lautet.

¹⁵ Die Grundlagen für diese Methode bilden u.a. der Beschluss Nr. 2000/597 des Rates vom 29. September 2000, das Ratsdokument Nr. 10646/00 ADD 2 vom 21. September 2000 sowie das Arbeitsdokument der Europäischen Kommission, 9851/07 ADD 2, „Berechnung, Finanzierung, Zahlung und Einstellung der Korrektur der Haushaltsungleichgewichte zugunsten des Vereinigten Königreichs („VK-Korrektur“) in den Haushaltsplan gemäß den Art. 4 und 5 des Beschlusses 2007/436/EG, Euratom des Rates über das System der Eigenmittel der Europäischen Gemeinschaften“.

¹⁶ Zollunion bedeutet, dass der Handel zwischen den Mitgliedstaaten nicht durch Zölle oder gleichwirkende Abgaben behindert werden darf und dass grundsätzlich ein Verbot von mengenmäßigen Einfuhr- und Ausfuhrbeschränkungen besteht.

¹⁷ Außerdem ist der Wirtschaftsteilnehmer, dem die Zollabgaben auferlegt werden, nicht immer in dem Mitgliedstaat ansässig, der die Abgaben erhebt. Die Zuordnung dieser Beiträge nach Mitgliedstaaten wäre daher fehlerhaft.

¹⁸ Bei den operativen EU-Gesamtausgaben bleiben die Ausgaben für die Verwaltung (z.B. Gehälter, Gebäudemieten) unberücksichtigt. Besonders hohe Einnahmen von der EU für Verwaltung erhalten Belgien und Luxemburg, weil dort die zentralen Institutionen der EU ansässig sind. Würden die Verwaltungsausgaben berücksichtigt werden, dann hätte dies etwa zur Folge, dass Belgien und Luxemburg Nettoempfänger wären.

EU-Zahlungsflüsse im EU-Vergleich

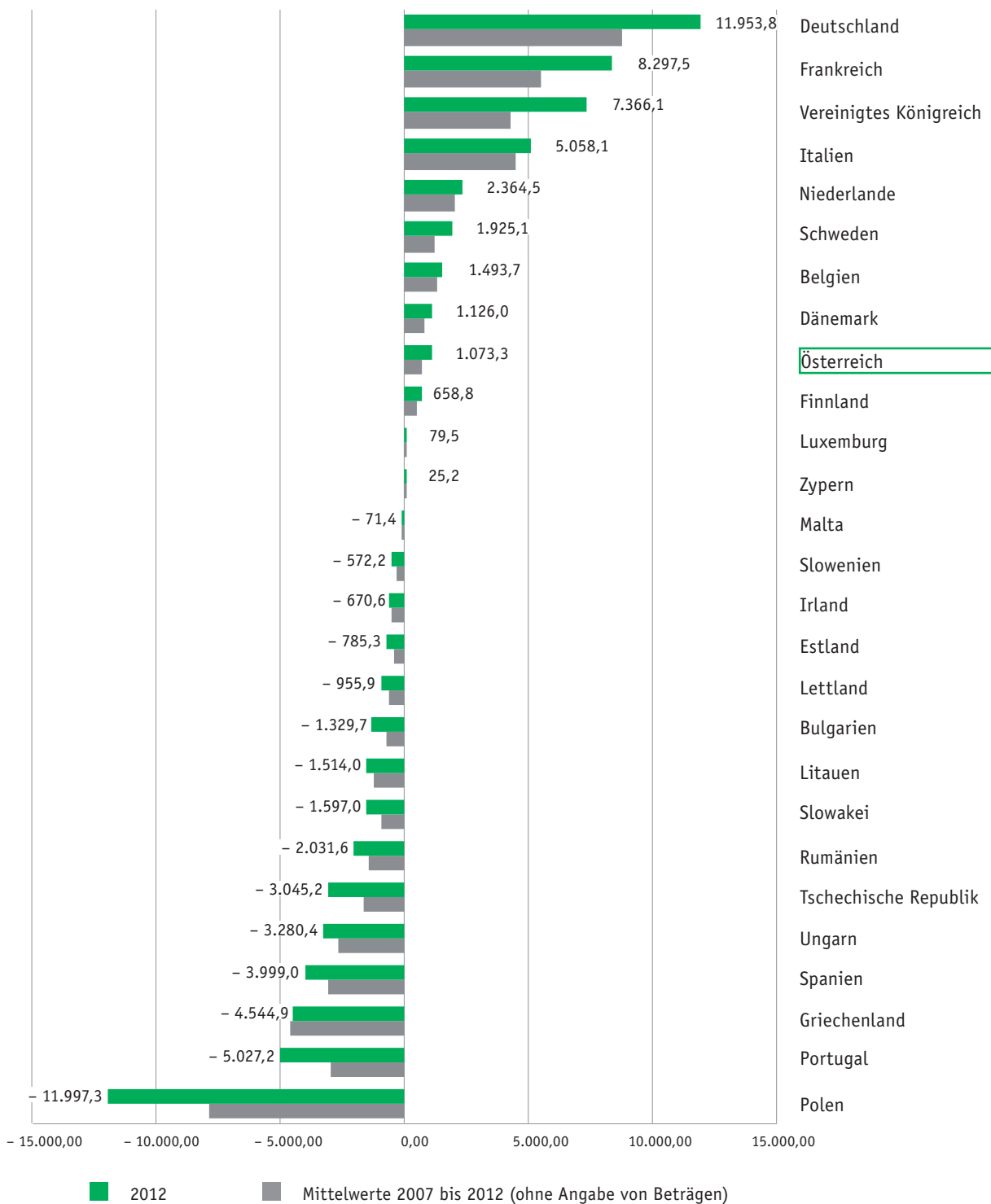
(2) Die Abbildungen 8 und 9 zeigen die Nettosalde der EU-Mitgliedstaaten auf der Grundlage der Berechnungen der Europäischen Kommission für das Jahr 2012 und als Mittelwert der Jahre 2007 bis 2012, einerseits in absoluten Zahlen (Abbildung 8) und andererseits als Anteil am Bruttonationaleinkommen (BNE) (Abbildung 9).

Seit dem Jahr 2012 ist Zypern wieder Nettozahler. Damit gab es im Jahr 2012 zwölf Nettozahler und 15 Nettoempfänger. Der mit deutlichem Abstand größte Nettozahler war im Jahr 2012 und ebenso im Mittel 2007 bis 2012 Deutschland, gefolgt von Frankreich, dem Vereinigten Königreich (im Mittel an vierter Stelle), Italien (im Mittel an dritter Stelle), den Niederlanden, Schweden (im Mittel an sechster Stelle) und Belgien (im Mittel an fünfter Stelle).

Österreich befand sich 2012 – wie schon im Jahr 2011 – sowie auch im Mittel der Jahre 2007 bis 2012 an neunter Stelle der Nettozahler. Der Nettosaldo Österreichs war im Jahr 2012 mit einem Betrag von 1,073 Mio. EUR ähnlich dem von Dänemark und erheblich höher als etwa jener Finnlands.

Der größte Nettoempfänger im Jahr 2012 war (so wie im Mittel der Jahre 2007 bis 2012) Polen gefolgt von Portugal, Griechenland, Spanien und Ungarn.

Abbildung 8: Nettozahler und Nettoempfänger im Jahr 2012 und als Mittelwerte der Jahre 2007 bis 2012 (in Mio. EUR)

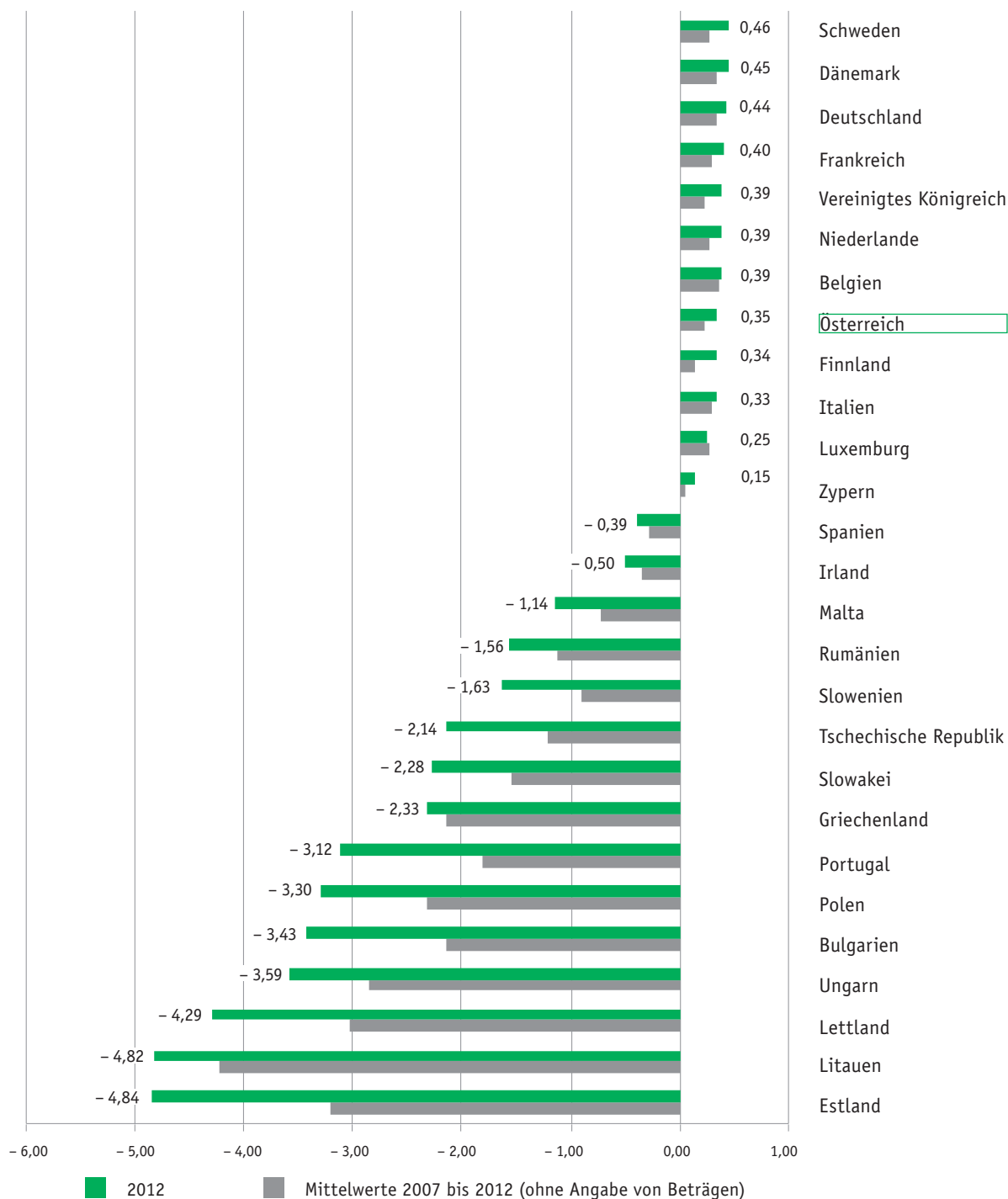


Quellen: Europäische Kommission, Finanzbericht EU-Haushalt 2012; Darstellung RH

EU-Zahlungsflüsse im EU-Vergleich

(3) Setzt man die Nettosalden der einzelnen Mitgliedstaaten in Bezug zu deren Wirtschaftsleistung (Bruttonationaleinkommen – BNE), ergibt sich folgendes Bild:

Abbildung 9: Nettosalden in % des Bruttonationaleinkommens (BNE) 2012 und als Mittelwerte der Jahre 2007 bis 2012



Quellen: Europäische Kommission, Finanzbericht EU-Haushalt 2012; Darstellung RH

Das Verhältnis zum jeweiligen BNE zeigt eine etwas veränderte Reihung der Nettozahler als die Berücksichtigung der reinen Euro-Beträge. Im Jahr 2012 wiesen Schweden vor Dänemark und Deutschland die höchsten Nettosalde aus, gefolgt von Frankreich, dem Vereinigten Königreich, der Niederlande und Belgien. Demgegenüber hatten Estland, Litauen und Lettland die niedrigsten, gefolgt von Ungarn, Bulgarien und Polen.

Im Mittel der Jahre 2007 bis 2012 hatte Belgien den höchsten Nettosaldo im Verhältnis zum BNE und Litauen mit Abstand den niedrigsten.

Der Nettosaldo Österreichs im Verhältnis zum BNE betrug im Jahr 2012 0,4 %, im Mittel der Jahre 2007 bis 2012 0,2 % (ähnlich wie das Vereinigte Königreich mit 0,2 %). Österreich lag damit 2012 an achter Stelle bzw. – laut Mittelwertberechnung – an zehnter Stelle. Im Unterschied zur Betrachtung der absoluten Zahlen hatte sich die Position Österreichs hier gegenüber dem Jahr 2011 (zehnte bzw. elfte Stelle) verbessert.

EU-Zahlungsflüsse im Bundeshaushalt („Haushaltssaldo des Bundes“)

Entwicklung der Nettosalde Österreichs

11 Bei Anwendung der Berechnungsmethode der Nettosalde der Europäischen Kommission (TZ 10) ergibt sich folgendes Bild:

Tabelle 4: Nettosalde Österreichs gemäß Berechnungsmethode der Europäischen Kommission							
	2007 ¹	2008 ¹	2009 ²	2010	2011	2012	Durchschnitt
	in Mio. EUR						
Nettosaldo	545,50	341,39	431,55	676,96	805,11	1.073,30	645,63
Veränderung zum Vorjahr	+ 244,02	- 204,12	+ 90,16	+ 245,41	+ 128,16	+ 268,19	
	in %						
Veränderung zum Vorjahr	+ 80,9	- 37,4	+ 26,4	+ 56,9	+ 18,9	+ 33,3	

¹ berücksichtigt den Eigenmittelbeschluss 2007, der im Jahr 2009 rückwirkend in Kraft getreten ist

² bereinigt um den Sondereffekt des Eigenmittelbeschlusses 2007 die Jahre 2007 und 2008 betreffend Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: Europäische Kommission, Finanzbericht EU-Haushalt 2012; Berechnungen RH

EU-Zahlungsflüsse im Bundeshaushalt („Haushaltssaldo des Bundes“)

Die Zahlungen Österreichs an die EU stiegen gegenüber dem Vorjahr (9,4 %), während die Rückflüsse leicht zurückgingen (- 1,1 %, siehe TZ 11). Der Nettosaldo Österreichs betrug im Jahr 2012 1.073,30 Mio. EUR und lag damit erstmals über 1 Mrd. EUR (+ 33,3 %). Er war somit um 268,19 Mio. EUR höher als im Jahr 2011. Im Durchschnitt der Jahre 2007 bis 2012 lag er bei 645,63 Mio. EUR.

Aufgrund der Besonderheiten der Berechnung durch die Europäische Kommission (z.B. Nichtberücksichtigung der TEM) waren die Nettosalden Österreichs der Jahre 2007 bis 2012 (siehe Tabelle 4) jeweils niedriger als die entsprechenden Ergebnisse der Differenzrechnung zwischen den Zahlungen und Rückflüssen (siehe Tabelle 5).

EU-Zahlungen und Rückflüsse Österreichs

12.1 Österreich war in den Jahren 2007 bis 2012 immer EU-Nettozahler: Die Zahlungen an die EU (also Einnahmen der EU aus Österreich) waren höher als die Rückflüsse von der EU (also Ausgaben der EU an Österreich). Tabelle 5 stellt die Zahlungen und Rückflüsse und die Differenzen (ohne Korrekturen gemäß TZ 10) – den „Haushaltssaldo des Bundes“ – im Zeitraum 2007 bis 2012 dar:

Tabelle 5: Entwicklung der österreichischen EU-Zahlungen und Rückflüsse							
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Durchschnitt
	in Mio. EUR						
Zahlungen an die EU	2.218,08	2.194,39	2.315,84	2.626,88	2.688,67	2.942,20	2.497,68
Rückflüsse von der EU	1.598,44	1.777,34	1.816,59	1.821,65	1.875,81	1.856,00	1.790,97
Differenz	619,64	417,05	499,25	805,23	812,86	1.086,20	706,71
Veränderung der Differenz zum Vorjahr	+ 240,54	- 202,60	+ 82,21	+ 305,98	+ 7,63	+ 273,34	
	in %						
Veränderung der Differenz zum Vorjahr	+ 63,5	- 32,7	+ 19,7	+ 61,3	+ 0,9	+ 33,6	

Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: Europäische Kommission, Finanzbericht EU-Haushalt 2012; Berechnungen RH

Die Höhe der Zahlungen an die EU sank im Jahr 2008 geringfügig, stieg danach jedoch wieder an, insbesondere von 2009 auf 2010. Ursache dafür war u.a. der rückwirkend mit 1. Jänner 2007 in Kraft getre-

tene Eigenmittelbeschluss, wodurch im Jahr 2009 eine rückwirkende Aufrollung der Eigenmittel für die Jahre 2007 und 2008 erfolgte (u.a. rückwirkende Berücksichtigung der MwSt-Eigenmittel-Rabatte der Jahre 2007 und 2008 (siehe TZ 3).

Der Haushaltsplan für das Haushaltsjahr 2012 sah laut Finanzrahmen 2007 bis 2013 für Österreich zunächst einen Betrag¹⁹ in Höhe von 2,706 Mrd. EUR vor. Dieser Betrag wurde durch vier der insgesamt sechs Berichtigungshaushalte²⁰ (siehe TZ 2) für das Jahr 2012 weiter angehoben und ergab zuletzt für Österreich einen Betrag in Höhe von 2,891 Mrd. EUR. Die tatsächlichen Zahlungen Österreichs beliefen sich im Jahr 2012 auf 2,942 Mrd. EUR (siehe Tabelle 5).

Die Berichtigungshaushalte waren u.a. aufgrund folgender Umstände notwendig:²¹

- zusätzliche Mittel für die Bereiche Wachstum und Beschäftigung, Kohäsionspolitik und ländliche Entwicklung,
- Finanzierung der Zusatzkosten von ITER²² (gemeinsames Unternehmen der EU im Bereich Forschung) sowie
- zweimalige Inanspruchnahme von Mitteln aus dem Solidaritätsfonds aufgrund von Naturkatastrophen (siehe TZ 8).

Die Rückflüsse waren zu Beginn der Periode im Jahr 2007 noch geringer als in den Folgejahren, was am Beginn der neuen Programmperiode 2007 bis 2013 mit entsprechenden Vorlaufzeiten bei der Umsetzung lag. In den Folgejahren stiegen die Rückflüsse, bis die Europäische Kommission im Jahr 2012 im Bereich der Strukturfonds die Zahlungen aussetzte bzw. unterbrach. Im Bereich der Agrarfonds wirkten sich u.a. nicht entsprechend durchgeführte Kontrollen (vor allem im Zusammenhang mit Almen) ebenfalls auf die Rückflüsse aus (siehe TZ 16, 17).

¹⁹ gemeint sind Verpflichtungen

²⁰ Berichtigungshaushaltsplan Nr. 3, ABl. Nr. L 221 vom 17. August 2012, Berichtigungshaushaltsplan Nr. 4, ABl. Nr. L 355 vom 21. Dezember 2012, Berichtigungshaushaltsplan Nr. 5, ABl. Nr. L 15 vom 18. Jänner 2013 und Berichtigungshaushaltsplan Nr. 6, ABl. Nr. L 57 vom 28. Februar 2013

²¹ Zum Teil wurden durch die Berichtigungshaushalte sowohl die Verpflichtungen als auch die Zahlungen erhöht, zum Teil beschränkten sich die Erhöhungen auf die Verpflichtungen.

²² International Thermonuclear Experimental Reactor, Kernfusion für die Energiegewinnung

EU-Zahlungsflüsse im Bundeshaushalt („Haushaltssaldo des Bundes“)

Im Jahr 2012 betrug die Differenz zwischen Zahlungen und Rückflüssen 1.086,20 Mio. EUR. Sie hatte sich gegenüber dem Vorjahr insbesondere aufgrund der – wie oben ausgeführt – gestiegenen Zahlungen an die EU um rd. 34 % erhöht. Zur Entwicklung der Rückflüsse siehe TZ 14 ff.

12.2 Der RH wies darauf hin, dass im Durchschnitt der Jahre 2007 bis 2012 die Zahlungen an die EU 2,498 Mrd. EUR betragen, während sich die Rückflüsse auf 1,791 Mrd. EUR beliefen. Die durchschnittliche Differenz zwischen Zahlungen und Rückflüssen betrug dementsprechend 706,71 Mio. EUR.

12.3 *Das BMF wies in seiner Stellungnahme darauf hin, dass es Darstellungen der Nettopositionen, die von jener der Europäischen Kommission abwichen, unter anderem aus Vergleichsgründen ablehne.*

12.4 Der RH entgegnete dem BMF, dass die Darstellung der Nettosalde gemäß der Berechnungsmethode der Europäischen Kommission dem Vergleich der Mitgliedstaaten untereinander dient. Dabei werden die EU-seitigen Verwaltungsausgaben nicht berücksichtigt und die nationalen Beiträge der Mitgliedstaaten an die EU mittels eines Aufteilungsschlüssels umgerechnet. Aus Gründen der Transparenz erachtet der RH die Darstellung der Zahlungen Österreichs an die EU und die Rückflüsse der EU an Österreich jedenfalls als zweckmäßig.

Beitrag Österreichs
an die EU

13 (1) Die Republik Österreich trägt gem. Art. 311 AEUV zur Finanzierung der Eigenmittel der EU bei (siehe TZ 2). Die Zahlungen des Bundes an die EU umfassen auch die Beiträge der Länder und Gemeinden. Die Höhe der Beitragsleistungen der Länder und Gemeinden ermittelt sich nach Maßgabe des § 9 Abs. 2 Z 3 und Abs. 3 des Finanzausgleichsgesetzes (FAG) 2008.

Tabelle 6: Anteile der Länder und Gemeinden am EU-Beitrag

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Veränderung 2007 bis 2012
	in Mio. EUR						in %
Gesamtbeitrag¹	2.188	2.050	2.279	2.336	2.512	2.888	+ 32,0
Anteile aufgrund FAG 2008²							
Länder	461	461	511	546	579	646	+ 40,1
Gemeinden	99	104	97	100	107	111	+ 12,1
Bund (= Differenz zum Gesamtbeitrag)	1.628	1.485	1.671	1.690	1.826	2.131	+ 30,9

¹ Die Abweichungen zu den in den Finanzberichten der Europäischen Kommission genannten Beträgen beruhen auf Periodenabgrenzungen.

² Aufgrund unterschiedlicher Jahresabgrenzungen sind die beim Ansatz 2/16904 „Beitrag zur Europäischen Union“ verbuchten Ab-Überweisungen nicht mit den gemäß den jeweiligen Finanzausgleichsgesetzen ermittelten Bemessungsgrundlagen für die EU-Beiträge der Länder vergleichbar.

Rundungsdifferenzen möglich

Quelle: BMF

Im Jahr 2012 betrug der Anteil der Länder am Gesamtbeitrag 22,4 %, der Anteil der Gemeinden 3,8 %. Vergleicht man die Beiträge des Jahres 2012 mit denen des Jahres 2007, erhöhten sich die Beiträge der Länder um 40,1 %, die der Gemeinden um 12,1 %. Der Beitrag der Länder basiert auf einem fixen Prozentsatz (16,835 %) der Bemessungsgrundlage, welche sich aus den MwSt- und BNE-Eigenmitteln und einem im FAG normierten Betrag zusammensetzt. Der Anteil der Gemeinden hängt von der Höhe der Ertragsanteile der Gemeinden ab. Eine Abhängigkeit der Länder- und Gemeindebeiträge vom tatsächlichen österreichischen EU-Beitrag ist daher nur teilweise bei den Ländern gegeben und führt zur unterschiedlichen Entwicklung der Beitragsleistung der drei Gebietskörperschaftsebenen.

(2) Die von der EU benötigten Mittel werden im österreichischen Bundeshaushalt auf dem Eigenmittelkonto (dem sogenannten „Art. 9-Konto“) gem. Art. 9 VO (EG, Euratom) Nr. 1150/2000 bereitgestellt. Dieses Konto bildet im Bundeshaushalt den Voranschlagsansatz (VA-Ansatz) 2/16904 (bis 2008: VA-Ansatz 2/52904), auf dem die Zahlungen an die EU als negative Einnahme in der Untergliederung „Öffentliche Abgaben“ (UG 16) gem. § 16 Abs. 3a des Bundeshaushaltsgesetzes (BHG) veranschlagt und verrechnet werden. Die Zahlungen auf diesem VA-Ansatz zeigen den „nationalen EU-Beitrag“ (Eigenmittel ohne TEM), die Forderungen, den Saldo bzw. das Guthaben auf dem „Art. 9-Konto“.

EU-Zahlungsflüsse im Bundeshaushalt („Haushaltssaldo des Bundes“)

Folgende Tabelle stellt in verkürzter Form²³ die Überweisungen auf das bzw. vom Art. 9-Konto sowie die Entwicklung des Saldos für die Jahre 2007 bis 2012 dar:

Tabelle 7: Überweisungen auf das bzw. vom Art. 9-Konto von 2007 bis 2012						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
	in Mio. EUR					
Anfangssaldo	97,21	157,87	394,37	204,34	251,46	279,67
+ Gutschriften gesamt ¹	2.181,43	2.219,02	2.241,92	2.545,58	2.713,99	2.830,91
– Zahlungsabruf durch die Europäische Kommission	2.120,77	1.982,51	2.431,94	2.498,46	2.685,78	3.081,31
= Endsaldo	157,87	394,37	204,34	251,46	279,67	29,27

¹ Die Abweichungen zu den in den Finanzberichten der Europäischen Kommission genannten Beträgen beruhen auf Periodenabgrenzungen.

Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: Bundesrechnungsabschluss (BRA) 2012 und 2013

Die Gutschriften entsprechen dem Beitrag Österreichs an die EU (mit leichten Abweichungen aufgrund von Periodenabgrenzungen), der Zahlungsabruf durch die Europäische Kommission dem tatsächlich aus dem österreichischen Haushalt finanzierten Betrag. Die Tabelle 7 zeigt, dass die Europäische Kommission in den Jahren 2007 bis 2011 – mit Ausnahme des Jahres 2009 – weniger Mittel abgerufen hatte, als es dem Beitrag Österreichs entsprach. Dadurch hatte sich ab dem Jahr 2010 der Saldo wieder erhöht und lag im Jahr 2012 bei 279,67 Mio. EUR. Im Jahr 2012 rief die Europäische Kommission mit 3,081 Mrd. EUR erstmals wieder einen den Jahresbeitrag Österreichs 2012 deutlich übersteigenden Betrag ab. Der Endsaldo reduzierte sich dadurch auf 29,27 Mio. EUR (im Vorjahr 279,67 Mio. EUR).

Rückflüsse der EU-Mittel an Österreich

14 (1) Auch die Rückflüsse der EU-Mittel bestimmen sich nach dem Finanzrahmen 2007 bis 2013 und sind in den Rubriken 1 bis 6 bestimmten Politikfeldern zugeordnet.

Die folgende Tabelle zeigt die Rückflüsse nach Österreich aufgliedert nach Rubriken:

²³ Nähere Details können dem Bundesrechnungsabschluss 2013 entnommen werden.

Tabelle 8: Rückflüsse nach Österreich 2007 bis 2012

		2007	2008	2009	2010	2011	2012	Summe 2007 bis 2012
Rubrik		in Mio. EUR						
1	Nachhaltiges Wachstum	423,03	485,00	452,17	403,08	501,76	501,98	2.767,02
	<i>davon</i>							
1a	<i>Wettbewerbsfähigkeit</i>	158,32	253,05	210,94	240,88	283,01	270,02	1.416,22
1b	<i>Kohäsion</i>	264,71	231,94	241,23	162,20	218,76	231,96	1.350,80
2	Bewahrung und Bewirtschaftung natürlicher Ressourcen	1.129,99	1.217,84	1.307,75	1.351,24	1.312,39	1.289,55	7.608,76
3	Unionsbürgerschaft, Freiheit, Sicherheit und Recht	25,42	30,85	36,64	46,51	42,55	45,44	227,41
	<i>davon</i>							
3a	<i>Freiheit, Sicherheit und Recht</i>	16,49	19,82	25,50	35,17	32,82	33,64	163,44
3b	<i>Unionsbürgerschaft</i>	8,93	11,03	11,14	11,34	9,73	11,80	63,97
4	Die EU als globaler Partner	-	-	-	-	-	-	-
5	Verwaltung	20,00	43,65	20,03	20,82	19,11	19,00	142,61
6	Ausgleichszahlungen	-	-	-	-	-	-	-
Summe		1.598,44	1.777,34	1.816,59	1.821,65	1.875,81	1.855,97	10.745,80

Rundungsdifferenzen möglich

Quelle: Europäische Kommission, Finanzbericht EU-Haushalt 2012

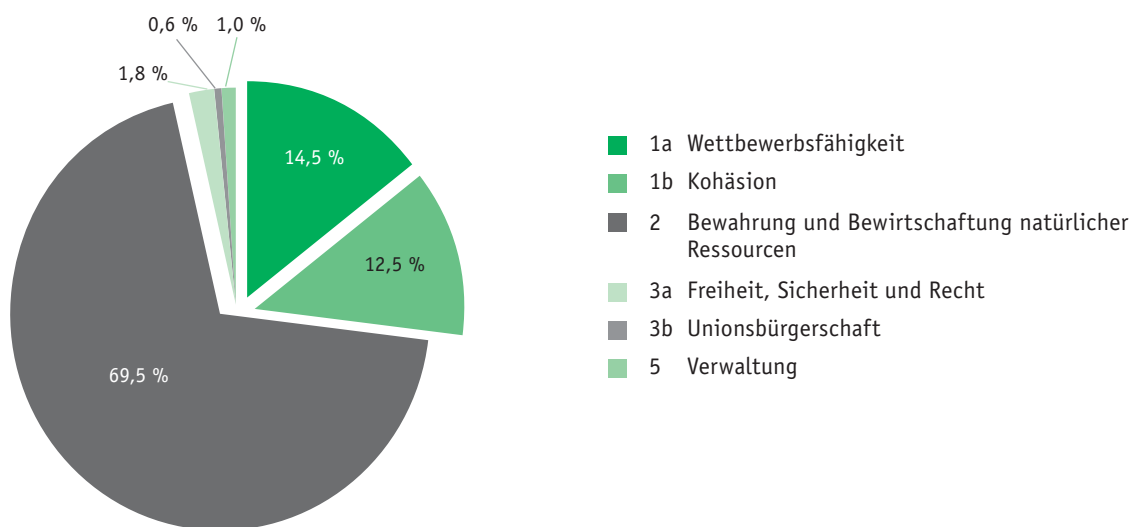
(2) Laut Angaben der Europäischen Kommission wurden im Jahr 2012 insgesamt 1,856 Mrd. EUR an Österreich ausbezahlt. Das war 1,1 % weniger als im Vorjahr mit 1,876 Mrd. EUR. Vom Gesamtbetrag für 2012 entfielen 1,837 Mrd. EUR auf die Rubriken 1 bis 3:

- 501,98 Mio. EUR (27,0 %) auf die Rubrik 1 (Nachhaltiges Wachstum) und
- 1,290 Mrd. EUR (69,5 %) auf die Rubrik 2 (Bewahrung und Bewirtschaftung natürlicher Ressourcen);
- die Rubrik 3 (Unionsbürgerschaft, Freiheit, Sicherheit und Recht) spielte mit 45,44 Mio. EUR (2,5 %) eine untergeordnete Rolle.

Aus der Rubrik 5 (Verwaltung) flossen im Jahr 2012 19,00 Mio. EUR (1,0 % des Gesamtbetrags) an Österreich. Die Rubriken 4 und 6 hatten für Österreich keine Bedeutung.

Rückflüsse der EU-Mittel an Österreich

Abbildung 10: Rückflüsse nach Österreich 2012 nach Rubriken in %



Quellen: Europäische Kommission, Finanzbericht EU-Haushalt 2012; Darstellung RH

(3) Die Rückflüsse in der Rubrik 1 (Nachhaltiges Wachstum) waren im Jahr 2012 nahezu unverändert zum Vorjahr. Die Rubrik 2 (Bewahrung und Bewirtschaftung natürlicher Ressourcen) verzeichnete einen Rückgang gegenüber dem Vorjahr von 22,84 Mio. EUR (- 1,7 %). Dies war auf 23,71 Mio. EUR geringere Rückflüsse für die ländliche Entwicklung (- 4,2 %) zurückzuführen (siehe TZ 17). In der Rubrik 3 (Unionsbürgerschaft, Freiheit, Sicherheit und Recht) waren die Rückflüsse um rd. 2,89 Mio. EUR (6,8 %) höher als im Vorjahr.

Verwendung der EU-Mittel nach Rubriken und Programmen

Wettbewerbsfähigkeit für Wachstum und Beschäftigung (Teilrubrik 1a)

15 Von den 501,98 Mio. EUR, die Österreich im Jahr 2012 aus der Rubrik 1 erhielt, entfielen 270,02 Mio. EUR auf den Politikbereich Wettbewerbsfähigkeit für Wachstum und Beschäftigung (Teilrubrik 1a). Der Schwerpunkt lag dabei auf dem Siebenten Rahmenprogramm für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration (RP7), aus dem insgesamt 157,72 Mio. EUR nach Österreich flossen. Der Ausbau der Trans-europäischen Netze (TEN) beanspruchte 46,28 Mio. EUR²⁴, das Bildungsprogramm „Lebenslanges Lernen“ 32,75 Mio. EUR:

²⁴ In der Programmperiode 2007 bis 2013 waren mit Stand Ende 2012 an rd. 30 über TEN kofinanzierten Projekten Endbegünstigte aus Österreich beteiligt. Beispiele dafür sind die Bahninfrastrukturprojekte zum Umbau der Bahnverbindungen im Großraum Wien in Verbindung mit dem neuen Wiener Zentralbahnhof und der Bahnverbindung Richtung Bratislava (2007-AT-17040-P) und das Projekt zur Bildung des Zentraleuropäischen Luftraumblocks (2010-EU-40106-S).

Tabelle 9: Rückflüsse der Rubrik 1a nach Österreich

		2007	2008	2009	2010	2011	2012
Rubrik		in Mio. EUR					
1	Nachhaltiges Wachstum	423,03	485,00	452,17	403,08	501,76	501,98
1a	Wettbewerbsfähigkeit für Wachstum und Beschäftigung	158,32	253,05	210,94	240,88	283,01	270,02
	<i>davon</i>						
	<i>Siebentes Rahmenprogramm für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration (RP7)</i>	<i>80,67</i>	<i>152,79</i>	<i>132,15</i>	<i>136,58</i>	<i>146,54</i>	<i>157,72</i>
	<i>Transeuropäische Netze (TEN)</i>	<i>39,17</i>	<i>61,97</i>	<i>39,44</i>	<i>56,94</i>	<i>72,26</i>	<i>46,28</i>
	<i>Lebenslanges Lernen</i>	<i>18,56</i>	<i>22,79</i>	<i>22,05</i>	<i>22,65</i>	<i>25,62</i>	<i>32,75</i>
	<i>Sonstige¹</i>	<i>19,91</i>	<i>15,50</i>	<i>17,30</i>	<i>24,72</i>	<i>38,59</i>	<i>33,27</i>

¹ Unter „Sonstige“ der Rubrik 1a wurden im Jahr 2012 insbesondere folgende Programme subsumiert: EU-Rahmenprogramm für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation (15,1 Mio. EUR), Europäischer Fonds für die Anpassung an die Globalisierung (3,6 Mio. EUR), Energievorhaben zur Konjunkturbelebung (7,7 Mio. EUR), Sozialpolitische Agenda (3,0 Mio. EUR). Rundungsdifferenzen möglich

Quelle: Europäische Kommission, Finanzbericht EU-Haushalt 2012

Aufgrund des unterschiedlichen Volumens und der unterschiedlichen Laufzeit der geförderten Projekte variierte die Höhe der Rückflüsse in den einzelnen Jahren entsprechend, wobei die Rückflüsse zu Beginn der Programmperiode infolge der Vorlaufzeiten bei der Umsetzung durchwegs geringer ausfielen. Die Rückflüsse der Rubrik 1a lagen 2012 in etwa auf dem Niveau des Jahres 2011. Einen leichten Anstieg gab es im Bereich des Siebenten Rahmenprogramms für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration. Das Programm war so konzipiert, dass gegen Ende der Periode sowohl eine Zunahme an Projekten als auch an Zahlungen erfolgte. Die Europäische Kommission unterstützt meist direkt durch Agenturen den Ausbau Transeuropäischer Netze. In Österreich betrifft ein Großteil der Projekte die Schieneninfrastruktur. Durch divergierende Projektgrößen und demzufolge unterschiedliche Abrechnungen von Teilabschnitten kommt es bei den Rückflüssen zu Schwankungen.

Rückflüsse der EU-Mittel an Österreich

Kohäsion für Wachstum und Beschäftigung (Teilrubrik 1b)

- 16** (1) Der Bereich Kohäsion für Wachstum und Beschäftigung (Teilrubrik 1b) umfasste insbesondere die aus den Strukturfonds EFRE und ESF finanzierten Programme. Österreich erhielt im Jahr 2012 231,96 Mio. EUR, 6,0 % mehr als im Jahr 2011 (218,76 Mio. EUR).

Tabelle 10: Rückflüsse der Rubrik 1b nach Österreich							
Rubrik		2007	2008	2009	2010	2011	2012
		in Mio. EUR					
1	Nachhaltiges Wachstum	423,03	485,00	452,17	403,08	501,76	501,98
1b	Kohäsion für Wachstum und Beschäftigung	264,71	231,94	241,23	162,20	218,76	231,96
	<i>davon</i>						
	<i>Konvergenz</i>	<i>28,05</i>	<i>33,25</i>	<i>21,35</i>	<i>19,40</i>	<i>34,14</i>	<i>15,29</i>
	<i>Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung</i>	<i>146,20</i>	<i>98,32</i>	<i>162,80</i>	<i>100,42</i>	<i>107,95</i>	<i>146,27</i>
	<i>Europäische Territoriale Zusammenarbeit</i>	<i>89,87</i>	<i>95,63</i>	<i>54,68</i>	<i>41,71</i>	<i>74,89</i>	<i>69,11</i>
	<i>Technische Hilfe (Strukturfonds)</i>	<i>0,59</i>	<i>4,74</i>	<i>2,39</i>	<i>0,54</i>	<i>1,29</i>	<i>0,61</i>
	<i>Sonstige</i>	<i>–</i>	<i>–</i>	<i>–</i>	<i>0,12</i>	<i>0,49</i>	<i>0,68</i>

Rundungsdifferenzen möglich

Quelle: Europäische Kommission, Finanzbericht EU-Haushalt 2012

Die hohen Beträge am Anfang der Periode beinhalteten teilweise noch Rückflüsse für Projekte der vorangegangenen Periode 2000 bis 2006.

Die Rückflüsse aus der Teilrubrik 1b waren gegenüber dem Jahr 2011 um 6,0 % geringfügig gestiegen, wobei die Veränderungen von 2011 auf 2012 im Einzelnen sehr unterschiedlich waren: Konvergenz/Phasing Out – 55,2 %, Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung + 35,5 % und Europäische Territoriale Zusammenarbeit – 7,7 %.

(2) Das Ziel „Konvergenz/Phasing Out“ kam nur im Burgenland mit je einem Programm für den EFRE und den ESF zur Anwendung. Das Ziel „Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung“ verteilte sich auf die restlichen Bundesländer mit acht regionalen Programmen aus dem EFRE und einem Österreichprogramm (ohne Burgenland) aus dem ESF (vgl. Abbildung 4 und TZ 25). Das Ziel „Europäische Territoriale Zusammenarbeit“ umfasste sieben grenzüberschreitende und drei transnationale Programme aus dem EFRE, welchen aber insofern ein Sonderstatus zukam, als die Abwicklung nicht allein durch Österreich,

sondern in Kooperation mit einem oder mehreren anderen Mitgliedstaaten erfolgte.²⁵ Der RH führte dazu 2014 eine Prüfung „Europäische Territoriale Zusammenarbeit“ durch (Reihe Bund 2014/15).

(3) Der Rückgang im Ziel „Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung“ war darauf zurückzuführen, dass die Europäische Kommission 2012 in vier EFRE-Programmen vorübergehend die Refundierung der Zahlungsanträge (Rückflüsse) aussetzte. Dies erfolgte aufgrund erheblicher Mängel im Verwaltungs- und Kontrollsystem der Programme. So stellte die Europäische Kommission fest, dass

- die Verwaltungsprüfungen der Verwaltungsbehörde nicht als wirksam und zuverlässig angesehen werden konnten, und
- dass die Bescheinigungsbehörde keine angemessenen Vorkehrungen für die Bescheinigung der Zuverlässigkeit und Fehlerfreiheit von Ausgaben getroffen hatte.

Die Aussetzung wurde nach Ergreifen der von der Europäischen Kommission geforderten Maßnahmen für alle Programme in drei Etappen von Juli bis Dezember 2012 wieder aufgehoben, die Zahlungen erfolgten jedoch zum Teil erst im Jahr 2013.

Auswirkungen auf die Auszahlungen zu den EFRE-Programmen zeigte seit 2010 auch die Wirtschafts- und Finanzkrise durch verlängerte Projektlaufzeiten, geringere Projektgrößen und geringere Risikobereitschaft der Unternehmen bei Investitionen sowie Verzögerungen bei den Auszahlungen durch die zeitliche Erstreckung der Projekte.

(4) Die Umsetzung des Programms „Phasing Out Burgenland – ESF“ erfolgte annähernd gleichbleibend.

Für das ESF-Österreichprogramm (ohne Burgenland) konnte durch die in der Periode 2007 bis 2013 von der Europäischen Kommission verlangte Beschreibung der Systeme zum Aufbau und Ablauf der Verfahren von Verwaltungs-, Bescheinigungs- und Prüfbehörde sowie einem Ressortwechsel der Sektion Arbeitsmarkt der erste Antrag auf Zwischenzahlung erst im Jahr 2009 eingebracht werden. Dies begründet die höheren Rückflüsse im Jahr 2009.

²⁵ Die auf Österreich entfallenden Rückflussanteile aus dem Ziel ETZ werden nicht mehr über das nationale Budget vereinnahmt. Die entsprechenden jährlichen Rückflüsse des EFRE sind daher im EU-Finanzbericht 2012 für Österreich gesamt (Tabelle 10), nicht jedoch nach Bundesländern angeführt.

Rückflüsse der EU-Mittel an Österreich

Die Europäische Kommission stellte 2010 am Verwaltungs- und Kontrollsystem des Programms ESF Verbesserungsbedarf fest, weswegen die Zahlungen an Österreich bis zur Implementierung von Verbesserungen unterbrochen wurden. Teile der Rückflüsse verlagerten sich dadurch vom Jahr 2010 in das Jahr 2011 und vom Jahr 2011 in das Jahr 2012 (siehe TZ 22).

Bewahrung und Bewirtschaftung der natürlichen Ressourcen (Rubrik 2)

- 17 (1) In der Rubrik 2 (Bewahrung und Bewirtschaftung der natürlichen Ressourcen) fielen für Österreich in der Periode 2007 bis 2012 mit mehr als zwei Drittel der gesamten Rückflüsse (69,5 %) die meisten Rückflüsse von EU-Mitteln an.

Tabelle 11: Rückflüsse der Rubrik 2 nach Österreich							
Rubrik		2007	2008	2009	2010	2011	2012
		in Mio. EUR					
2	Bewahrung und Bewirtschaftung der natürlichen Ressourcen	1.129,99	1.217,84	1.307,75	1.351,24	1.312,39	1.289,55
	<i>davon</i>						
	<i>marktbezogene Ausgaben und Direktzahlungen</i>	754,87	743,86	749,49	751,79	742,61	747,07
	<i>davon Agrarmärkte</i>	752,70	743,69	745,29	746,74	739,85	744,45
	<i>ländliche Entwicklung</i>	370,81	469,75	548,36	592,02	560,18	536,47
	<i>Umwelt (LIFE+)</i>	3,64	3,89	8,68	6,34	8,84	4,92
	<i>Europäischer Fischereifonds; Fischereipolitik und internationale Fischereiabkommen</i>	0,67	0,34	1,11	1,08	0,76	0,73
	<i>Sonstige</i>	–	0,00	0,12	–	–	0,36

Rundungsdifferenzen möglich

Quelle: Europäische Kommission, Finanzbericht EU-Haushalt 2012

Von den 1,290 Mrd. EUR an Rückflüssen im Jahr 2012 beanspruchten den größten Teil die Bereiche Agrarmärkte (57,7 %) – insbesondere für die einheitliche Betriebsprämie – und ländliche Entwicklung (41,6 %), während in das Umweltprogramm LIFE+ und die Fischerei nur 0,4 % der Rückflüsse der Rubrik 2 flossen.

(2) Die marktbezogenen Ausgaben und Direktzahlungen lagen leicht über dem Niveau des Vorjahres (+ 0,6 %), die Ausgaben im Bereich ländliche Entwicklung gingen jedoch von 560,18 Mio. EUR im Jahr 2011 auf 536,47 Mio. EUR im Jahr 2012 (– 4,2 %) zurück. Dieser Rück-

gang war insbesondere darauf zurückzuführen, dass nach Ablauf der fünfjährigen Mindestverpflichtung ein Ausstieg aus dem Agrarumweltprogramm ÖPUL möglich war. 2012 hatten viele Betriebe diese Mindestverpflichtungsdauer erfüllt und waren danach ausgestiegen. Auswirkungen zeigte auch, dass im EGFL im Jahr 2012 ein Teil der Förderungen mangels durchgeführter Kontrollen (vor allem im Zusammenhang mit Almen) noch nicht erfolgt war.

Unionsbürgerschaft, Freiheit, Sicherheit und Recht (Rubrik 3)

18 Insgesamt beanspruchte Österreich im Jahr 2012 45,44 Mio. EUR aus der Rubrik 3:

Tabelle 12: Rückflüsse der Rubrik 3 nach Österreich		2007	2008	2009	2010	2011	2012
Rubrik		in Mio. EUR					
3	Unionsbürgerschaft, Freiheit, Sicherheit und Recht	25,42	30,85	36,64	46,51	42,55	45,44
3a	Freiheit, Sicherheit und Recht	16,49	19,82	25,50	35,17	32,82	33,64
	<i>davon</i>						
	<i>dezentrale Agenturen</i>	12,64	14,38	12,42	21,05	21,29	20,24
	<i>Solidarität und Steuerung der Migrationsströme</i>	3,05	3,43	10,55	10,03	8,85	11,14
	<i>Sonstige</i>	0,81	2,01	2,54	4,08	2,69	2,26
3b	Unionsbürgerschaft	8,93	11,03	11,14	11,34	9,73	11,80
	<i>davon</i>						
	<i>Kultur</i>	2,11	2,93	4,16	3,94	2,86	2,33
	<i>Jugend in Aktion</i>	2,55	3,76	2,78	2,70	1,46	2,67
	<i>MEDIA 2007</i>	1,22	1,69	1,40	1,83	1,57	2,64
	<i>öffentliche Gesundheit und Verbraucherschutz</i>	1,87	1,00	1,30	1,11	1,75	1,30
	<i>Sonstige</i>	1,19	1,65	1,50	1,76	2,10	2,86

Rundungsdifferenzen möglich

Quelle: Europäische Kommission, Finanzbericht EU-Haushalt 2012

Österreich erhielt aus der Teilrubrik 3a (Freiheit, Sicherheit und Recht) vor allem Rückflüsse für die Agentur für Grundrechte in Wien und das Programm Solidarität und Steuerung der Migrationsströme; aus der Teilrubrik 3b (Unionsbürgerschaft) für die Programme Jugend in Aktion, MEDIA 2007, Kultur sowie öffentliche Gesundheit und Ver-

Rückflüsse der EU-Mittel an Österreich

braucherschutz. Die Rückflüsse der Rubrik 3 insgesamt stiegen im Jahr 2012 gegenüber 2011 leicht an (+ 6,8 %).

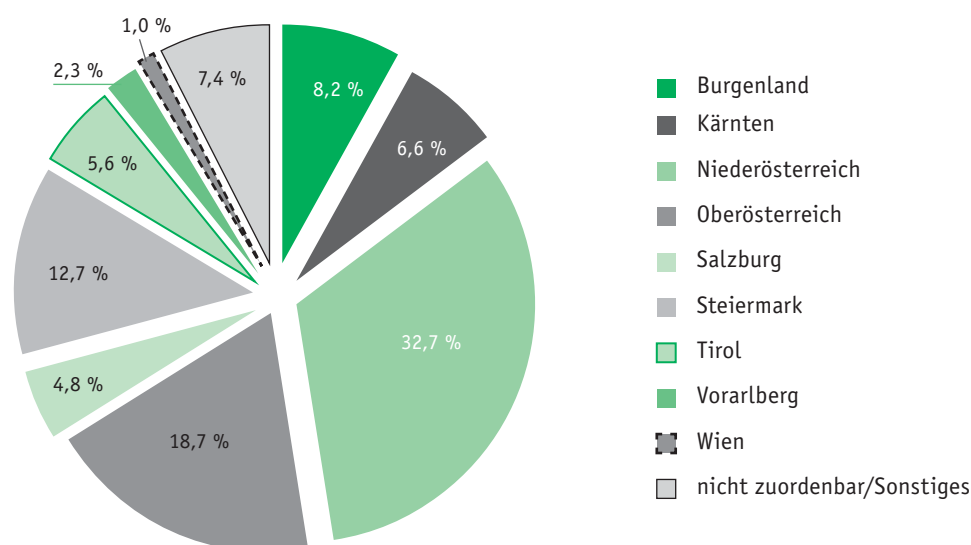
Aufteilung der EU-Rückflüsse auf Bundesländer

19 Nachfolgend ist die Aufteilung der Rückflüsse der EU-Mittel im Bereich der Land- und Forstwirtschaft (Agrarfonds EGFL und ELER) und Strukturfonds (EFRE und ESF) auf Bundesländer dargestellt.²⁶

20 (1) Insgesamt flossen im Jahr 2012 EU-Mittel im Bereich der Agrarfonds und der Strukturfonds in der Höhe von 1,411 Mrd. EUR nach Österreich, das waren um 0,3 % geringfügig weniger als noch im Jahr 2011 (1,445 Mrd. EUR). Die Rückflüsse für die Agrarfonds machten dabei 1,249 Mrd. EUR (88,6 %) aus, während sich die Rückflüsse für die beiden Strukturfonds auf 161,68 Mio. EUR (11,4 %) beliefen.

(2) Die nachfolgende Abbildung zeigt, dass im Jahr 2012 insgesamt aus den Agrar- und Strukturfonds rund zwei Drittel der EU-Rückflüsse an die Bundesländer Niederösterreich (32,7 %), Oberösterreich (18,7 %) und die Steiermark (12,7 %) flossen. Der Großteil der verbleibenden Mittel verteilte sich auf die Bundesländer Burgenland (8,2 %), Kärnten (6,6 %), Tirol (5,6 %) und Salzburg (4,8 %). Wien (1,0 %) und Vorarlberg (2,3 %) erhielten die wenigsten Mittel.

Abbildung 11: EU-Rückflüsse 2012 im Rahmen der Agrar- und Strukturfonds gegliedert nach Bundesländern



Quellen: Grüner Bericht 2013, BMASK; Berechnungen und Darstellung RH

²⁶ Die Daten können von jenen der Europäischen Kommission insofern abweichen, als diese bereits nachträgliche Korrekturen berücksichtigt.



21 Der Rückgang der Mittel im Bereich des EGFL und des ELER (siehe TZ 17) spiegelte sich auch in der Aufteilung der Agrarfonds nach Bundesländern. Den größten Rückgang hatte Tirol mit 18,23 Mio. EUR zu verzeichnen.

Tabelle 13: EU-Rückflüsse 2011 und 2012 im Rahmen der Agrarfonds gegliedert nach Fonds und Bundesländern

	EGFL		ELER		Sonstige		Summe		Veränderung 2011/2012
	in Mio. EUR								in %
	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	
Burgenland	53,00	52,42	48,86	48,08	0,14	0,02	102,00	100,52	- 1,4
Kärnten	50,28	46,68	50,18	46,16	0,34	0,12	100,79	92,96	- 7,8
Niederösterreich	292,40	290,80	159,15	159,38	0,56	0,03	452,11	450,21	- 0,4
Oberösterreich	169,76	168,95	88,27	82,63	1,52	0,07	259,55	251,65	- 3,0
Salzburg	26,77	23,80	49,87	43,16	0,04	0,04	76,69	67,00	- 12,6
Steiermark	98,68	96,55	80,06	79,18	1,09	0,19	179,83	175,92	- 2,2
Tirol	31,71	22,37	61,13	52,56	0,61	0,30	93,46	75,23	- 19,5
Vorarlberg	11,86	9,95	20,35	18,76	0,07	0,02	32,28	28,73	- 11,0
Wien	3,13	2,91	3,14	4,01	0,02	0,08	6,29	7,00	11,4
Österreich	737,58	714,43	561,00	533,92	4,40	0,87	1.302,98	1.249,22¹	- 4,1

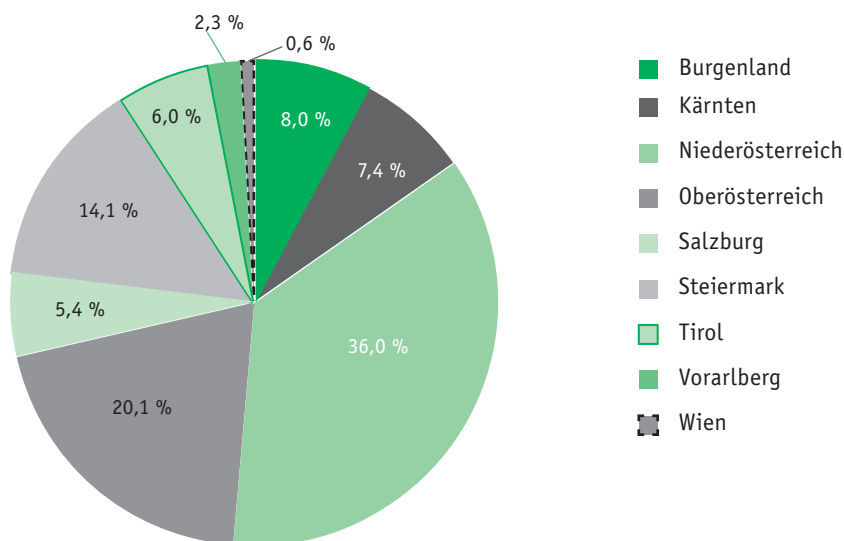
¹ Die in unterschiedlichen Abgrenzungen grundlegende Differenz zu den EU-Mitteln, die die EU im Kalenderjahr 2012 im Rahmen der Agrarfonds an Österreich zahlte (1.289,55 Mio. EUR, siehe TZ 17), beträgt 40,33 Mio. EUR (3,2 %).
Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: Grüner Bericht 2012 und 2013; Berechnungen RH

Für das Programmjahr 2012 erhielt Niederösterreich mit 450,21 Mio. EUR (36,0 %) die meisten Rückflüsse, gefolgt von Oberösterreich mit 251,65 Mio. EUR (20,1 %) und der Steiermark mit 175,92 Mio. EUR (14,1 %). Die wenigsten Rückflüsse aus den Agrarfonds erhielt Wien mit 7,00 Mio. EUR (0,6 %). Die folgende Abbildung zeigt die prozentuelle Verteilung für das Programmjahr 2012 im Rahmen der Agrarfonds auf die Bundesländer.

Rückflüsse der EU-Mittel an Österreich

Abbildung 12: EU-Rückflüsse für 2012 im Rahmen der Agrarfonds gegliedert nach Bundesländern



Quellen: Grüner Bericht 2013; Darstellung RH

22 (1) Tabelle 14 zeigt die Verteilung der von der EU erhaltenen Mittel im Bereich der Strukturfonds EFRE und ESF nach Bundesländern im Vergleich der Jahre 2011 und 2012. Diese beiden Fonds waren größeren Schwankungen unterworfen als die Agrarfonds. Insgesamt erhielt Österreich über die Strukturfonds EFRE und ESF Rückflüsse in Höhe von 161,68 Mio. EUR, davon 34,00 Mio. EUR über den EFRE und 127,68 Mio. EUR über den ESF.

(2) Auffällig war, dass in vier Bundesländern (Kärnten, Salzburg, Steiermark²⁷ und Wien) für das Jahr 2012 keine Rückflüsse aus dem EFRE erfolgten. Dies war auf die Aussetzung der Zahlungen durch die Europäische Kommission zurückzuführen (siehe TZ 16).

²⁷ Für die Steiermark erfolgte eine Zahlung aus der Programmperiode 2000 bis 2006 (in der Tabelle als Einzelwert angeführt).

Tabelle 14: EU-Rückflüsse 2011 und 2012 im Rahmen der Strukturfonds

	EFRE		ESF		Summe		Veränderung 2011/2012
	in Mio. EUR						in %
	2011	2012	2011	2012	2011	2012	
Burgenland	17,85	7,42	7,21	7,88 ⁴	25,06	15,29	- 39,0
Kärnten	10,10	-	0,33	0,55	10,43	0,55	- 94,7
Niederösterreich	15,69	9,20	0,11	1,41	15,80	10,61	- 32,9
Oberösterreich	16,37	8,00	- 0,07	3,54	16,30	11,54	- 29,1
Salzburg	1,88	-	0,15	0,94	2,03	0,94	- 54,0
Steiermark	11,59	-	0,00	2,73	11,59	2,73	- 76,4
Tirol	3,95	3,06	0,17	0,77	4,12	3,83	- 6,9
Vorarlberg	2,64	1,46	0,08	2,38	2,72	3,84	41,1
Wien	3,89	-	0,81	7,62	4,70	7,62	62,1
AMS (nur ESF) ³			33,54	81,85	33,54	81,85	144,0
Einzelwerte ⁵	14,59 ¹	4,87 ²	1,31	17,99	15,90	22,86	43,8
gesamt	98,55	34,00	43,66	127,67	142,21	161,68	13,7

¹ inkl. Zinsen und Schließungssaldo Interreg (EFRE)

² Zahlungen vorangegangener Programmperioden und Zinsen (EFRE)

³ exkl. Burgenland

⁴ inkl. Mittel AMS und BMASK

⁵ für ESF inkl. BMBF/BMWFW (ESF) und etwaige Restgrößen (wie Zinsen und Zahlungen vorangegangener Programmperioden)
Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: BKA; BMASK; Berechnungen RH

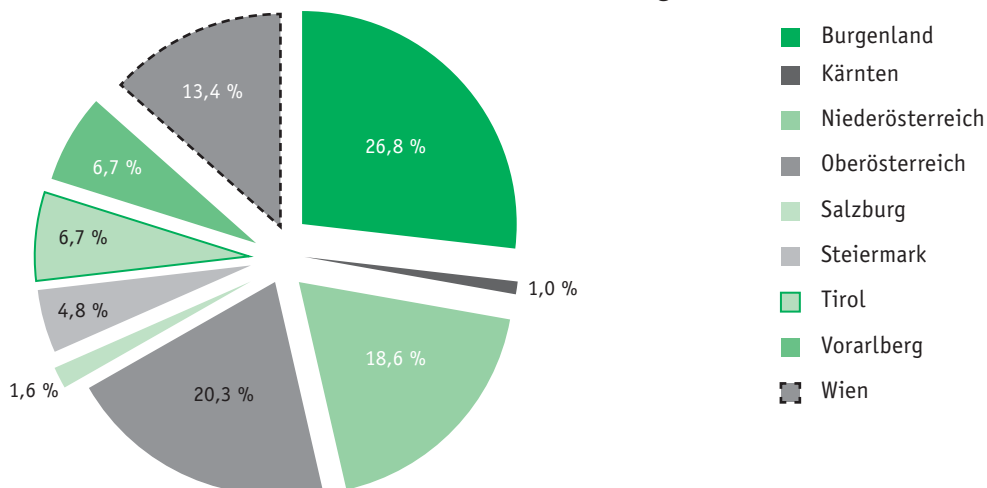
(3) Im ESF erhielten im Jahr 2012 Oberösterreich, die Steiermark, Vorarlberg und Wien sowie das AMS wesentlich höhere Rückflüsse als im Vorjahr. Die höchsten Rückflüsse für die Bundesländer betragen für Wien 7,62 Mio. EUR, gefolgt von Oberösterreich (3,54 Mio. EUR) und der Steiermark (2,73 Mio. EUR). Die geringsten Rückflüsse erhielten Kärnten mit rd. 550.000 EUR und Salzburg mit rd. 940.000 EUR. Die Veränderungen der Rückflüsse waren darauf zurückzuführen, dass die Europäische Kommission im Jahr 2010 die Zahlungen (Rückflüsse) an Österreich ausgesetzt hatte und sich dadurch Teile der Rückflüsse von 2010 auf 2011 und von 2011 auf 2012 verlagerten (siehe TZ 16).

(4) Abbildung 13 zeigt die prozentuelle Verteilung der Strukturfondsmittel 2012 nach Bundesländern (ohne AMS). Die meisten Mittel erhielt das Burgenland mit 26,8 %, gefolgt von Oberösterreich mit 20,3 %,

Rückflüsse der EU-Mittel an Österreich

Niederösterreich mit 18,6 % und Wien mit 13,4 %. Die restlichen Bundesländer erhielten weniger als 10 %, am wenigsten Kärnten mit 1,0 %.

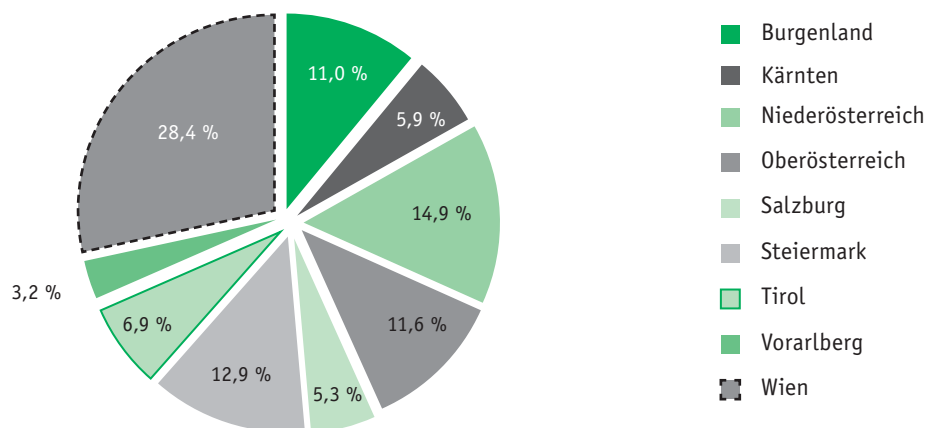
Abbildung 13: EU-Rückflüsse 2012 im Rahmen der Strukturfonds gegliedert nach Bundesländern (ohne AMS und Zahlungen an das BMBF)



Quellen: BKA; BMASK; Berechnung und Darstellung RH

(5) Abbildung 14 zeigt die Zahlungen aus den AMS-Mitteln gegliedert nach Bundesländern für die Jahre 2007 bis 2012. Wien wickelte demnach mit 28,4 % (62,63 Mio. EUR) die meisten ESF-Mittel durch das AMS ab, gefolgt von Niederösterreich mit 14,9 % (32,87 Mio. EUR) und der Steiermark mit 12,9 % (28,40 Mio. EUR). Die wenigsten Rückflüsse erhielten Salzburg mit 5,3 % (11,75 Mio. EUR) und Vorarlberg mit 3,2 % (7,02 Mio. EUR).

Abbildung 14: AMS-Rückflüsse 2007 bis 2012 gegliedert nach Bundesländern



Quellen: BMASK; Berechnung RH

Nutzung der EU-Mittel in Österreich

Allgemeines

23 Die Europäische Kommission nimmt für das Programm für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) und die Strukturfonds (EFRE und ESF) vorab eine Mittelzuteilung nach Mitgliedstaaten vor. Für diese Programme kann daher untersucht werden, inwieweit die theoretisch zur Verfügung stehenden Mittel tatsächlich im Rahmen der bestehenden mehrjährigen Programme von den begünstigten Sektoren in Österreich in Anspruch genommen (absorbiert) wurden.

Der RH analysierte das Programm für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) und die Strukturfonds (EFRE und ESF) anhand der aktuell verfügbaren Datengrundlage für die Jahre 2007 bis 2012.

Entwicklung des ländlichen Raums

- 24 Mit Entscheidung 2006/636/EG²⁸ nahm die Europäische Kommission eine indikative Zuteilung der jährlich zur Verfügung stehenden ELER-Mittel für die Entwicklung des ländlichen Raums vor: Österreich wurden für 2007 bis 2013 in Summe 4,026 Mrd. EUR bzw. 3,493 Mrd. EUR für 2007 bis 2012 zugeteilt, davon
- 628,15 Mio. EUR für das Jahr 2007,
 - 594,71 Mio. EUR für das Jahr 2008,
 - 580,73 Mio. EUR für das Jahr 2009,
 - 586,98 Mio. EUR für das Jahr 2010,
 - 556,07 Mio. EUR für das Jahr 2011,
 - 545,97 Mio. EUR für das Jahr 2012,
 - 532,96 Mio. EUR für das Jahr 2013.

Die Europäische Kommission zahlte Österreich – gemäß den Rechnungsabschlüssen der Zahlstellen der Mitgliedstaaten für die vom ELER für die Haushaltsjahre 2007 bis 2012 finanzierten Ausgaben – in den Jahren 2007 bis 2012 im Rahmen des ELER 3,053 Mrd. EUR (Rückflüsse).²⁹ Das entsprach einem Anteil von 87,4 % der indikativen Mittelzuteilungen 2007 bis 2012 und einer Steigerung um 2,0 Prozentpunkte gegenüber den 2007 bis 2011 ausgezahlten Mitteln. Die ausgezahlten 3,053 Mrd. EUR entsprachen weiters einem Anteil von 75,8 % der indikativen Mittelzuteilungen für 2007 bis 2013, was eine Steigerung gegenüber den Mittelauszahlungen 2007 bis 2011 um 13,3 Prozentpunkte bedeutete.

²⁸ Entscheidung 2006/636/EG der Europäischen Kommission vom 12. September 2006 zur Festlegung der jährlichen Aufteilung des Betrags für die Gemeinschaftsförderung der Entwicklung des ländlichen Raums auf die Mitgliedstaaten für den Zeitraum vom 1. Jänner 2007 bis zum 31. Dezember 2013, ABl. Nr. L 261 vom 22. September 2006, S. 32; mehrmals geändert, zuletzt durch Beschluss 2010/236/EU vom 27. April 2010, ABl. Nr. L 106 vom 28. April 2010, S. 13

²⁹ Für die Nutzung wurden die Zahlungen der Europäischen Kommission an Österreich laut den Rechnungsabschlüssen für den ELER der Europäischen Kommission herangezogen, da diese auch Korrekturen berücksichtigten. Diese werden im April des Folgejahres erstellt. Dadurch können sich geringfügige Unterschiede zu den in den Tabellen zum EK-Finanzbericht 2012 angeführten Werten ergeben. Der Unterschied zu den Rückflüssen gemäß Tabellen zum EK-Finanzbericht 2012 für die Jahre 2007 bis 2012 (3,077 Mrd. EUR) betrug 24 Mio. EUR.

Da nicht ausgeschöpfte Mittel im jeweils nächsten bzw. übernächsten Jahr absorbiert werden können und die Erstattungsanträge an die Europäische Kommission der ältesten offenen Mittelbindung zugeordnet werden³⁰, kann laut BMLFUW davon ausgegangen werden, dass insbesondere unter Nutzung des Ausfinanzierungszeitraums bis Ende 2015 eine vollständige Ausschöpfung der Österreich für die Finanzperiode 2007 bis 2013 zugewiesenen ELER-Mittel erfolgen wird.

Strukturfonds

25 (1) Im Bereich der Strukturfonds waren für Österreich der EFRE und der ESF relevant. Diese untergliederten sich in insgesamt elf Operationelle Programme³¹: zwei im ESF (ein Programm Phasing Out Burgenland und ein Programm für das restliche Österreich) und neun regionale Programme im EFRE (siehe TZ 16). Aufgrund dieser gewählten Programmstruktur war auch die Vorausschätzung des Mittelbedarfs sehr aufwändig und wesentlich komplexer als im Falle der Entwicklung des ländlichen Raums.

Mit Entscheidung K(2007) 1462 genehmigte die Europäische Kommission u.a. die indikative Mittelaufteilung des EFRE und ESF im Nationalen Strategischen Rahmenplan Österreich 2007 bis 2013 wie folgt:

Tabelle 15: Indikative Mittelaufteilung der Strukturfonds für die Periode 2007 bis 2013								
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Summe
in Mio. EUR (zu laufenden Preisen)								
EFRE	95,485	96,067	96,634	97,186	97,720	98,238	98,737	680,066
ESF	72,211	73,102	73,999	74,903	75,813	76,730	77,654	524,413
Summe (Strukturfonds ohne ETZ)	167,696	169,169	170,633	172,088	173,534	174,968	176,390	1.204,479

Quellen: ÖROK: STRAT.AT 2007|2013; Nationaler Strategischer Rahmenplan Österreich 2007 bis 2013

³⁰ Art. 29 Abs. 1 und Art. 24 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1290/2005 des Rates vom 21. Juni 2005 über die Finanzierung der Gemeinsamen Agrarpolitik, ABl. Nr. L 209 vom 11. August 2005

³¹ exkl. Europäische Territoriale Zusammenarbeit

Rückflüsse der EU-Mittel an Österreich

Österreich wurden in den Jahren 2007 bis 2012 im Rahmen der Strukturfonds 629,726 Mio. EUR der Mittel für die Finanzperiode 2007 bis 2013³² von der Europäischen Kommission ausbezahlt. Damit nahm Österreich bis Ende 2012 knapp mehr als die Hälfte (52,3 %) der im Zeitraum 2007 bis 2013 zur Verfügung stehenden Mittel in Anspruch. In Summe stiegen die Auszahlungen gegenüber dem Vorjahr (2011 waren es 39,3 %) um 33,2 % an. Die Mittel für im Programmzeitraum 2007 bis 2013 genehmigte Projekte können auch nach dem Jahr 2013 ausbezahlt werden. Für die Finanzperiode 2000 bis 2006 erfolgten z.B. im Jahr 2012 Zahlungen von 4,9 Mio. EUR. Insbesondere unter Nutzung des Ausfinanzierungszeitraums bis Ende 2015 kann laut Bericht des BMF zum EU-Haushalt³³ eine Ausschöpfung der gesamten zur Verfügung stehenden EFRE-/ESF-Mittel für die Finanzperiode 2007 bis 2013 in Österreich erwartet werden.

Der RH verweist in diesem Zusammenhang auf seine Prüfung „EU-Förderungen aus Sicht der Förderungsempfänger mit dem Schwerpunkt Vereinfachung von Vorschriften“ (Reihe Bund 2013/11): Aus Sicht von Förderungsempfängern und Verwaltungsstellen galten Projekte des EFRE im Allgemeinen als deutlich aufwändiger als vergleichbare national geförderte Projekte, vor allem in Bezug auf Nachweis- und Belegpflichten sowie Umfang und Häufigkeit von Prüfungen. Die (formalen) EU-Anforderungen an die nationalen Verwaltungs- und Kontrollsysteme der EFRE-Regionalprogramme 2007 bis 2013 erhöhten Komplexität und Aufwand.

EU-weit war die Implementierung von Strukturfondsprogrammen insbesondere in den ersten Jahren der Finanzperiode von Verzögerungen geprägt. Laut Bericht der Europäischen Kommission über die Analyse der Verwendung der Strukturfondsmittel³⁴ wurden bis Ende 2012 nicht einmal die Hälfte der Gesamtmittel für den Zeitraum 2007 bis 2013 an die Förderungswerber ausbezahlt; im Durchschnitt der EU-27 betrug die Auszahlungsquote 46,4 %, im Jahr 2011 waren es 33,4 %.

(2) Laut Feststellung der Europäischen Kommission überschätzten die Mitgliedstaaten ihren jährlichen Mittelbedarf der Programme in den Vorausschätzungen zum Teil stark. Österreich befand sich 2012 unter den vier Staaten, die mit ihrer Schätzung der geplanten Auszahlungen weniger als 5 % von den tatsächlichen Auszahlungen abwichen. Öster-

³² inkl. Voraus- und Zwischenzahlungen (7,5 % als Vorschusszahlungen, 44,7 % als Zwischenzahlung)

³³ „Bericht zum EU-Haushalt und zu seinen Auswirkungen auf den österreichischen Bundeshaushalt“, Stand 14. Mai 2014

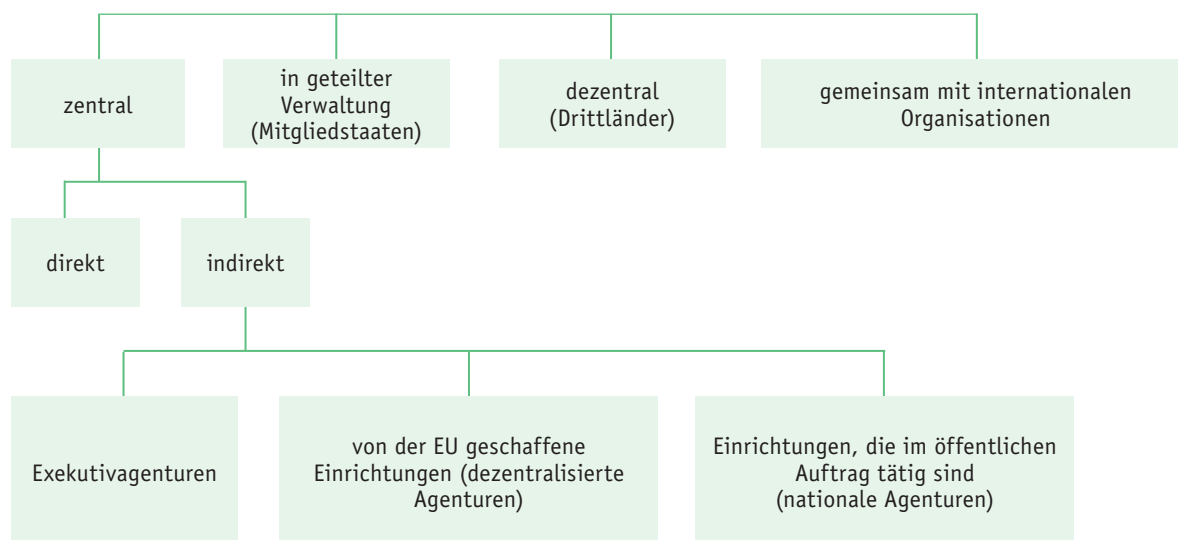
³⁴ European Commission, Directorate-General Budget, Analysis of the budgetary implementation of the Structural and Cohesion Funds in 2012, May 2013

reich unterschätzte den Mittelbedarf um 3 %. Dies bedeutet eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Jahr 2011, in dem Österreich die Rückflüsse um 45 % überschätzt hatte.

Geteilte und zentrale Mittelverwaltung **26.1** (1) Die Mittelverwaltung durch die Europäische Kommission kann auf vier verschiedene Arten erfolgen:

Abbildung 15: Methoden der Verwaltung von EU-Mitteln

Der Haushaltsvollzug kann erfolgen:



Quelle: Europäische Kommission

Die zentrale Verwaltung der EU-Mittel durch die Europäische Kommission erfolgt entweder direkt durch die Kommissionsdienststellen oder indirekt über zwischengeschaltete Stellen, wie z.B. Exekutivagenturen³⁵ und nationale Agenturen.³⁶ Die meisten zentral verwalteten Mittel fließen in Österreich in Programme der Rubrik 1a (Wettbewerbsfähigkeit).

³⁵ z.B. die Innovation and Networks Executive Agency (INEA) – Exekutivagentur für das transeuropäische Verkehrsnetz

³⁶ z.B. im Programm Lebenslanges Lernen

Rückflüsse der EU-Mittel an Österreich

Die meisten EU-Mittel (rd. 76 %) werden in geteilter Verwaltung ausgeführt, d.h., die Europäische Kommission hat die Verwaltung der EU-Mittel an die Mitgliedstaaten delegiert. Diese wählen die Förderungsempfänger aus und verwalten die Ausgaben. Geteilte Mittelverwaltung erfolgt insbesondere im Bereich der Strukturfonds (Rubrik 1b) und der Agrarfonds (Rubrik 2).

Die dezentrale Verwaltung und die Verwaltung gemeinsam mit internationalen Organisationen weisen mit jeweils 1 % der verwalteten Mittel nur geringe Bedeutung auf.³⁷

(2) Die Generaldirektion Haushalt der Europäischen Kommission übermittelte dem RH Zahlungsdaten für 2012, die die in zentraler Mittelverwaltung abgewickelten Rückflüsse auswiesen:

³⁷ Die Europäische Kommission schloss bspw. mit den VN ein Rahmenübereinkommen über die Zusammenarbeit im Finanz- und Verwaltungsbereich (FAFA) ab, das die Art und Weise regelte, wie die Mittel der Europäischen Kommission vom VN-System verwaltet werden. Diesem Rahmenabkommen war z.B. die FAO (Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation der VN) 2003 beigetreten. Die Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Kommission und der FAO geht bis 1991 zurück. 2002 bspw. beliefen sich die Zuweisungen der Europäischen Kommission auf 455 Mio. EUR, darunter 26,5 Mio. EUR für Projekte, die von der FAO umgesetzt wurden.

Tabelle 16: Zentral verwaltete Mittel 2012 (Rückflüsse)

	öffentliche Einrichtungen	private Einrichtungen	natürliche Personen	gesamt
	in Mio. EUR			
Rubrik 1a	120,47	117,30	1,24	239,01
davon				
<i>Siebentes Rahmenprogramm für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration (RP7)</i>	67,45	60,62	1,15	129,22
<i>Transeuropäische Netze (TEN)</i>	45,24	2,73	–	47,98
<i>Lebenslanges Lernen</i>	3,33	30,84	–	34,17
<i>Wettbewerbsfähigkeit und Innovation</i>	2,12	10,29	0,00	12,41
<i>Sozialpolitische Agenda</i>	0,44	2,50	0,01	2,95
<i>Europäisches Energieprogramm zur Konjunkturbelebung</i>	–	7,67	–	7,67
<i>Sonstiges</i>	1,88	2,66	0,08	4,62
Rubrik 2	5,36	3,81	0,01	9,18
davon				
<i>Tier- und Pflanzengesundheit</i>	3,19	–	0,00	3,19
<i>LIFE+ (Umwelt)</i>	2,16	2,92	–	5,08
<i>Sonstiges</i>	0,01	0,89	0,00	0,90
Rubrik 3a	22,61	0,90	0,04	23,55
davon				
<i>Solidarität und Steuerung der Migrationsströme</i>	0,60	0,18	–	0,78
<i>Sicherheit und Schutz der Freiheitsrechte</i>	0,56	0,14	0,00	0,70
<i>Grundrechte und Justiz</i>	0,79	0,58	–	1,37
<i>Sonstiges</i>	20,66	0,00	0,04	20,70
Rubrik 3b	3,35	8,52	0,01	11,89
davon				
<i>Öffentliche Gesundheit und Verbraucherschutz</i>	0,64	0,66	0,00	1,30
<i>Kultur</i>	1,47	0,87	–	2,33
<i>Jugend in Aktion</i>	0,17	2,51	–	2,68
<i>MEDIA 2007</i>	0,08	2,63	–	2,70
<i>Europa für Bürgerinnen und Bürger</i>	0,34	0,42	–	0,76
<i>Kommunikationsmaßnahmen</i>	0,52	0,23	0,01	0,76
<i>Sonstiges</i>	0,14	1,21	–	1,35
Summe	151,79	130,53	1,30	283,62
	in %			
Summe	53,5	46,0	0,5	100,0

Rundungsdifferenzen möglich

Quellen: Europäische Kommission, Generaldirektion Haushalt; Berechnungen RH

Rückflüsse der EU-Mittel an Österreich

Die Zahlungsdaten der Generaldirektion Haushalt wiesen für Österreich zentral verwaltete Rückflüsse in den Rubriken 1a, 2, 3a und 3b insgesamt in der Höhe von 283,62 Mio. EUR im Jahr 2012 aus. Im Jahr 2011 waren es 292,80 Mio. EUR.

Eine Zuordnung nach Programmen ergab, dass von den 283,62 Mio. EUR

- die meisten Mittel in das Siebente Rahmenprogramm für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration (RP7) flossen (129,22 Mio. EUR bzw. 45,6 %),
- gefolgt von den TEN (47,98 Mio. EUR bzw. 16,9 %) und
- dem Bereich Lebenslanges Lernen (34,17 Mio. EUR bzw. 12,1 %).

Eine Zuordnung nach Empfängern zeigte, dass

- öffentliche Einrichtungen 151,79 Mio. EUR (53,5 %) erhielten,
- private Einrichtungen 130,53 Mio. EUR (46,0 %) und
- natürliche Personen 1,30 Mio. EUR (0,5 %).

(3) Rückflüsse unter zentraler Mittelverwaltung unterlagen nicht vollständig der Kontrolle durch den RH, weil dieser für private Unternehmen grundsätzlich nicht prüfungszuständig ist. Aufgrund der von der Europäischen Kommission angewendeten Klassifizierung der Begünstigten in öffentliche und private Einrichtungen sowie natürliche Personen ließ sich keine klare Aussage darüber treffen, ob diese der Prüfungszuständigkeit des RH unterlagen oder nicht, weil diese Klassifizierung mit den Kriterien für die Prüfungszuständigkeit des RH gem. §§ 11 und 12 Rechnungshofgesetz nicht übereinstimmte. Damit konnte auf der Grundlage der vorliegenden Daten der Europäischen Kommission die Höhe der entsprechenden Rückflüsse (und damit die Größe der „Kontrolllücke“) in diesem Bereich nicht errechnet werden.

26.2 Der RH wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass sowohl im Ausschuss als auch im Präsidium (Juli 2004) des Österreich-Konvents Einvernehmen darüber erzielt worden war, die Zuständigkeit des RH zur Überprüfung von EU-Direktförderungen vorzusehen. Bisher konnte dazu keine Einigung erzielt werden.

26.3 *Das BMF wies in seiner Stellungnahme darauf hin, dass die geteilte Mittelverwaltung nicht die Agrarfonds (Rubrik 2) betreffe, sondern lediglich den kleineren ELER.*

26.4 Der RH entgegnete, dass gem. Art. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1290/2005 vom 21. Juni 2005 über die Finanzierung der Gemeinsamen Agrarpolitik als auch gem. Art. 3 der Verordnung (EU) Nr. 1306/2013 vom 17. Dezember 2013 (diese Verordnung hebt die Verordnung (EG) Nr. 1290/2005 auf) der EGFL in geteilter Mittelverwaltung zwischen den Mitgliedstaaten und der Union umgesetzt wird (u.a. Maßnahmen zur Regulierung oder Stützung der Agrarmärkte und die im Rahmen der GAP vorgesehenen Direktzahlungen an die Betriebsinhaber). Nur einzelne Ausgaben werden direkt finanziert.

Ausblick auf die Periode 2014 bis 2020

Funktion des Finanzrahmens

27 Der Finanzrahmen ist nicht nur Instrument der Haushaltsplanung, sondern auch Ausdruck der politischen Prioritäten. Er ist Teil eines umfassenden Pakets, das auch die EU-Eigenmittel sowie eine Reihe sektorspezifischer Rechtsvorschriften umfasst, die für jedes Ausgabenprogramm der EU die Bedingungen, unter denen Ausgaben in Betracht kommen, und die Kriterien für die Bereitstellung von Mitteln festlegen.

Der Finanzrahmen gibt einen Rahmen für die Finanzplanung und die Haushaltsdisziplin vor, indem er sicherstellt, dass die Ausgaben der EU vorhersehbar sind und innerhalb der vereinbarten Grenzen bleiben. Der auf die Finanzperiode 2007 bis 2013 folgende Finanzrahmen erstreckt sich auf die sieben Jahre von 2014 bis einschließlich 2020.

2016 wird die Europäische Kommission das Funktionieren des Finanzrahmens 2014 bis 2020 unter umfassender Berücksichtigung der dann gegebenen wirtschaftlichen Lage sowie der neuesten makroökonomischen Projektionen überprüfen.

Ausblick auf die Periode 2014 bis 2020

Reform des Eigenmittelsystems und Besteuerung des Finanzsektors

28 (1) Am 29. Juni und 9. November 2011 unterbreitete die Europäische Kommission Vorschläge für ein neues Eigenmittelsystem³⁸, welche zunächst drei Elemente umfassten:

- die Vereinfachung hinsichtlich der Beiträge der Mitgliedstaaten,
- die Einführung neuer Eigenmittel (Finanztransaktionssteuer und neue MwSt-Einnahmen) und
- die Reform der Korrekturmechanismen.

(2) Darüber hinaus stellte die Europäische Kommission am 28. September 2011 einen Richtlinienvorschlag des Rates³⁹ zur Harmonisierung der Steuern der Mitgliedstaaten auf Finanztransaktionen vor, um das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes zu gewährleisten. Der Vorschlag folgte folgenden Zielen:

- einer Fragmentierung des Binnenmarktes für Finanzdienstleistungen vorzubeugen;
- sicherzustellen, dass der Finanzsektor angemessen an den Kosten der jüngsten Krise beteiligt wird und in steuerlicher Hinsicht die gleichen Wettbewerbsbedingungen bestehen wie für andere Wirtschaftszweige;
- Anreize zu schaffen zur Unterbindung von Transaktionen, die der Effizienz der Finanzmärkte nicht förderlich sind, und dadurch die regulatorischen Maßnahmen zur Vermeidung künftiger Krisen zu ergänzen.

Gemeinsam mit dem neuen Eigenmittelsystem der EU sollte die Finanztransaktionssteuer als neue Eigenmittelquelle dienen. Den Ertrag schätzte die Europäische Kommission vorläufig auf jährlich 57 Mrd. EUR. Geplant war, mit dem neuen Eigenmittelbeschluss auch die Finanztransaktionssteuer mit 1. Jänner 2014 einzuführen.

³⁸ Europäische Kommission, Vorschlag für den Beschluss des Rates über das Eigenmittelsystem der Europäischen Union, KOM(2011) 510 endgültig vom 29. Juni 2011; geänderter Vorschlag für einen Beschluss des Rates über das Eigenmittelsystem der Europäischen Union, KOM(2011) 739 endgültig vom 9. November 2011
Zur Wahrung einer strikten Haushaltsdisziplin schlug die Europäische Kommission vor, die Eigenmittel-Obergrenze der jährlichen Mittel für Verpflichtungen auf 1,29 % der Summe der BNE der Mitgliedstaaten und für Zahlungen auf 1,23 % derselben Summe festzusetzen.

³⁹ Europäische Kommission, Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über das gemeinsame Finanztransaktionssteuersystem, KOM(2011) 594 vom 28. September 2011

Da jedoch eine EU-weite Einführung der Finanztransaktionssteuer vor allem aufgrund des Widerstands des Vereinigten Königreichs keine Zustimmung fand, beschloss der Rat für Wirtschaft und Finanzen auf Vorschlag der Europäischen Kommission⁴⁰ am 22. Jänner 2013, elf Mitgliedstaaten (darunter Österreich) zu ermächtigen, eine verstärkte Zusammenarbeit untereinander zur Einführung einer Finanztransaktionssteuer zu schaffen. Am 14. Februar 2013 schlug die Europäische Kommission eine Richtlinie als Grundlage für die Umsetzung einer verstärkten Zusammenarbeit in diesen elf Mitgliedstaaten⁴¹ vor. Diese umfasste im Wesentlichen den ursprünglichen Vorschlag von 2011 mit folgenden Anpassungen:

- als „Steuergebiet für die Finanztransaktionssteuer“ sind nur die teilnehmenden Mitgliedstaaten vorgesehen;
- in einem teilnehmenden Mitgliedstaat steuerpflichtige Transaktionen behalten ihre Steuerpflicht (gemäß dem ursprünglichen Vorschlag);
- die Richtlinie über die indirekten Steuern auf die Ansammlung von Kapital⁴² bleibt unberührt;
- Maßnahmen zur Bekämpfung der Steuerumgehung werden weiter gestärkt durch eine Kombination des Ansässigkeitsprinzips mit dem Ausgabeprinzip.

Unter Berücksichtigung der Nettoeffekte dieser Anpassungen sollten die Einnahmen Schätzungen zufolge 31 Mrd. EUR jährlich erreichen. Der Rat ersuchte im Februar 2013 die teilnehmenden Mitgliedstaaten zu prüfen, ob die Finanztransaktionssteuer die Grundlage für eine neue Eigenmittelkategorie für den EU-Haushalt werden könnte.

Das Europäische Parlament billigte den Vorschlag der Kommission⁴³ im Juli 2013 mit der Änderung, dass nach Einführung der Finanztransaktionssteuer die gesamte Summe der Eigenmittel aus der Finanztransaktionssteuer oder ein Teil in Bezug auf die Beiträge der Mitgliedstaat-

⁴⁰ Vorschlag für einen Beschluss des Rates über die Ermächtigung zu einer Verstärkten Zusammenarbeit im Bereich der Finanztransaktionssteuer KOM(2012) 631 endgültig vom 25. Oktober 2012

⁴¹ Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Umsetzung einer Verstärkten Zusammenarbeit im Bereich der Finanztransaktionssteuer KOM(2013) 71 vom 14. Februar 2013

⁴² RL 2008/7/EG des Rates vom 12. Februar 2008 betreffend die indirekten Steuern auf die Ansammlung von Kapital

⁴³ 2013/0045(CNS) Entschließung des Europäischen Parlaments zum Vorschlag der Richtlinie des Rates über die Umsetzung einer Verstärkten Zusammenarbeit im Bereich der Finanztransaktionssteuer vom 3. Juli 2013

ten ein zusätzliches Finanzmittel darstellen sollte, das für europäische Investitionen zur Verfügung steht, ohne dass die nationalen Beiträge der teilnehmenden Mitgliedstaaten zum EU-Haushalt verringert werden. Dies würde eine Erhöhung des EU-Haushalts bedeuten. Die Entscheidung über die Ausgestaltung der Richtlinie sowie die Verwendung der Einnahmen obliegt jedoch den an der verstärkten Zusammenarbeit teilnehmenden Mitgliedstaaten, da das Europäische Parlament gem. Art. 113 AEUV im Steuerbereich nur Empfehlungen abgeben kann (besonderes Gesetzgebungsverfahren).

Die Europäische Kommission bekräftigte am 4. Februar 2014 ihre Zustimmung für die Einführung einer Finanztransaktionssteuer und hatte auch einer stufenweisen Umsetzung nichts entgegenzuhalten. Am 5. Mai 2014 einigten sich die Finanzminister von zehn an der verstärkten Zusammenarbeit teilnehmenden Mitgliedstaaten auf die Rahmenbedingungen. In einer gemeinsamen Erklärung hielten sie die schrittweise Umsetzung – Besteuerung zunächst von Aktien und einigen Derivaten – sowie die Ausarbeitung der Details bis Ende 2014 fest. 2016 soll die Finanztransaktionssteuer erstmalig geleistet werden. Im Rahmen der verstärkten Zusammenarbeit werden nun vorerst technische Details ausgearbeitet. Die Steuer ist laut Auskunft des BMF als nationale Einnahme vorgesehen, die definitive Ausgestaltung ist noch offen.

Finanzrahmen 2014
bis 2020

29 (1) Mit der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 1311/2013 des Rates vom 2. Dezember 2013 wurde der Finanzrahmen für die Jahre 2014 bis 2020 auf Vorschlag der Europäischen Kommission und nach Zustimmung des Europäischen Parlaments wie folgt festgelegt:

Tabelle 17: Finanzrahmen für die Periode 2014 bis 2020

		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Summe	Anteil am Gesamtbudget
Rubrik		in Mio. EUR (zu Preisen 2011)								in %
1	Intelligentes und integratives Wachstum	60.283	61.725	62.771	64.238	65.528	67.214	69.004	450.763	47,0
1a	<i>Wettbewerbsfähigkeit</i>	15.605	16.321	16.726	17.693	18.490	19.700	21.079	125.614	13,1
1b	<i>Kohäsion</i>	44.678	45.404	46.045	46.545	47.038	47.514	47.925	325.149	33,9
2	Nachhaltiges Wachstum: natürliche Ressourcen	55.883	55.060	54.261	53.448	52.466	51.503	50.558	373.179	38,9
	<i>davon marktbezogene Ausgaben und Direktzahlungen</i>	41.585	40.989	40.421	39.837	39.079	38.335	37.605	277.851	28,9
3	Sicherheit und Unionsbürgerschaft	2.053	2.075	2.154	2.232	2.312	2.391	2.469	15.686	1,6
4	Europa in der Welt	7.854	8.083	8.281	8.375	8.553	8.764	8.794	58.704	6,1
5	Verwaltung	8.218	8.385	8.589	8.807	9.007	9.206	9.417	61.629	6,4
6	Ausgleichszahlungen für Kroatien	27	0	0	0	0	0	0	27	0,0
Mittel für Verpflichtungen		134.318	135.328	136.056	137.100	137.866	139.078	140.242	959.988	100,0
		in %								
	in % des BNE	1,03	1,02	1,00	1,00	0,99	0,98	0,98	1,00	
		in Mio. EUR (zu Preisen 2011)								
Mittel für Zahlungen		128.030	131.095	131.046	126.777	129.778	130.893	130.781	908.400	
		in %								
	in % des BNE	0,98	0,98	0,97	0,92	0,93	0,93	0,91	0,95	

Quelle: Verordnung (EU, Euratom) Nr. 1311/2013 des Rates vom 2. Dezember 2013

(2) Der Finanzrahmen 2014 bis 2020 weist mit 959,988 Mrd. EUR um 1,6 % geringere Verpflichtungen über den siebenjährigen Zeitraum auf als der Finanzrahmen 2007 bis 2013 (975,777 Mrd. EUR).

Die Kürzungen der Verpflichtungen betreffen hauptsächlich die Rubrik 2 (Nachhaltiges Wachstum: natürliche Ressourcen), während alle anderen Rubriken eine Erhöhung aufweisen:

Ausblick auf die Periode 2014 bis 2020

- Rubrik 1 (Intelligentes und integratives Wachstum): + 2,7 % (von 439,115 Mrd. EUR auf 450,763 Mrd. EUR);
- Rubrik 2 (Nachhaltiges Wachstum: natürliche Ressourcen): - 9,6 % (von 412,611 Mrd. EUR auf 373,179 Mrd. EUR);
- Rubrik 3 (Sicherheit und Unionsbürgerschaft): + 28,1 % (von 12,247 Mrd. EUR auf 15,686 Mrd. EUR);
- Rubrik 4 (Europa in der Welt): + 4,9 % (von 55,935 Mrd. EUR auf 58,704 Mrd. EUR);
- Rubrik 5 (Verwaltung): + 12,2 % (von 54,932 Mrd. EUR auf 61,629 Mrd. EUR).

(3) Der neue Finanzrahmen sieht eine höhere Flexibilität vor. So können Mittel für Zahlungsermächtigungen zwischen den Haushaltsjahren und die Mittel für Verpflichtungen zwischen den Haushaltsjahren und Haushaltlinien verschoben werden.⁴⁴

(4) Jedes Jahr erfolgt für das nächste Haushaltsjahr (n + 1) eine technische Anpassung des Finanzrahmens, vor allem um die Obergrenzen sowie die Gesamtbeträge der Mittel für Verpflichtungen und der Mittel für Zahlungen zu Preisen des entsprechenden Jahres neu festzusetzen. Für das Jahr 2014 erfolgte die technische Anpassung im Dezember 2013 (siehe TZ 5).

(5) Für einige Programme nimmt die Europäische Kommission vorab eine Mittelzuteilung nach Mitgliedstaaten vor (siehe TZ 23). Für Österreich betraf dies den Fonds für die Entwicklung des ländlichen Raumes (ELER) und die Strukturfonds.⁴⁵

Tabelle 18: Mittelzuteilung für Österreich für ausgewählte Fonds für die Periode 2014 bis 2020								
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Summe
in Mio. EUR (zu laufenden Preisen)								
Entwicklung des ländlichen Raums (ELER)	557,807	559,330	560,883	562,468	564,085	565,713	567,266	3.937,552
Strukturfonds	144,356	152,863	163,526	188,008	191,770	195,607	199,521	1.235,650

Quellen: Verordnung (EU) Nr. 1305/2013 des Rates vom 13. Dezember 2013; BMASK

⁴⁴ Dadurch ist es möglich, Mittel zur Finanzierung von Initiativen in den Bereichen der Bekämpfung der Jugendarbeitslosigkeit, der Förderung der Forschung und der Unterstützung der Klein- und Mittelbetriebe vorzuziehen.

⁴⁵ Beträge ohne Technische Hilfe

Vergleicht man die Mittelzuteilung an den Fonds zur Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) (3,938 Mrd. EUR) und an die Strukturfonds ohne ETZ (978,35 Mio. EUR) der Periode 2014 bis 2020 zu laufenden Preisen mit der Mittelzuteilung der Periode 2007 bis 2013 (ELER: 4,026 Mrd. EUR; Strukturfonds ohne ETZ: 1,204 Mrd. EUR), so werden durchschnittlich im Bereich der ländlichen Entwicklung um 2,2 % weniger und im Bereich der Strukturfonds (ohne ETZ) um 18,8 % weniger nach Österreich zurückfließen.

(6) Im Zuge der Verhandlungen über den Finanzrahmen 2014 bis 2020 war die Einsetzung einer interinstitutionellen Gruppe vereinbart worden zur Vornahme einer allgemeinen Überprüfung des Systems der Eigenmittel. Am 25. Februar 2014 verkündeten die Präsidenten des Europäischen Parlaments, des Rates und der Europäischen Kommission die Einsetzung dieser Gruppe. Das Europäische Parlament, der Rat und die Europäische Kommission ernannten jeweils drei Mitglieder, am 3. April 2014 fand in Brüssel die erste Sitzung statt. Das Ergebnis der Arbeit dieser hochrangigen Gruppe können die nationalen Parlamente auf einer interparlamentarischen Konferenz 2016 erörtern. Die Europäische Kommission wird parallel zum Prozess der Überprüfung und Überarbeitung des Finanzrahmens 2014 bis 2020 entscheiden, ob sie für den nachfolgenden Finanzzeitraum (2021 bis 2027) Reformen des derzeitigen Eigenmittelsystems vorschlagen wird.

Prüfungen im Bereich der EU-Mittel

Übersicht

30 (1) Der Europäische Rechnungshof nimmt gem. Art. 285 AEUV die Finanzkontrolle der EU wahr. Er überprüft gem. Art. 287 AEUV die Rechnung über alle Einnahmen und Ausgaben der EU sowie jeder von der EU geschaffenen Einrichtung oder sonstigen Stelle, soweit der Gründungsakt dies nicht ausschließt. Er überprüft deren Rechtmäßigkeit und Ordnungsmäßigkeit und überzeugt sich von der Wirtschaftlichkeit der Haushaltsführung. Die Prüfungen werden gem. Art. 287 Abs. 3 AEUV erforderlichenfalls in den Mitgliedstaaten in Verbindung mit den nationalen Obersten Rechnungskontrollbehörden (ORKB) (im Wortlaut: „den einzelstaatlichen Rechnungsprüfungsorganen“) durchgeführt.

(2) In diesem Abschnitt erfolgt eine Darstellung der Prüftätigkeiten im Bereich der EU-Mittel in Österreich, und zwar

- durch den Europäischen Rechnungshof,
- durch koordinierte Überprüfungen,

- durch eigenständige Gebarungüberprüfungen des RH.

Tätigkeit des Europäischen Rechnungshofes in Österreich

Grundsätzliche Vorgehensweise

- 31** Die technisch-organisatorischen Modalitäten des Zusammenwirkens des Europäischen Rechnungshofes mit den ORKB der Mitgliedstaaten sind in Beschlüssen des Kontaktausschusses der Präsidenten des Europäischen Rechnungshofes und der ORKB der Mitgliedstaaten geregelt. Auf dieser Grundlage kündigt der Europäische Rechnungshof den ORKB der Mitgliedstaaten seine Prüfungen in dem betroffenen Mitgliedstaat in Form von Vier-Monats-Vorschauen an und konkretisiert sie in der Folge.

Seit dem Beitritt Österreichs zur EU (1995) arbeitet der RH mit dem Europäischen Rechnungshof auf der Grundlage des Art. 287 Abs. 3 AEUV unter Wahrung seiner Unabhängigkeit in partnerschaftlicher und vertrauensvoller Weise zusammen. Der RH macht regelmäßig von seinem ihm im AEUV eingeräumten Recht Gebrauch, an Prüfungen des Europäischen Rechnungshofes in Österreich teilzunehmen. Dabei verfolgt er als Ziel,

- Informationen aus erster Hand über die Prüftätigkeit des Europäischen Rechnungshofes in Österreich zu erlangen, um in der Folge den allgemeinen Vertretungskörpern in Bund, Ländern und Gemeinden über die inhaltlichen Feststellungen des Europäischen Rechnungshofes, über Stärken und Schwachstellen der Gebarung mit EU-Mitteln in Österreich sowie über sonstige Wahrnehmungen zu berichten;
- Ansatzpunkte für die Fokussierung der initiativen Prüfungstätigkeit des RH mit Bezug auf die Gebarung mit EU-Mitteln zu gewinnen; so veranlassten Erkenntnisse im Zuge der Teilnahme des RH an Prüfungen des Europäischen Rechnungshofes ihn zu vertiefenden eigenständigen Prüfungen insbesondere im Bereich der Agrarfonds: „LEADER 2007 bis 2013“ (Reihe Bund 2012/7), „Agrarumweltprogramm ÖPUL 2007“ (Reihe Bund 2013/5) und „Finanzielle Berichtigungen im Agrarbereich“ (Reihe Bund 2014/12);
- Kenntnisse über die Arbeitsweise des Europäischen Rechnungshofes zu erlangen bzw. zu vertiefen sowie
- zwischen dem Prüfteam des Europäischen Rechnungshofes und den österreichischen Stellen – im Sinne der Klarstellung von Sachverhalten – vermittelnd zu wirken.

Art der Teilnahme

32 Der RH nimmt – in Abhängigkeit von der Gebarungs- und Risikorelevanz des Prüfungsthemas und nach Maßgabe seiner Prioritäten im Einzelfall – an Prüfungen des Europäischen Rechnungshofes in Österreich grundsätzlich auf zwei Arten teil:

- Teilnahme unter paralleler Abwicklung einer Gebarungsüberprüfung durch den RH, die inhaltlich und zeitlich auf das jeweilige Prüfungsvorhaben des Europäischen Rechnungshofes abgestimmt ist und
- Teilnahme im Sinne einer beobachtenden Begleitung.

Die Teilnahme des RH an den Prüfungen des Europäischen Rechnungshofes stellt sicher, dass der RH grundsätzlich in den Kommunikationsprozess des Europäischen Rechnungshofes mit den überprüften Stellen in Österreich eingebunden ist (vorläufige Prüfungsfeststellungen des Europäischen Rechnungshofes, Stellungnahmen der österreichischen überprüften Stellen) und die Ziele des RH, die er mit der Teilnahme verfolgt, erreicht werden können. Damit leistet der RH einen bedeutenden Beitrag zur laufenden Qualitätssicherung des EU-Finanzmanagements in Österreich. Er unterstützt so auch die Tätigkeit und Wirkungsweise des Europäischen Rechnungshofes.

Ergebnisse der Teilnahme

33 Der RH begleitete den Europäischen Rechnungshof unter Wahrung seiner Unabhängigkeit im Zeitraum von Jänner 2012 bis Juni 2014 bei folgenden Prüfungen:

Prüfungen im Bereich der EU-Mittel

Tabelle 19: Teilnahme des RH an Prüfungen des Europäischen Rechnungshofes			
Prüfungsgegenstand	Prüfungsthemen	ZVE	WP
ELER, Maßnahme Nr. 211, Ausgleichszahlungen für naturbedingte Nachteile zugunsten von Landwirten in Berggebieten; Maßnahme Nr. 214, Zahlungen für Agrarumweltmaßnahmen	Einhaltung der rechtlichen, administrativen, finanziellen und die tatsächliche Umsetzung betreffenden Bedingungen bei ausgewählten Zahlungen des ELER	2012	
EGFL, Maßnahmen „Investitionen“ und „Absatzförderung auf Drittlandsmärkten“ der einheitlichen gemeinsamen Marktorganisation (GMO) im Bereich Wein	Überprüfung der Wirtschaftlichkeit (Effektivität und Effizienz) der Umsetzung dieser Maßnahmen, insbesondere ihr Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit des Weinsektors		X
7. Forschungsrahmenprogramm	Prüfung eines Projektabschnitts des Projekts „UniversAAL“	2012	
EFRE, Programm Ziel 2 Steiermark in der Periode 2000 bis 2006	Überprüfung der Ordnungsmäßigkeit von Vorgängen bei ausgewählten Einzelprojekten	2012	
ELER, Förderung der Entwicklung des ländlichen Raums; Maßnahmen Nr. 214, 211 und 123	Prüfung von fünf ausgewählten Zahlungen auf die Einhaltung der rechtlichen, administrativen, finanziellen und die tatsächliche Umsetzung betreffenden Bedingungen	2013	
TEN-T	Prüfung des Projekts „Bauarbeiten für eine neue Hochgeschwindigkeitsverbindung zwischen Kundl/Radfeld und Baumkirchen“	2013	
Sozialversicherungsverband „New Services for „EESSI“	Zufallsstichprobe: Prüfung einer Abschlusszahlung	2013	
ELER, Wissenstransfer und Beratung, Maßnahmen Nr. 311 und Nr. 131	Prüfung von Management- und Kontrollsystemen zur wirksamen Umsetzung von Wissenstransfer- und Beratungsmaßnahmen		X

WP = Wirtschaftlichkeitsprüfung

ZVE = Zuverlässigkeitserklärung

Quellen: Prüfungsankündigungen des Europäischen Rechnungshofes; RH

Der Europäische Rechnungshof führte in Österreich zum Zeitraum Jänner 2012 bis Juni 2014 noch weitere Prüfungen durch, die der RH nicht begleitete:

Tabelle 20: Prüfungen des Europäischen Rechnungshofes ohne Teilnahme des RH (Zeitraum: Jänner 2012 bis Juni 2014)

Prüfungsgegenstand	Prüfungsthemen	ZVE	WP
EGFL	Prüfung der Rechnungsführung einer Zufallsstichprobe	2012	
6. Forschungsrahmenprogramm	Überprüfung der Projektkosten „Das virtuelle Fahrzeug“ (SIM-VIA2)	2012	
Freiheit, Sicherheit und Recht	Überprüfung des Projekts „Prüm Implementation“, Kriminalprävention und Kriminalitätsbekämpfung (ISEC)	2012	
Strukturfonds – Erneuerbare Energie	Überprüfung der Wirtschaftlichkeit und Nützlichkeit von erneuerbarer Energie		X
Unionsbürgerschaft, Jugend in Aktion	Überprüfung von Ausgaben für Bildung, Audiovisuelles und Kultur im Bereich des EU-Förderprogramms „Jugend in Aktion“	2012	
7. Forschungsrahmenprogramm	Prüfung des Projekts TOLERAGE	2013	
7. Forschungsrahmenprogramm	Prüfung des Projekts ULICE	2013	
ELER, Maßnahme Nr. 226, Wiederaufbau des forstwirtschaftlichen Potenzials	Evaluierung der im Rahmen der Maßnahme erzielten Resultate		X
ERASMUS	Aktenprüfung eines Projekts der Akademie der Bildenden Künste	2013	
ELER, Entwicklung des ländlichen Raums	Prüfung der von den Mitgliedstaaten zur Sicherstellung der Angemessenheit der Kosten angewendeten Praktiken		X
ELER, Technische Hilfe	Mittelverwendung für Technische Hilfe im Bereich „Landwirtschaft und Entwicklung des ländlichen Raums“		X
ELER, Entwicklung des ländlichen Raums	Prüfung von fünf ausgewählten Zahlungen auf die Einhaltung der rechtlichen, administrativen, finanziellen und die tatsächliche Umsetzung betreffenden Bedingungen	2014	
6. Forschungsrahmenprogramm	Prüfung des Projekts Global Renewable Energy and Environmental Neighbourhoods as Solar Cities	2014	
SESAR JU	Prüfung der Ex-post-Kontrolle	2014	
7. Forschungsrahmenprogramm	Prüfung der Berichte über die Prüfungen des Geschäftsjahres 2013 der Gemeinsamen Unternehmen ARTEMIS und ENIAC	2014	

WP = Wirtschaftlichkeitsprüfung

ZVE = Zuverlässigkeitserklärung

Quellen: Prüfungsankündigungen des Europäischen Rechnungshofes; RH

Die in Österreich durchgeführten Prüfungen des Europäischen Rechnungshofes finden Eingang in die Prüfungsfeststellungen im Rahmen des Jahresberichts des Europäischen Rechnungshofes samt Zuverlässigkeitserklärung (ZVE) oder in Sonderberichte (WP).

Prüfungen im Bereich der EU-Mittel

- 34 Aufgrund seiner Prüftätigkeit in Österreich traf der Europäische Rechnungshof in seinem Jahresbericht für das Haushaltsjahr 2012 die nachstehend zusammengefassten Bemerkungen.⁴⁶ Der Europäische Rechnungshof erwähnte Österreich vor allem im Zusammenhang mit
- falschen Flächenmeldungen in der Landwirtschaft (Marktstützung und Direktzahlungen) und
 - außerhalb des Förderzeitraums anerkannten Leistungen (Regionalpolitik, Energie und Verkehr).

Die Feststellungen des Europäischen Rechnungshofes sind in Entsprechung des Kapitels Verwendung der EU-Mittel in Österreich (TZ 15 ff.) den Themenbereichen (Rubriken) zugeordnet.

Tabelle 21: Prüfungsfeststellungen des Europäischen Rechnungshofes zu Österreich zum Haushaltsjahr 2012, geordnet nach Themenbereichen	
Themenbereiche	Prüfungsfeststellung des Europäischen Rechnungshofes zu Österreich
Landwirtschaft: Marktstützung und Direktzahlungen	nicht ordnungsgemäße Flächenbezeichnung und dadurch falsch bezahlte EU-Beihilfe erneut systematische Mängel im Zusammenhang mit der korrekten Bewertung der Beihilfefähigkeit von Dauergrünland (Kasten 3.1 und Abs. 3.14)
Regionalpolitik, Energie und Verkehr	gemeldete Ausgaben, die außerhalb des Förderzeitraums getätigt wurden Fehler in der Abschlusszahlung der Kommission (keine Finanzkorrekturen, obwohl nicht alle Ausgaben ordnungsgemäß waren) (Kasten 5.2 und Abs. 5.43)
EU-Haushalt und Ergebnisbringung	keine konkrete Darstellung der Wirkungsindikatoren ohne zusätzliche Erläuterung keine Feststellung der Zielerreichung möglich (Kasten 10.3)

Quelle: Jahresbericht des Europäischen Rechnungshofes zum Haushaltsjahr 2012

Der Europäische Rechnungshof stellte in Österreich Mängel bei der Prüfung der Überwachungs- und Kontrollsysteme im Bereich des EGFL (insbesondere bei den Almflächen) und der Entwicklung des ländlichen Raums (insbesondere bei den Verwaltungs- und Kontrollverfahren) fest. Damit wurde Österreich vom Europäischen Rechnungshof insbesondere in jenen Bereichen bzw. Rubriken kritisiert, in denen die Rückflüsse Österreichs aus dem EU-Haushalt am höchsten waren (TZ 13).

⁴⁶ Jahresbericht des Europäischen Rechnungshofes zum Haushaltsjahr 2012, ABl. Nr. C 331, vom 14. November 2013

Aus diesem Grund weist der RH darauf hin, dass Wirtschaftlichkeitsprüfungen und Systemprüfungen notwendig sind, um einen Beitrag zur Verbesserung der Systeme und zur Erhöhung der Wirksamkeit der nationalen Verwendung der EU-Mittel zu leisten.

Koordinierte Prüfungen des RH mit EU-Bezug

35 Im Rahmen der Kontaktausschuss-Arbeitsgruppe Strukturfonds V nahm der RH 2012 an der koordinierten Prüfung „Vereinfachung der Rechtsvorschriften für Strukturfonds“ teil (Reihe Bund 2013/11). Im Jahr 2014 führte der RH gemeinsam mit den ORKB Deutschland und Ungarn eine koordinierte Prüfung zum Thema „Eurofisc“ durch.

Eigenständige RH-Prüfungen mit EU-Bezug

36 Überdies führt der RH verstärkt eigenständige Prüfungen mit EU-Bezug durch (siehe dazu auch EU-Finanzbericht 2011, Reihe Bund 2014/2) und veröffentlichte dazu seit 2012 folgende Berichte:

- Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie (Reihe Bund 2012/2);
- LEADER 2007 bis 2013 (Reihe Bund 2012/7);
- Agrarumweltprogramm ÖPUL 2007 (Reihe Bund 2013/5);
- Austrian Institute of Technology GmbH betreffend Forschungsprojekt UniversAAL (Reihe Bund 2013/10);
- EU-Förderungen aus Sicht der Förderungsempfänger mit dem Schwerpunkt Vereinfachung von Vorschriften (Reihe Bund 2013/11);
- Nationale Maßnahmen zum 7. EU-Rahmenprogramm für Forschung, technologische Entwicklung und Demonstration (Reihe Bund 2014/10);
- Finanzielle Berichtigungen im Agrarbereich (Reihe Bund 2014/12);
- Europäische Territoriale Zusammenarbeit (Reihe Bund 2014/15).

Aktuelle Entwicklungen der EU–Finanzkontrolle

Zuverlässigkeits- erklärung (ZVE)

- 37** (1) Die Europäische Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat gem. Art. 318 AEUV jährlich die Rechnung des abgelaufenen Haushaltsjahres für die Rechnungsvorgänge des Haushaltsplans sowie einen Evaluierungsbericht zu den Finanzen der EU vor.

Der Europäische Rechnungshof prüft gem. Art. 287 AEUV die Rechnung über alle Einnahmen und Ausgaben der EU. Er prüft die Rechtmäßigkeit und Ordnungsmäßigkeit und überzeugt sich von der Wirtschaftlichkeit der Haushaltsführung. Er legt auf dieser Grundlage dem Europäischen Parlament und dem Rat eine Erklärung über die Zuverlässigkeit der Rechnungsführung sowie die Rechtmäßigkeit und Ordnungsmäßigkeit der zugrunde liegenden Vorgänge vor. Der Europäische Rechnungshof legt diese Zuverlässigkeitserklärung üblicherweise gemeinsam mit dem Jahresbericht vor, welchen er nach Abschluss jedes Haushaltsjahres erstellt.

Das Europäische Parlament prüft gem. Art. 319 AEUV nach dem Rat die Rechnung, die Übersicht und den Evaluierungsbericht sowie den Jahresbericht des Europäischen Rechnungshofes zusammen mit den Antworten der kontrollierten Organe auf dessen Bemerkungen, die Zuverlässigkeitserklärung und die einschlägigen Sonderberichte.

Danach erteilt das Europäische Parlament auf Empfehlung des Rates der Europäischen Kommission die Entlastung zur Ausführung des Haushaltsplans. Die Entlastung stellt die politische Komponente der externen Kontrolle des Haushaltsvollzugs dar.

Das Entlastungsverfahren kann zur Erteilung, zum Aufschub oder zur Verweigerung der Entlastung führen. Das Europäische Parlament kann bei der Entlastung Empfehlungen an die Europäische Kommission aussprechen und ihr empfehlen, in bestimmten Bereichen Maßnahmen zu ergreifen. Die Europäische Kommission hat diese in einem Bericht zu den Folgemaßnahmen und einem Aktionsplan darzulegen und diese beiden Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat zu übermitteln.

(2) Der Europäische Rechnungshof stellte in seinem am 5. November 2013 veröffentlichten Jahresbericht für das Haushaltsjahr 2012⁴⁷ zu seiner Prüfung der Zuverlässigkeit der Rechnungsführung sowie zur Rechtmäßigkeit und Ordnungsmäßigkeit der zugrunde liegenden Vorgänge einerseits fest, dass die der Jahresrechnung zugrunde liegen-

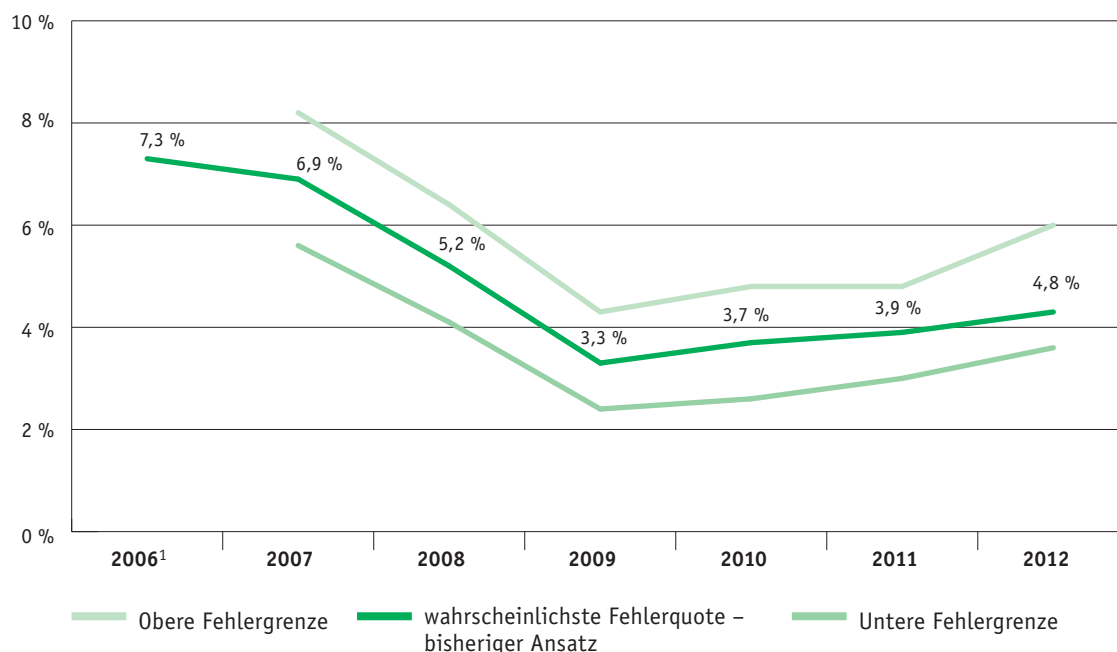
⁴⁷ Jahresbericht des Europäischen Rechnungshofes zum Haushaltsjahr 2012, ABl. Nr. C 331, vom 14. November 2013

den Einnahmen und Mittelbindungen in allen wesentlichen Belangen rechtmäßig und ordnungsgemäß waren.

Mit Bezug auf die Zahlungen stellte der Europäische Rechnungshof jedoch andererseits fest, dass alle Themenkreise, die operative Ausgaben umfassten, in wesentlichem Ausmaß mit Fehlern behaftet waren. Die geprüften Überwachungs- und Kontrollsysteme gewährleisteten nur bedingt wirksam die Recht- und Ordnungsmäßigkeit der der Jahresrechnung zugrunde liegenden Zahlungen.

(3) Das Haushaltsjahr 2012 stellte die 19. Jahresrechnung der EU dar, für die der Europäische Rechnungshof keine uneingeschränkte ZVE abgab. Nachdem die geschätzte wahrscheinlichste Fehlerquote⁴⁸ bei den Zahlungen für den EU-Haushalt als Ganzes in den Jahren 2006 bis 2009 stetig rückläufig gewesen war (von 7,3 % auf 3,3 %), stieg sie im Jahr 2010 auf 3,7 % und im Jahr 2011 weiter auf 3,9 % an. Auch im Jahr 2012 stieg sie neuerlich deutlich: Die geschätzte wahrscheinlichste Fehlerquote lag bei 4,8 %. Dies war zu einem kleinen Teil auf eine Änderung in der Methodik der Überprüfung zurückzuführen. Unter Beibehaltung der Methodik wäre die Fehlerquote auf 4,5 % gestiegen.

Abbildung 16: Entwicklung der Fehlerquote von 2006 bis 2012



¹ Für die obere und untere Fehlergrenze für das Jahr 2006 stehen keine Zahlen zur Verfügung.

Quelle: Kurzinformation zum Jahresbericht des Europäischen Rechnungshofes 2012

⁴⁸ Der Europäische Rechnungshof schätzt die wahrscheinlichste Fehlerquote mittels statistischer Standardmethoden, aufgrund derer er zu 95 % sicher ist, dass die Fehlerquote für die betreffende Population in der Spanne zwischen der unteren und der oberen Fehlergrenze liegt.

Aktuelle Entwicklungen der EU-Finanzkontrolle

Der Europäische Rechnungshof stellte im Haushaltsjahr 2012 – mit Ausnahme des Bereichs „Verwaltungs- und sonstige Ausgaben“ – in den übrigen Bereichen folgende Fehlerquoten fest:

- Entwicklung des ländlichen Raums, Umwelt, Fischerei und Gesundheit 7,9 % (im Jahr 2011 7,7 %),
- Regionalpolitik, Energie und Verkehr 6,8 % (im Jahr 2011 6,0 %),
- Forschung und andere interne Politikbereiche 3,9 % (im Jahr 2011 3,0 %),
- Landwirtschaft: Marktstützung und Direktzahlungen 3,8 % (im Jahr 2011 2,9 %),
- Außenbeziehungen, Außenhilfe und Erweiterung 3,3 % (im Jahr 2011 1,1 %).

Die häufigsten Fehler waren darauf zurückzuführen, dass

- die Begünstigten die Förderungsvoraussetzungen nicht einhielten,
- die Begünstigten gegen die Vorschriften für die Vergabe öffentlicher Aufträge verstießen und
- Zahlungen im Zusammenhang mit Projekten nicht förderfähig waren.

Der Europäische Rechnungshof monierte im Jahresbericht, dass die Behörden der Mitgliedstaaten in den meisten Fällen genügend Informationen zu den fehlerbehafteten Vorgängen hatten, um diese aufzudecken und zu berichtigen, sie diese Daten aber nicht weiterleiteten.

Entlastungsverfahren

38 (1) Der Jahresbericht 2012 des Europäischen Rechnungshofes ging gem. Art. 319 AEUV in das jährliche Verfahren zur Entlastung der Europäischen Kommission für die Ausführung des Haushaltsplans der EU ein und stellte die Grundlage für die weiteren Diskussionen auf Ebene des Rates und des Europäischen Parlaments dar.

(2) Das Europäische Parlament beendete am 3. April 2014 das Entlastungsverfahren für das Haushaltsjahr 2012. Es erteilte den Organen der EU die Entlastung für das Haushaltsjahr 2012 mit den nachfolgenden Einschränkungen.

(3) Das Europäische Parlament sprach der Europäischen Kommission Vorbehalte aufgrund der nach wie vor hohen Fehlerquoten im Bereich Landwirtschaft und Regionale Entwicklung in der geteilten Mittelverwaltung aus und hielt dazu fest, dass es in Vorbehalten „...ein neues wirkungsvolles Instrument der Haushaltskontrolle sieht, als Selbstverpflichtung des Parlaments die Beseitigung dieser Probleme durch die Kommission und die Mitgliedstaaten besonders zu überwachen, um den Entlastungsbeschluss gegenüber der Öffentlichkeit besonders zu rechtfertigen“. Das Europäische Parlament hob hervor, dass es nur in jenen Bereichen Vorbehalte ausspreche, zu denen es von der Europäischen Kommission und/oder vom Europäischen Rechnungshof keine ausreichenden Zusicherungen erhalte, die seine Bedenken zerstreuten.

Das Europäische Parlament betonte, dass die Fehlerquote im Bereich der Landwirtschafts- und Regionalpolitik zum dritten Mal in Folge gestiegen sei und forderte die Europäische Kommission auf, größere und maßgeblichere Verantwortung zu übernehmen. Acht Mitgliedstaaten seien für 90 % der Finanzkorrekturen in den Bereichen der geteilten Mittelverwaltung verantwortlich. Die Mehrzahl der vom Europäischen Rechnungshof aufgedeckten Fehler hätte von den Mitgliedstaaten selbst entdeckt werden müssen. Das Europäische Parlament sah die Kontrollstatistiken, Prüfergebnisse und -verfahren in einigen Mitgliedstaaten als unangemessene Grundlage für Bewertungen und Finanzkorrekturen der Europäischen Kommission an und erwartete diesbezüglich wesentliche Verbesserungen. Darüber hinaus forderte es, gem. Art. 287 Abs. 3 AEUV die Zusammenarbeit zwischen den nationalen ORKB und dem Europäischen Rechnungshof bei der Prüfung der geteilten Mittelverwaltung zu verbessern.

(4) Hinsichtlich der Entlastung des Generalsekretärs des Rates schob das Europäische Parlament den Beschluss auf.⁴⁹ Es begründete dies mit der mangelnden Bereitschaft des Rates, die Fragen des Europäischen Parlaments ausreichend zu beantworten, wodurch es nicht in der Lage gewesen sei, sachkundig über die Erteilung der Entlastung zu entscheiden. Das Europäische Parlament bedauerte, dass aus den selben Gründen bereits in den Haushaltsjahren 2009 bis 2011 keine Entlastung erteilt worden war.⁵⁰

⁴⁹ Beschluss des Europäischen Parlaments vom 3. April 2014 betreffend die Entlastung für die Ausführung des Gesamthaushaltsplans der Europäischen Union für das Haushaltsjahr 2012, Europäischer Rat und Rat, P7-TA(2014)0291

⁵⁰ Obwohl Art. 319 AEUV lediglich davon spricht, dass das Europäische Parlament die Europäische Kommission entlastet (keine Erwähnung anderer EU-Organen), wird vom Europäischen Parlament seit Jahren auch den anderen EU-Organen (inkl. Europäisches Parlament) eine Entlastung erteilt, d.h. das Europäische Parlament entlastet sich derzeit selbst.

Aktuelle Entwicklungen der EU-Finanzkontrolle

(5) Das Europäische Parlament vertagte seinen Beschluss, dem Verwaltungsdirektor des Gremiums Europäischer Regulierungsstellen für elektronische Kommunikation Entlastung für die Ausführung des Haushaltsplans des Gremiums zu erteilen.⁵¹ Es begründete dies im Wesentlichen damit, dass es Mängel bei der Budgeterstellung, den öffentlichen Vergabeverfahren und den Einstellungsverfahren sowie keinen zufriedenstellenden Umgang mit Interessenkonflikten gegeben habe.

(6) Mit Beschluss vom 23. Oktober 2014⁵² verweigerte das Europäische Parlament dem Generalsekretär des Rates die Entlastung für das Haushaltsjahr 2012 endgültig, ebenfalls mit Beschluss vom 23. Oktober 2014⁵³ erteilte es dem Verwaltungsausschuss des Büros des Gremiums Europäischer Regulierungsstellen für elektronische Kommunikation die Entlastung.

Position des RH

- 39** In Anbetracht der in der Vergangenheit stets eingeschränkten ZVE des Europäischen Rechnungshofes verfolgte das Europäische Parlament seit mehreren Jahren das Ziel, eine positive ZVE zu erhalten – etwa durch seitens der Europäischen Kommission und der Verwaltungen der Mitgliedstaaten zu setzende Maßnahmen.
- 40** In diesem Zusammenhang berichtete der RH bereits in seinen EU-Finanzberichten 2009, 2010 und 2011 (Reihe Bund 2010/12, Reihe Bund 2012/7 und Reihe Bund 2014/2) über die vorgeschlagenen Maßnahmen, z.B.
- Integrierter Interner Kontrollrahmen für die Gebarung mit EU-Mitteln;
 - Verpflichtung der Mitgliedstaaten, der Europäischen Kommission jährliche Zusammenfassungen der Prüfungen und Erklärungen zu unterbreiten;

⁵¹ Beschluss des Europäischen Parlaments vom 3. April 2014 betreffend die Entlastung für die Ausführung des Haushaltsplans des Gremiums Europäischer Regulierungsstellen für elektronische Kommunikation für das Haushaltsjahr, P7_TA(2014)0301

⁵² Beschluss des Europäischen Parlaments vom 23. Oktober 2014 betreffend die Entlastung für die Ausführung des Gesamthaushaltsplans der Europäischen Union für das Haushaltsjahr 2012. Einzelplan II- Europäischer Rat und Rat, P8_TA(2014)0044

⁵³ Beschluss des Europäischen Parlaments vom 23. Oktober 2014 betreffend die Entlastung für die Ausführung des Haushaltsjahrs des Büros des Gremiums Europäischer Regulierungsstellen für elektronische Kommunikation für das Haushaltsjahr 2012, P8_TA(2014)0043

- Erstellung nationaler (Verwaltungs)Erklärungen, die auf politischer Ebene zu unterzeichnen wären,

und legte dazu auch weitgehend seine divergierenden Positionen dar; so zur Reform der EU-Haushaltsordnung (EU-Finanzbericht 2009, Reihe Bund 2010/12, und „Aktuelle Entwicklungen der EU-Finanzkontrolle: Reform der EU-Haushaltsordnung“, Reihe Positionen 2010/1).

Der RH hinterfragte hierbei die diskutierten Maßnahmen kritisch und trat vielmehr dafür ein,

- vordringlich die bestehenden Prüf- und Kontrollinstrumente sowie Abhilfemaßnahmen auf jene Risikobereiche zu konzentrieren, die überdurchschnittlich zur negativen ZVE des Europäischen Rechnungshofes beitragen,
 - Wirtschaftlichkeitsprüfungen, Wirksamkeitsprüfungen und Systemprüfungen – ungeachtet vorzunehmender Recht- und Ordnungsmäßigkeitsprüfung – besonderes Augenmerk zu widmen,
 - eine europaweite, qualitativ hochwertige Weiterbildung der Prüfer der Einrichtungen der öffentlichen Finanzkontrolle zu forcieren, um ein einheitliches Kontrollverständnis hinsichtlich der einzusetzenden Prüfungsstandards und –methoden bei der Prüfung von EU-Mitteln sicherzustellen und
 - eine mögliche Aushöhlung der parlamentarischen Kontrollhoheit auf nationaler Ebene durch Vermeidung allfälliger Parallelstrukturen (z.B. durch Berichtspflichten der Einrichtungen der externen öffentlichen Finanzkontrolle der Mitgliedstaaten direkt an EU-Organen) zu verhindern.
- 41** Darüber hinaus weist der RH auf seine Kritik hin, dass derzeit nicht feststeht, ob bzw. inwieweit aus delegierten Rechtsakten der Europäischen Kommission auch Aufgaben und Verantwortungen für die nationalen ORKB erwachsen können, zumal gem. Art. 59 Abs. 3 der EU-Haushaltsordnung die nach den sektorspezifischen Vorschriften von den Mitgliedstaaten auf der geeigneten Ebene zu benennenden Einrichtungen auch Aufgaben wahrnehmen können, die in keinem Zusammenhang mit der Verwaltung der EU-Mittel stehen. Als solche Einrichtungen könnten nach Ansicht des RH – ungeachtet ihrer verwaltungsexternen Kontrollfunktion – allenfalls auch ORKB erwogen werden, wiewohl ihnen weder die Aufgabe der Verwaltung noch der internen Kontrolle von EU-Mitteln obliegt.

Aktuelle Entwicklungen der EU-Finanzkontrolle

Nach Ansicht des RH bergen in delegierten Rechtsakten vorgenommene Spezifizierungen für die externe öffentliche Finanzkontrolle das potenzielle Risiko, wesentliche Elemente der nationalen parlamentarischen Kontrolle auszuhöhlen. Dies wäre etwa dann der Fall, wenn ORKB der Mitgliedstaaten im unmittelbaren Auftrag von EU-Organen tätig werden und diesen direkt berichtspflichtig würden.

Der RH erachtet es – aus Gründen der öffentlichen Transparenz und Klarheit der Aufgaben- und Verantwortungszuordnung (z.B. solche auf Mitgliedstaatenebene und solche auf EU-Ebene) sowie der Ressourcenallokation im Bereich der ORKB der Mitgliedstaaten als unabhängige Einrichtungen der externen öffentlichen Finanzkontrolle – für wesentlich, dass EU-rechtlich überbundene Kernaufgaben der externen öffentlichen Finanzkontrolle auf primärrechtlicher Ebene grundgelegt werden.

42 In diese Richtung ist im Juni 2013 der Kontaktausschuss der Präsidenten der ORKB der Mitgliedstaaten und des Europäischen Rechnungshofes an den Präsidenten des Europäischen Rates im Wege einer Erklärung betreffend die „Bedeutung angemessener Regelungen für die Finanzkontrolle und Rechenschaftspflicht im Rahmen der Europäischen Wirtschafts- und Währungsunion und der wirtschaftspolitischen Steuerung der EU“ herangetreten, derzufolge u.a. EU-Rechtsvorschriften mit Auswirkungen auf die externe öffentliche Finanzkontrolle nur in EU-Gesetzgebungsakten geregelt werden, die einem Konsultationsverfahren unterliegen. Der RH informierte auch das österreichische Parlament sowie die Mitglieder des Rechnungshofausschusses darüber im direkten Wege.

Künftige Rolle des Europäischen Rechnungshofes

43 Das Europäische Parlament hat am 4. Februar 2014 eine Entschließung zu der „Künftigen Rolle des Europäischen Rechnungshofes. Das Ernennungsverfahren für Mitglieder des Rechnungshofes: Konsultation des Europäischen Parlaments“ verabschiedet. Darin übte es Kritik am Europäischen Rechnungshof. Es betonte, dass der Europäische Rechnungshof wertvolle Stellungnahmen zu den Ergebnissen der politischen Maßnahmen der Union liefere. Zur Verbesserung der Qualität in Bezug auf das vorhandene Modell der Zuverlässigkeitserklärung sollen jedoch größere Anstrengungen und mehr Ressourcen aufgewendet werden. Mehr Ressourcen sollen auch insbesondere in Hinsicht auf die Wirtschaftlichkeitsprüfungen sowie für die Überprüfung der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Wirksamkeit bereitstehen. Das Mandat des Europäischen Rechnungshofes sehe erhebliche Flexibilität vor, die Aufgabe über die Zuverlässigkeitserklärung hinaus zu erfüllen.

Das Europäische Parlament forderte zudem eine stärkere Kooperation mit nationalen ORKB, nicht nur im Bezug auf die Prüfungsplanung und konkrete methodologische Schritte, sondern insbesondere im Bereich der geteilten Mittelverwaltung. Das Europäische Parlament schlug vor, die Arbeit der nationalen ORKB in Bezug auf die geteilte Mittelverwaltung in die Prüfungen des Europäischen Rechnungshofes einzubeziehen sowie die Möglichkeit zu prüfen, nationale Prüfzertifikate für die Verwaltung der EU-Mittel einzuführen.

In Bezug auf Wirtschaftlichkeitsprüfungen forderte das Europäische Parlament eine klare Ursachenanalyse, vollständige Transparenz in Bezug auf die zeitliche Komponente und eine klare abschließende Antwort. Es betonte, dass es nicht notwendig sei, mit der geprüften Stelle Einvernehmen zu erzielen. Darüber hinaus schlug das Europäische Parlament vor, den Jahresbericht bis 30. Juni zu präsentieren, so dass ein Abschluss des Entlastungsverfahrens bis 31. Dezember desselben Jahres erfolgen kann. Diese Forderung wiederholte das Parlament im Entlastungsverfahren zum Haushaltsjahr 2012.

In Bezug auf die Ernennung der Mitglieder des Europäischen Rechnungshofes forderte das Europäische Parlament die gleichen Rechte für sich und den Europäischen Rechnungshof. Es führte dazu Grundsätze, Auswahlkriterien und Verfahren an und verlangte, dass seine Stellungnahme vom Rat respektiert werden müsse.

Position des RH

44 Der RH betont hierzu, dass Maßnahmen zur Stärkung der Kontrolle unter Berücksichtigung der verfassungsrechtlichen Rahmenbedingungen notwendig sind. Die externe öffentliche Finanzkontrolle fungiert als Säule des Parlamentarismus und baut zur Feststellung von Systemproblemen auf Zahlen und Fakten auf. Eine überwiegende Festlegung der Fehleranfälligkeit auf Prozentsätze, ohne ausreichend auf Ursachen und Systemmängel einzugehen, ist aus Sicht des RH jedoch nicht zielführend.

EU-Haushaltsordnung

Geteilte Mittelverwaltung

45 Mit 1. Jänner 2014 traten jene Teile der neuen Haushaltsordnung der EU (Verordnung (EU, EURATOM) Nr. 966/2012, ABl. Nr. L 298; zur Genese siehe EU-Finanzbericht 2011) in Kraft, die für die geteilte Mittelverwaltung zwischen Europäischer Kommission und Mitgliedstaaten von besonderer Relevanz sind (vor allem Art. 59).

- 46 Die EU-Haushaltsordnung brachte Neuerungen in Bezug auf die Ausgestaltung der geteilten Mittelverwaltung durch die Europäische Kommission und im Bereich der Rechnungslegung sowie die Einführung von Verwaltungserklärungen und eines Bestätigungsvermerks über die Rechnungslegung.
- 47 (1) Gemäß Art. 59 Abs. 5 letzter Satz der EU-Haushaltsordnung können die Mitgliedstaaten Erklärungen abgeben, die auf geeigneter (politischer) Ebene zu unterzeichnen sind und sich auf die der Europäischen Kommission zuzuleitenden Informationen (Verwaltungserklärung, Jährliche Übersicht und Bestätigungsvermerk) beziehen. Diese sogenannten „Nationalen Erklärungen“ sind bestimmungsgemäß freiwillig. Bis zum Jahr 2014 verfassten vier Mitgliedstaaten (Dänemark, Niederlande, Schweden und das Vereinigte Königreich) solche Erklärungen.

Die Europäische Kommission hatte – auf Aufforderung des Europäischen Parlaments im Entlastungsverfahren zum Haushaltsjahr 2011 – am 16. Dezember 2013 eine interinstitutionelle Arbeitsgruppe ins Leben gerufen, die Empfehlungen zur einheitlichen Ausgestaltung dieser freiwilligen Erklärungen sowie eine entsprechende Vorlage erarbeiten soll. Ziel der Arbeitsgruppe war, die Rechenschaftspflicht der Mitgliedstaaten in Bezug auf die Verwaltung von EU-Mitteln zu verbessern. Die Arbeitsgruppe setzte sich aus Vertretern der Europäischen Kommission, des Europäischen Parlaments und des Rates sowie den Mitgliedstaaten Dänemark, Griechenland, Luxemburg, Niederlande, Schweden und Vereinigtes Königreich zusammen. Am 28. Oktober 2014 informierte die Europäische Kommission über die Annahme der Empfehlungen der Interinstitutionellen Arbeitsgruppe⁵⁴.

Die Arbeitsgruppe schlug in ihrem Abschlussdokument ein Modell vor, das auf zwei Komponenten beruhen soll: der vorgeschriebenen Verwaltungserklärung und der (Nationalen) Erklärung, die die Unterschrift einer verantwortlichen Person auf geeigneter Ebene trägt. Als Adressat dieser (gemeinsamen) Erklärung sind die nationalen Legislativorgane vorgesehen sowie die Europäische Kommission, an die ein Bericht ergehen soll. Um eine Diskussion auf nationaler Ebene über die Nationalen Erklärungen zu gewährleisten, könnte nach Ansicht der Arbeitsgruppe ein Bericht oder die Meinung nationaler ORKB herangezogen werden. Im Zusammenhang mit den Mindestvoraussetzungen

⁵⁴ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat und den Europäischen Rechnungshof über die Annahme der Empfehlungen der Interinstitutionellen Arbeitsgruppe zu der Abfassung und der Nutzung nationaler Erklärungen, KOM(2014)0688 endgültig

Nationaler Erklärungen sieht die Arbeitsgruppe als Zusatzinformation die unabhängige Bestätigung eines unabhängigen Prüfers (ORKB) vor.

(2) Die Rolle der ORKB in Zusammenhang mit diesen Nationalen Erklärungen ist derzeit als Möglichkeit angeführt. Seitens einzelner Mitgliedstaaten bestehen Bestrebungen, die Prüfung von den ORKB durchführen zu lassen.

Aus dem vorliegenden Abschlussdokument der Arbeitsgruppe ist nicht abzuleiten, ob eine unabhängige Bestätigung einer nationalen ORKB als paralleles Instrument zum Zuverlässigkeitsprozess der Europäischen Kommission vorgesehen ist oder ob bzw. allenfalls wer sich in weiterer Folge darauf stützen kann/wird. Die unabhängige Bestätigung könnte als „taugliche Vorleistung“ für die Erteilung der Zuverlässigkeitserklärung durch den Europäischen Rechnungshof herangezogen werden und beträchtliche Spannungsfelder im Hinblick auf ein einheitliches Kontrollverständnis, insbesondere bezüglich der einzusetzenden Prüfungsstandards und -methoden, kreieren.

Position des RH

- 48 Bereits im Zuge der Reformdiskussion des Entwurfs der EU-Haushaltsordnung hatte der RH festgehalten, dass der kontrollpolitische Mehrwert der geforderten Übersichten der Prüfungen und Erklärungen nicht eindeutig nachvollziehbar war, weil es sich um bereits bestehende Informationen handelte. Es wäre nach Ansicht des RH zweckmäßig,
- die Informationen verdichtet aufzubereiten, mit dem Ziel, die Risikoorientierung der Kontrolltätigkeit zu stärken, sowie
 - fonds- bzw. mitgliedstaatspezifische sowie auch übergreifende Problemstellungen zu nutzen, um mögliche Lösungen und Best-Practices zu identifizieren.

Der RH ist der Ansicht, dass

- die Einführung verpflichtender Verwaltungserklärungen eine weitere Akzentuierung der Verantwortung der Mitgliedstaaten bedeutet und zusätzliche Verwaltungs- und Kontrolllasten mit sich bringt,
- bei Berichtspflichten der nationalen ORKB an die Europäische Kommission die ORKB funktional zu einem Teil des nationalen Internen Kontrollsystems würden, wodurch eine neben den nationalen Parlamenten laufende Parallelstruktur entstehen könnte,

- beträchtliche Spannungsfelder im Fall – nicht auszuschließender – divergenter Beurteilungen zwischen dem Europäischen Rechnungshof und der mit der Abgabe des Bestätigungsvermerks allenfalls betrauten ORKB eines Mitgliedstaates entstehen könnten, zumal die Unabhängigkeit der nationalen ORKB und ihre Funktionalität für die Parlamente der Mitgliedstaaten zu wahren sind.

Der RH verweist in diesem Zusammenhang auf seine bereits abgegebene Empfehlung, das Augenmerk auf die Sicherstellung des ordnungsgemäßen Funktionierens jener internen Verwaltungs- und Kontrolltätigkeiten zu legen, die in erster Instanz tätig sind, anstatt auf später einsetzende Kontroll- und Korrekturmechanismen zu setzen (siehe RH, „Wirtschafts- und fiskalpolitische Steuerung in der EU – Beitrag der externen öffentlichen Finanzkontrolle“, Reihe Positionen 2012/1).

Wirtschafts- und Fiskalpolitische Steuerung in der EU

Entwicklung von öffentlichem Defizit und Verschuldung in der EU und in Österreich

49 (1) Die EU-Mitgliedstaaten sind verpflichtet, zweimal im Jahr (März und September) Daten zu Defizit und Schuldenstand des Staates an die Europäische Kommission zu übermitteln (Maastricht-Notifikation). Für Österreich erfolgt die Übermittlung durch Statistik Austria. Die Daten werden von Eurostat geprüft und veröffentlicht.

(2) Wie die nachfolgende Tabelle und Abbildung zeigen, sank im Euro-Währungsgebiet das öffentliche Defizit von 4,2 % im Jahr 2011 auf 3,7 % im Jahr 2012 und auf 3,1 % im Jahr 2013, in der EU-27 von 4,4 % im Jahr 2011 auf 3,9 % im Jahr 2012. Im Jahr 2013 lag das öffentliche Defizit in der EU-28 bei 3,3 %.

Im Jahr 2009 wies kein Mitgliedstaat einen Haushaltsüberschuss auf. Im Jahr 2010 erzielten zwei Mitgliedstaaten (Schweden und Estland) einen Haushaltsüberschuss, im Jahr 2011 bereits vier (Schweden, Estland, Luxemburg und Ungarn). Im Jahr 2012 erzielte hingegen nur mehr Deutschland einen Haushaltsüberschuss, Luxemburg annähernd ein Gleichgewicht. Im Jahr 2013 verzeichnete Luxemburg einen öffentlichen Überschuss und Deutschland annähernd ein Gleichgewicht. Österreich wies im Zeitraum 2009 bis 2013 ein öffentliches Defizit auf.

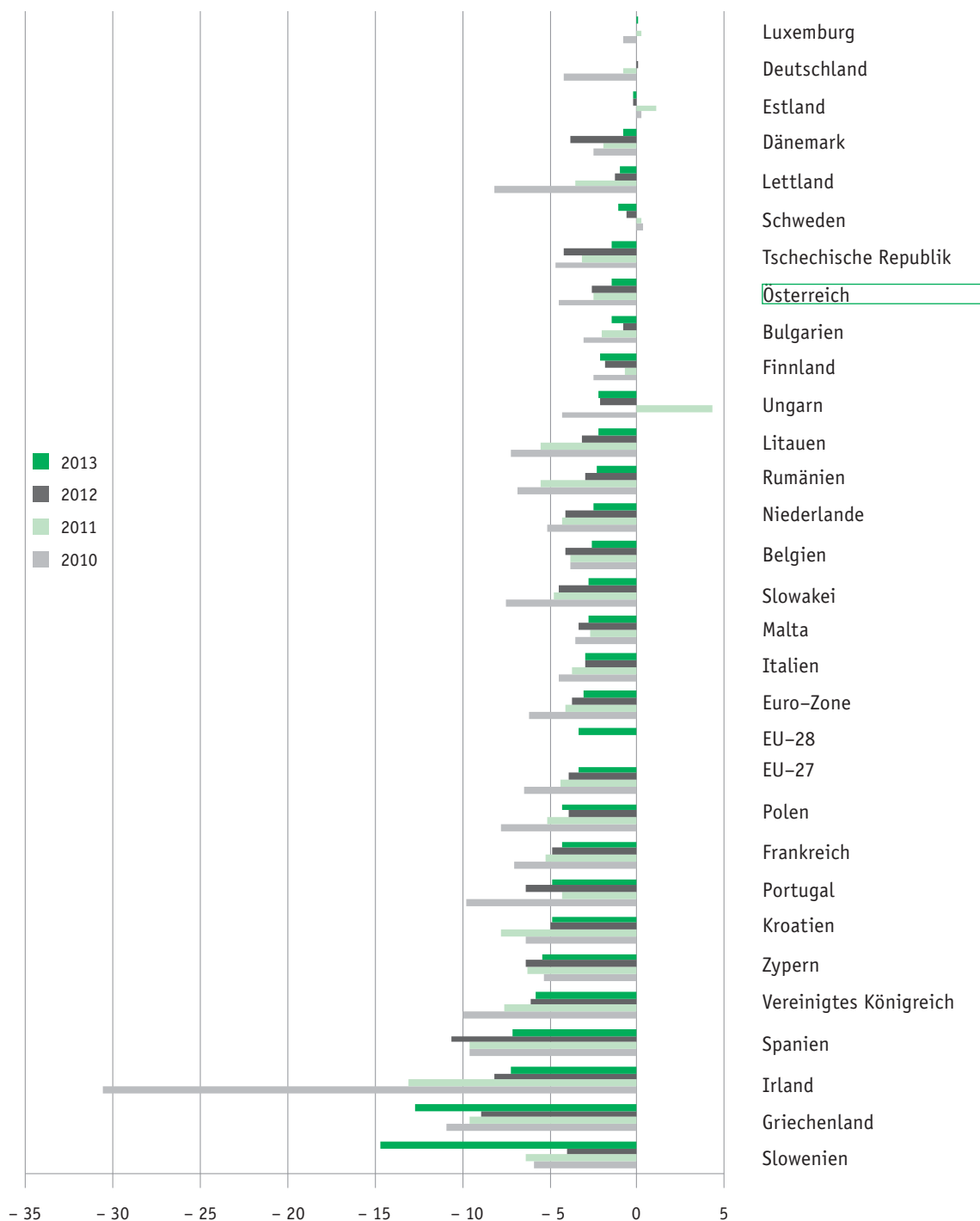
Von den 26 Mitgliedstaaten mit einem Defizit im Jahr 2013 wiesen elf ein Defizit von mehr als 3 % auf, an der Spitze Slowenien mit 14,7 % sowie Griechenland mit 12,7 %. 18 Mitgliedstaaten verzeichneten im Jahr 2013 gegenüber dem Jahr 2012 eine Verbesserung ihres Finanzierungssaldos im Verhältnis zum BIP.

Tabelle 22: Öffentliches Defizit bzw. öffentlicher Überschuss in den Jahren 2009 bis 2013 in % des BIP (zu Marktpreisen), gereiht nach Werten 2013

	2009	2010	2011	2012	2013	Veränderung 2012 bis 2013
	in %					in %-Punkten
Slowenien	- 6,3	- 5,9	- 6,4	- 4,0	- 14,7	- 10,7
Griechenland	- 15,7	- 10,9	- 9,6	- 8,9	- 12,7	- 3,8
Irland	- 13,7	- 30,6	- 13,1	- 8,2	- 7,2	1,0
Spanien	- 11,1	- 9,6	- 9,6	- 10,6	- 7,1	3,5
Vereinigtes Königreich	- 11,4	- 10,0	- 7,6	- 6,1	- 5,8	0,3
Zypern	- 6,1	- 5,3	- 6,3	- 6,4	- 5,4	1,0
Kroatien	- 5,4	- 6,4	- 7,8	- 5,0	- 4,9	0,1
Portugal	- 10,2	- 9,8	- 4,3	- 6,4	- 4,9	1,5
Frankreich	- 7,5	- 7,0	- 5,2	- 4,9	- 4,3	0,6
Polen	- 7,5	- 7,8	- 5,1	- 3,9	- 4,3	- 0,4
Italien	- 5,5	- 4,5	- 3,7	- 3,0	- 3,0	0,0
Malta	- 3,7	- 3,5	- 2,7	- 3,3	- 2,8	0,5
Slowakei	- 8,0	- 7,5	- 4,8	- 4,5	- 2,8	1,7
Belgien	- 5,6	- 3,8	- 3,8	- 4,1	- 2,6	1,5
Niederlande	- 5,6	- 5,1	- 4,3	- 4,1	- 2,5	1,6
Rumänien	- 9,0	- 6,8	- 5,5	- 3,0	- 2,3	0,7
Litauen	- 9,4	- 7,2	- 5,5	- 3,2	- 2,2	1,0
Ungarn	- 4,6	- 4,3	4,3	- 2,1	- 2,2	- 0,1
Finnland	- 2,5	- 2,5	- 0,7	- 1,8	- 2,1	- 0,3
Bulgarien	- 4,3	- 3,1	- 2,0	- 0,8	- 1,5	- 0,7
Tschechische Republik	- 5,8	- 4,7	- 3,2	- 4,2	- 1,5	2,7
Österreich	- 4,1	- 4,5	- 2,5	- 2,6	- 1,5	1,1
Schweden	- 0,7	0,3	0,2	- 0,6	- 1,1	- 0,5
Lettland	- 9,2	- 8,2	- 3,5	- 1,3	- 1,0	0,3
Dänemark	- 2,7	- 2,5	- 1,9	- 3,8	- 0,8	3,0
Estland	- 2,0	0,2	1,1	- 0,2	- 0,2	0,0
Deutschland	- 3,1	- 4,2	- 0,8	0,1	0,0	- 0,1
Luxemburg	- 0,7	- 0,8	0,2	0,0	0,1	0,1
EU-27	- 6,9	- 6,5	- 4,4	- 3,9	- 3,3	0,6
EU-28					- 3,3	
Eurozone	- 6,4	- 6,2	- 4,1	- 3,7	- 3,1	0,6

Quelle: Eurostat, Defizit/Überschuss des Staates; Stand Mai 2014

Abbildung 17: Öffentliches Defizit bzw. öffentlicher Überschuss in den Jahren 2010 bis 2013 in % des BIP (zu Marktpreisen), gereiht nach den Werten 2013



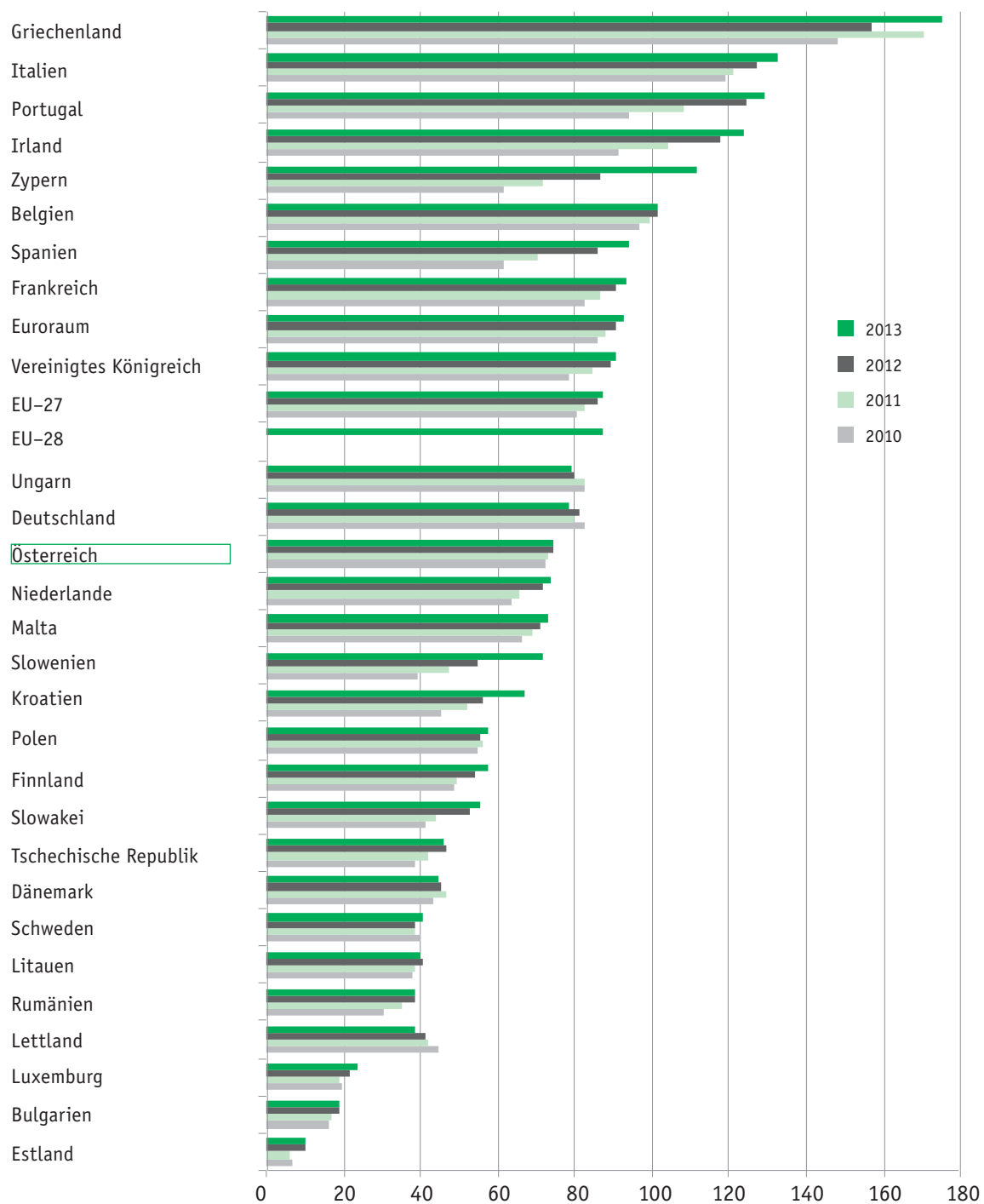
Quelle: Eurostat, Defizit/Überschuss des Staates; Stand Mai 2014

(3) Der öffentliche Schuldenstand stieg im Euro-Währungsgebiet von 87,5 % des BIP im Jahr 2011 auf 90,8 % des BIP im Jahr 2012 und auf 92,7 % des BIP im Jahr 2013. Betrachtet man die gesamte EU-27 stieg der öffentliche Schuldenstand von 85,5 % auf 87,4 % des BIP (87,1 % in der EU-28). Die nachfolgende Abbildung und Tabelle zeigen wiederum die von Eurostat veröffentlichten Daten für die Jahre 2009 bis 2013.

Betrachtet man den öffentlichen Schuldenstand im Jahr 2013, wies Estland den deutlich niedrigsten auf (10,0 %), 16 Mitgliedstaaten lagen über 60 % (darunter auch Österreich mit 74,5 %). Die höchsten Verschuldungsquoten verzeichneten Griechenland (175,1 %), Italien (132,6 %), Portugal (129,0 %), Irland (123,7 %), Zypern (111,7 %) und Belgien (101,5 %).

Wirtschafts- und Fiskalpolitische
Steuerung in der EU

Abbildung 18: Öffentlicher Schuldenstand in den Jahren 2010 bis 2013 in % des BIP
(zu Marktpreisen), gereiht nach den Werten 2013



Quelle: Eurostat, Öffentlicher Bruttoschuldenstand; Stand Mai 2014

**Tabelle 23: Öffentlicher Schuldenstand in den Jahren 2009 bis 2013 in % des BIP
(zu Marktpreisen) gereiht nach Veränderung 2012 bis 2013**

	2009	2010	2011	2012	2013	Veränderung 2012 bis 2013
	in %					in %-Punkten
Griechenland	129,7	148,3	170,3	157,2	175,1	17,9
Italien	116,4	119,3	120,7	127,0	132,6	5,6
Portugal	83,7	94,0	108,2	124,1	129,0	4,9
Irland	64,4	91,2	104,1	117,4	123,7	6,3
Zypern	58,5	61,3	71,5	86,6	111,7	25,1
Belgien	96,6	96,6	99,2	101,1	101,5	0,4
Spanien	54,0	61,7	70,5	86,0	93,9	7,9
Frankreich	79,2	82,7	86,2	90,6	93,5	2,9
Vereinigtes Königreich	67,1	78,4	84,3	89,1	90,6	1,5
Ungarn	79,8	82,2	82,1	79,8	79,2	- 0,6
Deutschland	74,6	82,5	80,0	81,0	78,4	- 2,6
Österreich	69,2	72,5	73,1	74,4	74,5	0,1
Niederlande	60,8	63,4	65,7	71,3	73,5	2,2
Malta	66,5	66,0	68,8	70,8	73,0	2,2
Slowenien	35,2	38,7	47,1	54,4	71,7	17,3
Kroatien	36,6	45,0	52,0	55,9	67,1	11,2
Polen	50,9	54,9	56,2	55,6	57,0	1,4
Finnland	43,5	48,8	49,3	53,6	57,0	3,4
Slowakei	35,6	41,0	43,6	52,7	55,4	2,7
Tschechische Republik	34,6	38,4	41,4	46,2	46,0	- 0,2
Dänemark	40,7	42,8	46,4	45,4	44,5	- 0,9
Schweden	42,6	39,4	38,6	38,3	40,6	2,3
Litauen	29,3	37,8	38,3	40,5	39,4	- 1,1
Rumänien	23,6	30,5	34,7	38,0	38,4	0,4
Lettland	36,9	44,5	42,0	40,8	38,1	- 2,7
Luxemburg	15,5	19,5	18,7	21,7	23,1	1,4
Bulgarien	14,6	16,2	16,3	18,4	18,9	0,5
Estland	7,1	6,7	6,1	9,8	10,0	0,2
EU-27	74,5	80,2	82,7	85,5	87,4	1,9
EU-28					87,1	
Euroraum	80,1	85,6	87,5	90,8	92,7	1,9

Quelle: Eurostat, Öffentlicher Bruttoschuldenstand; Stand Mai 2014

Sechs Mitgliedstaaten verzeichneten im Jahr 2013 gegenüber dem Jahr 2012 eine Verbesserung und 21 eine Verschlechterung, darunter auch Österreich (0,1 Prozentpunkte).

(4) 2009 lag das öffentliche Defizit in Österreich bei 4,1 % des BIP und stieg im Jahr 2010 auf 4,5 %. Im Jahr 2011 ging es auf 2,5 % des BIP zurück, im Jahr 2012 stieg es auf 2,6 % und fiel im Jahr 2013 auf 1,5 %. Der öffentliche Schuldenstand stieg kontinuierlich von 69,2 % des BIP im Jahr 2009 auf 74,5 % des BIP im Jahr 2013.

(5) Das Österreichische Stabilitätsprogramm für die Jahre 2010 bis 2014⁵⁵ sah vor, das öffentliche Defizit im Jahr 2013 mit 2,9 % des BIP wieder unter die 3 %-Grenze zu bringen und auf 2,4 % des BIP im Jahr 2014 zu senken. Gemäß Fortschreibung des Österreichischen Stabilitätsprogramms für die Jahre 2011 bis 2016⁵⁶ erwartete Österreich für 2012 eine Erhöhung des Defizits auf 3 % und danach eine nachhaltige und deutliche Senkung unter 3 %. Die prognostizierte Schuldenquote sollte 2012 bei 74,7 % liegen, sich bis 2013 weiter erhöhen (auf 75,3 %) und danach kontinuierlich sinken. Ziel der Bundesregierung war es, bis 2020 die Staatsschuldenquote auf unter 60 % zurückzuführen.

Das tatsächliche gesamtstaatliche strukturelle Defizit 2012 lag nach der Fortschreibung des Stabilitätsprogramms für die Jahre 2012 bis 2017⁵⁷ bei 2,5 % des BIP. Österreich erfüllte damit die EU-Defizitvorgaben nach 2011 auch 2012 und somit früher als von der Europäischen Kommission vorgegeben. Die Staatsschuldenquote 2012 belief sich auf 73,4 % und lag damit niedriger als die Schätzung im Stabilitätsprogramm 2012 (74,7 %).

(6) Im „Österreichischen Stabilitätsprogramm – Fortschreibung für die Jahre 2013 bis 2018“ vom 29. April 2014 strebte Österreich im Unterschied zur Fortschreibung des Stabilitätsprogramms für die Jahre 2012 bis 2017 folgende Ziele an:

⁵⁵ BMF, Österreichisches Stabilitätsprogramm für die Jahre 2010 bis 2014 vom 27. April 2011

⁵⁶ BMF, Österreichisches Stabilitätsprogramm-Fortschreibung für die Jahre 2011 bis 2016 vom 24. April 2012

⁵⁷ BMF, Österreichisches Stabilitätsprogramm-Fortschreibung für die Jahre 2012 bis 2017 vom 16. April 2013

Tabelle 24: Ziele Österreichs laut Fortschreibung des Stabilitätsprogramms für die Jahre 2012 bis 2017 und für die Jahre 2013 bis 2018

	2016	2017	2018
	in % des BIP		
Maastricht-Defizit			
SP 2012 – 2017	0,0	0,2	
SP 2013 – 2018	- 0,7	- 0,6	- 0,5
strukturelles Defizit			
SP 2012 – 2017	- 0,5	- 0,4	
SP 2013 – 2018	- 0,4	- 0,4	- 0,3
Staatsschuldenquote			
SP 2012 – 2017	69,3	67,0	
SP 2013 – 2018	75,6	73,4	71,5

SP = Fortschreibung des Stabilitätsprogramms

Quellen: Fortschreibung des Stabilitätsprogramms 2012 bis 2017, Fortschreibung des Stabilitätsprogramms 2013 bis 2018

Der neue Budgetpfad der Bundesregierung (Strategiebericht 2015–2018) sieht vor, dass 2016 ein gesamtstaatlich strukturell ausgeglichener Haushalt erreicht wird. Allerdings enthalten weder das Arbeitsprogramm der österreichischen Bundesregierung noch die Budgetunterlagen eine schlüssige finanzielle Gesamtdarstellung, inwieweit die vorgesehenen Maßnahmen geeignet sind, den Konsolidierungskurs einzuhalten. Der RH hält daher nachdrücklich fest, dass auf der Auszahlungsseite die Ineffizienzen, Doppelgleisigkeiten und Kompetenzüberlappungen insbesondere in den Bereichen Bildung, Pflege, Soziales und Förderungen beseitigt und die längst erforderlichen Strukturmaßnahmen umgesetzt werden müssen. Darüber hinaus sieht der RH Handlungsbedarf bei den Pensionen. Der RH hat dazu zahlreiche Berichte veröffentlicht, die eine Vielzahl von Empfehlungen für grundlegende Reformen enthalten.

Der RH weist weiters darauf hin, dass die EU eine Rückführung des strukturellen Defizits in Österreich bereits bis 2015 verlangte⁵⁸ und dass der Österreichische Stabilitätspakt 2012 (ÖStP 2012) eine Bestimmung enthält, wonach – sofern die EU eine schnellere Annäherung an die Regelgrenze für das strukturelle Defizit vorsieht, als sich nach dem Stabilitätspakt 2012 ergäbe – jedenfalls der von der EU vorgese-

⁵⁸ Empfehlung des Rates zum Nationalen Reformprogramm Österreichs 2013 mit einer Stellungnahme des Rates zum Stabilitätsprogramm Österreichs für die Jahre 2012 bis 2017, ABl. C Nr. 217, vom 30. Juli 2013

hene Anpassungspfad zu verfolgen ist (Art. 4 Abs. 2 lit. b ÖStP 2012). Trotz dieser Vorgabe sah Österreich in der jüngsten Fortschreibung des Stabilitätsprogramms für die Jahre 2013 bis 2018 eine Rückführung des strukturellen Defizits erst bis zum Jahr 2016 vor.

Wirtschafts- und
fiskalpolitische
Steuerung und
Überwachung

Vorberichte

- 50** Nachstehend knüpft der RH an seine Vorberichte (EU-Finanzbericht 2010, Reihe Bund 2012/7, EU-Finanzbericht 2011, Reihe Bund 2014/2) an und legt die weiteren aktuellen Entwicklungen der wirtschafts- und fiskalpolitischen Steuerungs- und Überwachungsmaßnahmen überblicksartig dar.

Strategie Europa 2020

- 51** (1) Im Juni 2010 löste die neue Strategie für Beschäftigung und intelligentes, nachhaltiges und integratives Wachstum „Europa 2020“ die Lissabon-Strategie ab. Die Umsetzung der Strategie Europa 2020 wird von der Europäischen Kommission im Rahmen des neuen Systems der wirtschaftspolitischen Steuerung anhand entsprechender Indikatoren überprüft und die Ergebnisse im Jahreswachstumsbericht zusammengefasst. Die auf zehn Jahre angelegte Wachstumsstrategie der EU definiert drei Prioritäten, die von den Mitgliedstaaten bei ihren nationalen Plänen zu berücksichtigen sind:

- Intelligentes Wachstum (Bildung, Wissen, Forschung und Innovation, digitale Gesellschaft);
- Nachhaltiges Wachstum (Förderung einer wettbewerbsfähigen aber ressourcenschonenden Wirtschaft, Entwicklung grüner Technologien, Umweltschutz, Einführung effizienter Smart Grids, Unterstützung der Konsumenten bei der Wahl grüner Projekte) und
- Integratives Wachstum (mehr und bessere Jobs, Investitionen in Weiterbildung, Sicherstellen, dass die Vorteile des Wachstums allen zugute kommen).

(2) Österreich definierte zur Erreichung der fünf EU-weit geltenden, quantifizierbaren Kernziele der Strategie Europa 2020 in seinem Nationalen Reformprogramm unter Berücksichtigung der österreichischen Ausgangslage nationale Ziele. Die folgende Tabelle zeigt diese – in Entsprechung der jeweiligen EU-weiten Kernziele beschlossenen – nati-

onalen Ziele und den Umsetzungsstand in Österreich nach dem Nationalen Reformprogramm Österreich 2013 und 2014:

Tabelle 25: Nationale Ziele in Entsprechung der EU-weiten Kernziele von Europa 2020 und Umsetzungsstand

Kernziele Europa 2020	EU-weite Umsetzung 2012	Österreich		
		Nationale Ziele bis 2020	Umsetzung 2011	Umsetzung 2012
Beschäftigungsquote von 75 % der 20- bis 64-Jährigen	68,4 %	Beschäftigungsquote von 77 % bis 78 % der 20- bis 64-Jährigen	75,2 %	75,6 %
Investitionsvolumen von 3 % des BIP im Bereich Forschung und Entwicklung	2,06 %	Forschungs- und Entwicklungsquote von 3,76 % des BIP	2,80 %	2,84 %
Reduktion der Treibhausgasemissionen um 10 % gegenüber 2005	- 18 %	Reduktion der Treibhausgasemissionen um 16 % gegenüber 2005	- 11,7 %	n.v.
Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien am Energieverbrauch auf 20 %	14,1 %	Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien am Energieverbrauch auf 34 %	31 %	32,1 %
Erhöhung der Energieeffizienz in Richtung 20 % (alternativ eine Reduktion der Treibhausgasemissionen um 30 %, sofern sich andere Industrieländer zu vergleichbaren Reduktionen verpflichten und die Entwicklungsländer einen entsprechenden Beitrag leisten)	1.103 Mt (EU-28)	betreffend Energieeffizienz eine Stabilisierung des Endenergieverbrauchs auf der Höhe des Jahres 2005 (26,27 Mt)	n.v.	27,3 Mt
Senkung der Schulabbrecherquote auf unter 10 %	12,7 %	Senkung der Schulabbrecherquote auf 9,5 %	8,3 %	7,6 %
Erhöhung des Anteils der 30- bis 34-Jährigen, die ein Hochschulstudium abgeschlossen haben oder über einen gleichwertigen Abschluss verfügen, auf mindestens 40 %	35,7 %	Erhöhung des Anteils der 30- bis 34-Jährigen, die ein Hochschulstudium abgeschlossen haben oder über einen gleichwertigen Abschluss verfügen, auf 38 %	36,8 %	38,3 %
mindestens 20 Mio. Menschen vor dem Risiko der Armut oder der Ausgrenzung bewahren	-	mindestens 235.000 Menschen vor dem Risiko der Armut oder der Ausgrenzung bewahren	125.000	n.v.

Mt = Megatonne

Quellen: Europäische Kommission, Ziele der Strategie Europa 2020; Darstellung RH;

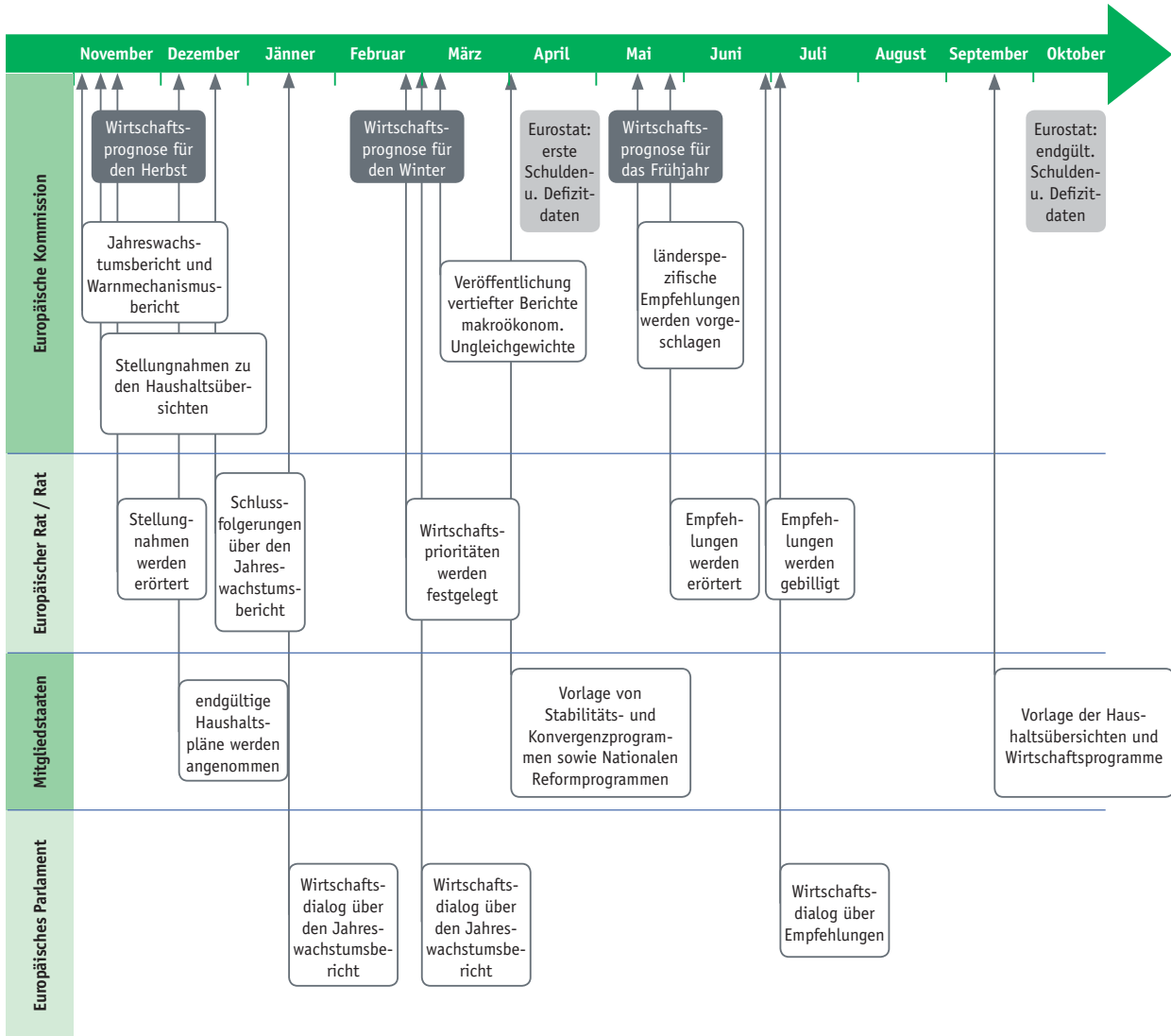
Quellen rechte Spalte: Nationales Reformprogramm Österreich 2013 und 2014

Die österreichische Bundesregierung wies im Nationalen Reformprogramm 2014 aus, dass Österreich zwar im Bereich der Hochschulabsolventen sowie der frühzeitigen Schul- und Ausbildungsabgänger mit 0,3 Prozentpunkten bzw. 1,9 Prozentpunkten derzeit sein nationales Ziel übertroffen hatte. In allen anderen Bereichen, insbesondere in der Steigerung der Forschungs- und Entwicklungsquote (Anstieg um 0,04 Prozentpunkte von 2011 auf 2012, 0,9 Prozentpunkte unterhalb

der Zielsetzung) bestand weiterer Handlungsbedarf. Auch die Erhöhung der Anteile der erneuerbaren Energie am Energieverbrauch lag im Jahr 2012 um 1,9 Prozentpunkte hinter der nationalen Zielsetzung zurück. Für 2014 sah die Europäische Kommission eine Halbzeitbewertung (Mid Term Review) zur Erreichung der Ziele vor.

(3) Sowohl die Berichterstattung als auch die Überwachung der Umsetzung der Strategie Europa 2020 erfolgte im Rahmen des Europäischen Semesters zeitgleich mit der Berichterstattung und Überwachung der Umsetzung und Verstärkung des Stabilitäts- und Wachstumspakts, wodurch die EU eine umfassende Grundlage für künftige, gesamteuropäische wirtschaftspolitische Entscheidungen zur Verfügung hatte.

Abbildung 19: Europäisches Semester



Quelle: Europäische Kommission

52 Österreich legte am 24. April 2012 der Europäischen Kommission sein Stabilitätsprogramm 2012⁵⁹ für die Jahre 2011 bis 2016, am 16. April 2013 sein Stabilitätsprogramm 2013⁶⁰ für die Jahre 2012 bis 2017 und am 29. April 2014 sein Stabilitätsprogramm für die Jahre 2013 bis 2018⁶¹ vor sowie ebenfalls jeweils im April seine Nationalen Reformprogramme (NRP 2012,⁶² NRP 2013⁶³ und NRP 2014⁶⁴).

Der Rat gab am 8. Juli 2014 seine Empfehlung zum Nationalen Reformprogramm 2014 mit einer Stellungnahme zum Stabilitätsprogramm 2014 (Fortschreibung für die Jahre 2013 bis 2018) ab.⁶⁵ Demnach habe Österreich sein übermäßiges Defizit nachhaltig korrigiert. Die Maßnahmen im Gesundheitswesen, im Bereich der Bildung und der Beschäftigungsquote sowie die Verbesserung der Kapitalisierung im Bankensektor bewertete der Rat positiv. Dennoch stellte der Rat fest, dass das Ausgabenwachstum 2014/2015 signifikant vom Ausgabenrichtwert abweichen und die erforderliche Anpassung des strukturellen Saldos deutlich verpasst würde. Er sah im Anpassungspfad gewisse Risiken hinsichtlich der Einhaltung der Anforderungen des Stabilitäts- und Wachstumspakts. Die Beziehungen zwischen den einzelnen Regierungs- und Verwaltungsebenen und das Pensionswesen stellten weiterhin eine Herausforderung dar. Im Gesundheitswesen wie auch im Bildungsbereich waren weitere Maßnahmen notwendig. Der Rat empfahl Österreich im Wesentlichen,

- die budgetären Maßnahmen nachzubessern,
- die Haushaltsstrategie 2015 zur Sicherstellung der Erreichung des mittelfristigen Ziels und der Erfüllung der Schuldenregel sowie des Verbleibens der gesamtstaatlichen Schuldenquote auf einem dauerhaften Abwärtspfad erheblich zu straffen,
- die Finanzbeziehungen zwischen den Regierungsebenen zu straffen,

⁵⁹ BMF, Österreichisches Stabilitätsprogramm-Fortschreibung für die Jahre 2011 bis 2016 vom 24. April 2012

⁶⁰ BMF, Österreichisches Stabilitätsprogramm-Fortschreibung für die Jahre 2012 bis 2017 vom 16. April 2013

⁶¹ BMF, Österreichisches Stabilitätsprogramm-Fortschreibung für die Jahre 2013 bis 2018 vom 29. April 2014

⁶² BKA, Nationales Reformprogramm Österreich 2012, April 2012

⁶³ BKA, Nationales Reformprogramm Österreich 2013, April 2013

⁶⁴ BKA, Nationales Reformprogramm Österreich 2014, April 2014

⁶⁵ Empfehlung des Rates vom 8. Juli 2014 zum Nationalen Reformprogramm Österreichs 2014 mit einer Stellungnahme des Rates zum Stabilitätsprogramm Österreichs 2014, ABl. Nr. C 247 vom 29. Juli 2014

- die langfristige Tragfähigkeit des Pensionssystems zu verbessern,
- die hohe Steuer- und Abgabenbelastung der Arbeit von Geringverdienern zu senken,
- Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsmarktchancen zu stärken,
- die Maßnahmen im Bildungsbereich weiter zu verbessern,
- übermäßige Hindernisse für die Anbieter von Dienstleistungen zu beseitigen,
- die Bundeswettbewerbsbehörde mit deutlich besseren Ressourcen auszustatten und
- die Umstrukturierung verstaatlichter und teilweise verstaatlichter Banken weiter voranzutreiben.

Die Verstärkung des Stabilitäts- und Wachstumspakts

53 Der vom Rat 1997 angenommene Stabilitäts- und Wachstumspakt zur Einhaltung der Haushaltsdisziplin wurde vor dem Hintergrund der Wirtschaftskrise 2008 durch ein Paket von Rechtsvorschriften (Six-pack) verschärft, das mit 13. Dezember 2011 in Kraft trat.⁶⁶

⁶⁶ Das Gesetzgebungspaket wurde im Amtsblatt der EU, Nr. L 306 vom 23. November 2011, veröffentlicht und umfasst:

- VO (EU) Nr. 1175/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. November 2011 zur Änderung der VO (EG) Nr. 1466/97 über den Ausbau der haushaltspolitischen Überwachung und der Überwachung und Koordinierung der Wirtschaftspolitiken;
- VO (EU) Nr. 1177/2011 des Rates vom 8. November 2011 zur Änderung der VO (EG) Nr. 1467/97 über die Beschleunigung und Klärung des Verfahrens bei einem übermäßigen Defizit;
- VO (EU) Nr. 1173/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. November 2011 über die wirksame Durchsetzung der haushaltspolitischen Überwachung im Euro-Währungsgebiet;
- VO (EU) Nr. 1174/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates über Durchsetzungsmaßnahmen zur Korrektur übermäßiger makroökonomischer Ungleichgewichte im Euro-Währungsgebiet vom 16. November 2011;
- VO (EU) Nr. 1176/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Vermeidung und Korrektur makroökonomischer Ungleichgewichte vom 16. November 2011;
- Richtlinie 2011/85/EU des Rates vom 8. November 2011 über die Anforderungen an die haushaltspolitischen Rahmen der Mitgliedstaaten.

Six-pack

- 54 Das Maßnahmenpaket Six-pack umfasst fünf EU-Verordnungen und eine EU-Richtlinie, wovon vier Verordnungen die bessere Einhaltung des Stabilitäts- und Wachstumspakts sowie striktere Mechanismen zu seiner Durchsetzung betreffen. Der Six-pack ermöglicht es der EU, nicht zuletzt im Euro-Währungsgebiet, sowohl im Vorfeld der Entstehung von Haushaltsungleichgewichten und makroökonomischen Ungleichgewichten präventiv als auch danach korrigierend steuernd einzugreifen.
- 55 Mit dem Ausbau der haushaltspolitischen Überwachung und der Überwachung und Koordinierung der Wirtschaftspolitiken (präventiv) im Zusammenwirken mit der Beschleunigung und Klärung des Verfahrens bei einem übermäßigen Defizit (korrektiv) sollen die Transparenz der nationalen Haushalte erhöht und deren Überwachung durch die Europäische Kommission samt Durchsetzungsmechanismen verschärft werden.

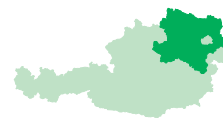
Näheres zu den einzelnen Rechtsvorschriften ist im EU-Finanzbericht 2011 dargelegt (Reihe Bund 2014/2).

- 56 (1) Da Österreich seinen Verpflichtungen aus dem Stabilitäts- und Wachstumspakt nicht nachkam und die Maastricht-Kriterien nicht erfüllte, hatte der Europäische Rat im Dezember 2009 das Verfahren bei einem übermäßigen Defizit (VÜD) gegen Österreich eröffnet und Österreich eine Empfehlung mit Konsolidierungsvorgaben erteilt (siehe dazu EU-Finanzbericht 2011, Reihe Bund 2014/2).⁶⁷

Am 20. Juni 2014 beschloss der Rat,⁶⁸ den Beschluss über die Eröffnung des ÜD-Verfahrens gegen Österreich aufzuheben und begründete dies damit, dass

⁶⁷ ECOFIN 764 vom 2. Dezember 2009, 15753/09

⁶⁸ Beschluss des Rates vom 20. Juni 2014 zur Aufhebung des Beschlusses 2010/282/EU zum Bestehen eines übermäßigen Defizits in Österreich, ABl. Nr. L 190 vom 28. Juni 2014



- das gesamtstaatliche Defizit im Zeitraum 2011 bis 2013 (2011 2,5 %⁶⁹, 2012 2,6 % und 2013 1,5 %⁷⁰ des BIP) unter dem Referenzwert von 3 % des BIP verblieb,
- das gesamtstaatliche Defizit sowohl gemäß der Prognose des Stabilitätsprogramms Österreichs für 2014 bis 2018 als auch der Frühjahresprognose der Europäischen Kommission 2014 im Prognosezeitraum 2014 und 2015 unter dem Referenzwert von 3 % des BIP bleiben wird und
- der strukturelle Haushaltssaldo zwischen 2011 und 2013 jährlich um durchschnittlich 0,7 % des BIP gesunken war, was mit den Ratsempfehlungen während des Defizitverfahrens im Einklang stand.
- Die Schuldenquote erhöhte sich von 2009 bis 2013 jedoch von 69,2 % auf 74,5 %.⁷¹

(2) 2014 liefen im Euroraum elf Defizitverfahren (gegen Frankreich, Griechenland, Irland, Kroatien, Malta, Polen, Portugal, Slowenien, Spanien, das Vereinigte Königreich und Zypern).

Two-pack

57 Am 30. Mai 2013 traten zur weiteren Verstärkung des Six-pack zwei Verordnungen zur Steuerung und Überwachung der Haushaltspolitik der Mitgliedstaaten des Euro-Währungsgebiets (Two-pack) in Kraft.⁷² Die Neuerungen dieser beiden Verordnungen betrafen

⁶⁹ Hauptgrund für das Sinken des gesamtstaatlichen Defizits 2011: Verbuchung der staatlichen Ausgaben zur Rekapitalisierung der „Bad Bank“ KA Finanz (rd. 0,4 % des BIP) im Haushalt 2012

⁷⁰ Hauptgrund für das Sinken des gesamtstaatlichen Defizits 2013: unerwartet hohes Volumen der Einmalmaßnahmen, u.a. des Verkaufs der Mobilfunkfrequenzen (rd. 0,6 % des BIP)

⁷¹ Beschluss des Rates vom 20. Juni 2014 zur Aufhebung des Beschlusses 2010/282/EU zum Bestehen eines übermäßigen Defizits in Österreich, ABl. Nr. L 190 vom 28. Juni 2014 Erwägungsgründe Abs. 5

⁷² VO (EU) Nr. 472/2013 über den Ausbau der wirtschafts- und haushaltspolitischen Überwachung von Mitgliedstaaten im Euro-Währungsgebiet, die von gravierenden Schwierigkeiten in Bezug auf ihre finanzielle Stabilität betroffen oder bedroht sind, ABl. Nr. L 140 vom 27. Mai 2013 und VO (EU) Nr. 473/2013 über gemeinsame Bestimmungen für die Überwachung und Bewertung der Übersichten über die Haushaltsplanung und für die Gewährleistung der Korrektur übermäßiger Defizite der Mitgliedstaaten im Euro-Währungsgebiet, ABl. Nr. L 140 vom 27. Mai 2013

- die verstärkte Überwachung jener Mitgliedstaaten, die von gravierenden Schwierigkeiten in Bezug auf die finanzielle Stabilität oder die Tragfähigkeit ihrer öffentlichen Finanzen betroffen oder bedroht waren, welche zur möglichen nachteiligen Ansteckungsgefahr auf andere Mitgliedstaaten im Euro-Währungsgebiet führten, oder die um Finanzhilfe (z.B. aus dem ESM) ersuchten bzw. diese erhielten;
- sowie die verstärkte Überwachung der Haushaltspolitik aller Mitgliedstaaten des Euro-Währungsgebiets – unter Vorgabe einheitlicher Fristen für die Budgeterstellung –, um sicherzustellen, dass die nationalen Haushaltspläne mit den wirtschaftspolitischen Leitlinien der EU (siehe EU-Finanzbericht 2010, Reihe Bund 2012/7, TZ 86) vereinbar sind.

Details der Vorschriften sind im EU-Finanzbericht 2011 dargelegt (Reihe Bund 2014/2, TZ 56 ff.).

Überwachung der Haushaltspolitik

58 (1) Der Two-pack (VO (EU) Nr. 473/2013) sieht vor, dass die Mitgliedstaaten eine einheitliche zeitliche Abfolge der Haushaltsplanung einhalten und daher ihre nationale mittelfristige Finanzplanung vorzugsweise bis 15. April, spätestens bis 30. April, bzw. den Haushaltsplan-Entwurf für das jeweilige Folgejahr bis 15. Oktober der Europäischen Kommission vorlegen und den Haushaltsplan für den Zentralstaat bis 31. Dezember verabschieden. Mit der Vorlage der Haushaltsplanentwürfe soll eine frühzeitige Anzeige erfolgen, und vor Verabschiedung im nationalen Haushaltsverfahren geprüft werden, ob die zugrunde liegenden Haushaltspläne den Anforderungen des Stabilitäts- und Wachstumspakts genügen.

(2) Entsprechend dieser Bestimmung legte Österreich als eines von dreizehn Euro-Ländern (Länder, denen kein wirtschaftliches Anpassungsprogramm auferlegt wurde, d.h., alle Euro-Länder außer Griechenland, Irland, Portugal und Zypern) am 15. Oktober 2013 erstmals der Europäischen Kommission eine Übersicht über die Haushaltsplanung für 2014 vor. Die Stellungnahme der Europäischen Kommission erfolgte mit 15. November 2013 und hielt zu Österreich im Wesentlichen Folgendes fest:

- Die vorgelegte Übersicht über die Haushaltsplanung entspricht weitgehend den Vorgaben des Stabilitäts- und Wachstumspakts. In der Haushaltsübersicht wird das Defizitziel von 2,3 % des BIP aus dem Stabilitätsprogramm für 2013, und 1,5 % des BIP für 2014 bestätigt,

während die Europäische Kommission von leicht höheren Werten ausgeht (ein um 0,4 % des BIP höheres Defizit für 2014). Für 2013 wird ein gesamtstaatliches Defizit von unter 3 % des BIP erwartet.

- Die Schuldenquote für 2013 wird mit 74,6 % des BIP veranschlagt und 2014 um rd. 0,6 % des BIP zurückgehen. Diese Trendumkehr bestätigte die Europäische Kommission.
- Die Europäische Kommission sah Unsicherheiten im Hinblick auf eine dauerhafte Beseitigung des übermäßigen Defizits aufgrund möglicher zusätzlicher Unterstützung für den Finanzsektor.
- Die Europäische Kommission forderte abschließend die Behörden auf, die vollständige Einhaltung des Stabilitäts- und Wachstumspakts im Rahmen des nationalen Haushaltsverfahrens sicherzustellen.

(3) Die Einschätzung und die Planung des österreichischen Stabilitätsprogramms beinhalten im Vergleich zur Einschätzung der Europäischen Kommission ab 2014 optimistischere Annahmen hinsichtlich der Haushaltslage Österreichs (insbesondere Einnahmen, gesamtstaatlicher Haushaltssaldo, struktureller Budgetsaldo, Ausgabenentwicklung und Schuldenstand).

Der strukturelle Saldo soll nach Planung der österreichischen Bundesregierung laut Stabilitätsprogramm (Fortschreibung für die Jahre 2013 bis 2018) im Jahr 2014 unverändert bleiben (0,0 % des BIP) und sich im Jahr 2015 um 0,3 Prozentpunkte des BIP verbessern. Diese Planung würde nach Bewertung der Europäischen Kommission dazu führen, dass Österreich in beiden Jahren die erforderliche Anpassung an die EU-Vorgaben verfehlen würde. Auch das Ausgabenwachstum würde laut österreichischem Stabilitätsprogramm 2014 und 2015 signifikant vom Ausgabenrichtwert des Stabilitäts- und Wachstumspakts abweichen.

Da Österreich ab 2014 die EU-Fiskalregeln nicht mehr einhalten würde, forderten die Europäische Kommission und die Euro-Länder Österreich auf, Nachbesserungen zum aktualisierten Haushaltsplan vorzunehmen, um eine „erhebliche“ Abweichung vom Anpassungspfad ab 2014 zu verhindern. Am 12. Mai 2014 besserte deshalb Österreich seine Haushaltsplanung sowohl einnahmen- als auch ausgabenseitig mittels Schreiben an die Europäische Kommission nach und kündigte zusätzliche, nicht im Update der Haushaltsplanung vom April 2014 enthaltene diskretionäre Maßnahmen an, deren Umfang sich im Jahr 2014 zusammen mit den unerwarteten Mehreinnahmen aufgrund einer besseren

Beschäftigungsprognose auf annähernd 1 Mrd. EUR belaufen wird. Die Europäische Kommission kam nach Prüfung der Art und des möglichen Ertrags der Maßnahmen jedoch zu der Einschätzung, dass die genannten strukturellen Maßnahmen einen geringeren Beitrag, und zwar nur 630 Mio. EUR (0,2 % des BIP) leisten könnten. Selbst nach Einrechnung der von der Europäischen Kommission anerkannten Nachbesserung in der Höhe von 0,2 % des BIP zeigt sich die Einschätzung der österreichischen Bundesregierung mit einer bestehenden Lücke zum Anpassungspfad des strukturellen Defizits von 0,4 % des BIP optimistischer als die Annahme der Europäischen Kommission mit einer Lücke von 0,5 % des BIP. Deshalb forderte der Rat im Juli 2014 die österreichische Bundesregierung erneut zur Nachbesserung bei der geplanten Haushaltsanpassung auf, um der nach Ansicht der Europäischen Kommission weiterhin bestehenden Gefahr der „deutlichen“ Abweichung von den Vorgaben der präventiven Komponente des Stabilitäts- und Wachstumspakts entgegenzuwirken.

Der RH weist auf das aus seiner Sicht bestehende Risiko für die mittelfristige Haushaltsentwicklung hin.

Überleitung in nationales Recht – Fiskalpakt

- 59 Der „Vertrag über Stabilität, Koordinierung und Steuerung in der Wirtschafts- und Währungsunion“ – kurz Fiskalpakt – trat am 1. Jänner 2013 in Kraft.⁷³ Mit diesem Vertrag, der binnen höchstens fünf Jahren ab seinem Inkrafttreten in den Rechtsrahmen der EU übergeführt werden soll, sollen wesentliche Teile des Stabilitäts- und Wachstumspakts in nationales Recht übergeleitet werden.

Der Vertrag zielt darauf ab,

- die Haushaltsdisziplin der Mitgliedstaaten durch einen fiskalpolitischen Pakt zu stärken (Titel III des Vertrags),
- die Koordinierung der Wirtschaftspolitiken zu verstärken (Titel IV des Vertrags) und
- die Steuerung des Euro-Währungsgebiets zu verbessern (Titel V des Vertrags).

⁷³ Der Vertrag wurde am 30. Jänner 2012 von 25 der EU-Staats- und Regierungschefs angenommen. Das Vereinigte Königreich nahm an den Verhandlungen nicht teil. Die Tschechische Republik entschied sich, den Vertrag nicht zu unterzeichnen. Für EU-Mitglieder, die nicht der Eurozone angehören, den Vertrag aber dennoch ratifizierten, gelten besondere Bestimmungen.

60 Der Fiskalpakt sieht die Verpflichtung der Mitgliedstaaten zu einem ausgeglichenen oder einen Überschuss ausweisenden gesamtstaatlichen Haushalt vor.⁷⁴ Bei erheblichen Abweichungen wird ein automatischer auf nationaler Ebene einzurichtender Korrekturmechanismus⁷⁵ ausgelöst. Diese beiden Punkte müssen verbindlich und dauerhaft in nationales Recht übernommen werden, vorzugsweise im Verfassungsrang, und spätestens ein Jahr nach Inkrafttreten des Vertrags wirksam werden. Im Falle, dass die Vertragsparteien diesen Verpflichtungen nicht nachkommen, kann der Europäische Gerichtshof mit der Angelegenheit befasst werden. Dieser kann bei Nichteinhaltung seines Urteils einen Pauschalbetrag oder ein Zwangsgeld verhängen.

Nationale Umsetzung

Übersicht

61 Die angeführten europäischen Entwicklungen im Zusammenhang mit einer verstärkten einheitlichen wirtschaftlichen Steuerung der EU-Mitgliedstaaten (Six-pack, Two-pack, Fiskalpakt) erforderten eine entsprechende nationale Umsetzung. Diese erfolgte durch Änderungen im Bundeshaushaltsgesetz und den korrespondierenden Verordnungen, durch den Österreichischen Stabilitätspakt 2012 (ÖStP 2012) und das Fiskalratsgesetz.

Österreichischer Stabilitätspakt

62 Der entsprechend adaptierte ÖStP 2012⁷⁶ wurde am 9. Mai 2012 unterzeichnet und trat rückwirkend mit 1. Jänner 2012 in Kraft. Seine Geltungsdauer war unbefristet.

⁷⁴ Dies gilt dann als eingehalten, wenn der jährliche strukturelle Saldo des Gesamtstaates dem länderspezifischen mittelfristigen Ziel im Sinne des geänderten Stabilitäts- und Wachstumspakts, mit einer Untergrenze des strukturellen Defizits von 0,5 % des BIP zu Marktpreisen, entspricht. Liegt das Verhältnis zwischen öffentlichem Schuldenstand und BIP zu Marktpreisen erheblich unter 60 % und sind die Risiken für die langfristige Tragfähigkeit der öffentlichen Finanzen gering, so kann der Wert maximal 1,0 % des BIP zu Marktpreisen annehmen (Art. 3 Abs. 1 lit. b und d des Vertrags).

⁷⁵ Bei der Einrichtung des Korrekturmechanismus auf nationaler Ebene sind die von der Europäischen Kommission vorzuschlagenden Grundsätze zu befolgen. Diese Grundsätze beziehen sich auf Art, Umfang und zeitlichen Rahmen des Korrekturmechanismus.

⁷⁶ Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Österreichischen Stabilitätspakt 2012 – ÖStP 2012, BGBl. I Nr. 30/2013

Der ÖStP 2012 sah Folgendes vor:

- Maastricht-Saldo: Für das Jahr 2013 sollte ein gesamtstaatliches Defizit von - 2,19 % des BIP erzielt werden. Dieses gesamtstaatliche Defizit setzt sich aus der Verpflichtung des Bundes, ein Defizit von - 1,75 % des BIP nicht zu unterschreiten, und der Länder (inkl. Wien), ein Defizit von - 0,44 % des BIP nicht zu unterschreiten, zusammen. Die Gemeinden verpflichteten sich, länderweise einen ausgeglichenen Haushaltssaldo zu erzielen.
- Struktureller Saldo (Schuldenbremse): Die gesamtstaatliche Schuldenbremse verpflichtet den Bund, die Länder und die Gemeinden nach einer Übergangsfrist bis 2016 erstmals im Jahr 2017 zu strukturell ausgeglichenen Haushalten. Ab 2017 darf das gesamtstaatliche strukturelle Defizit den Wert von 0,45 % des BIP nicht überschreiten.
- Schuldenquotenanpassung: Bei einer Maastricht-Schuldenquote von mehr als 60 % muss sich der Abstand zum Referenzwert (60 % des BIP) über die letzten drei Jahre jährlich durchschnittlich um ein Zwanzigstel verringern.
- Ausgabenbremse: Das jährliche Wachstum der Primärausgaben darf die mittelfristige Potenzialwachstumsrate grundsätzlich nicht übersteigen, es sei denn, das mittelfristige Haushaltsziel wurde bereits erreicht oder die den Schwellenwert übersteigenden Ausgaben werden durch diskretionäre einnahmenseitige Maßnahmen kompensiert.

Zu den Details des ÖStP 2012 siehe den Bundesrechnungsabschluss für das Jahr 2013.

Fiskalrat

- 63** Mit dem Gesetz zur Errichtung des Fiskalrats⁷⁷ kam Österreich der Bestimmung aus dem Two-pack (VO (EU) Nr. 473/2013) sowie einer analogen Bestimmung des Fiskalpakts nach, eine unabhängige Stelle zur nationalen Überwachung der internationalen Vorgaben an die Fiskalpolitik zu schaffen. Die Errichtung erfolgte durch die Anpassung des bisherigen Staatsschuldenausschusses.

Der Fiskalrat übernimmt demnach folgende Aufgaben:

⁷⁷ Errichtung des Fiskalrats, BGBl. I Nr. 149/2013

- Einschätzung der finanzpolitischen Lage mit Vorschau,
- Analysen über volkswirtschaftliche Auswirkungen der Finanzoperationen im Zusammenhang mit der Finanzschuld der öffentlichen Haushalte,
- Analyse der Nachhaltigkeit und Qualität der Budgetpolitik der öffentlichen Haushalte,
- schriftliche Empfehlungen zur Finanzpolitik öffentlicher Haushalte in Österreich unter Berücksichtigung konjunktureller Rahmenbedingungen,
- jährliche Berichterstattung über die Empfehlungen des BMF und
- Mitwirkung bei der öffentlichen Meinungsbildung im Zusammenhang mit den Aufgaben des Staatsschuldenausschusses sowie Durchführung informativer Veranstaltungen.

Der Fiskalrat setzt sich zusammen aus insgesamt 15 Mitgliedern, von denen sechs von der Bundesregierung, drei von der Wirtschaftskammer Österreich im Einvernehmen mit der Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammer, drei von der Bundesarbeitskammer und je ein Mitglied (ohne Stimmrecht) vom Österreichischen Gewerkschaftsbund, dem Österreichischen Städtebund und der Konferenz der Landeshauptleute entsandt werden. Die Oesterreichische Nationalbank nimmt beratend an den Sitzungen teil. Der Fiskalrat kann sich zusätzlicher Experten bedienen, welche in Abhängigkeit von der zu behandelnden Fragestellung beigezogen werden. Der RH ist durch einen solchen Experten im Fiskalrat vertreten.

„Fiskalrahmenrichtlinie“

- 64 Die „Fiskalrahmenrichtlinie“ (RL 2011/85 (EU) über die Anforderungen an die haushaltspolitischen Rahmen der Mitgliedstaaten (siehe TZ 54)) erforderte eine nationale Umsetzung bis 31. Dezember 2013. Sie sah u.a. für die Mitgliedstaaten ein öffentliches Rechnungswesen vor, welches sämtliche Teilspektoren des Staates umfassend und kohärent abdeckt und die – zur Vorbereitung von Daten nach dem ESGV-Standard erforderlichen – Informationen liefert.

In ihrem Arbeitsprogramm vom Dezember 2013 bekannte sich die Bundesregierung zur Einführung von harmonisierten Rechnungslegungsvorschriften in allen öffentlichen Haushalten und einer Umset-

zung bis Mitte 2014. Im Herbst 2014 lagen ein Entwurf zur Überarbeitung der Voranschlags- und Rechnungsabschlussverordnung⁷⁸ sowie Gegenvorschläge der Länder und Gemeinden vor, über welche Bund, Länder und Gemeinden sich unter dem Vorsitz des BMF in Verhandlung befinden.

Positionen des RH

EU-Ebene

- 65** Der RH wiederholt seine Feststellung, dass im Zuge der seit dem Jahr 2008 währenden Wirtschafts- und Finanzkrise eine Neuordnung der wirtschafts-, fiskal- und haushaltspolitischen Architektur der EU Platz greift, die – seitens der Organe der EU – zunehmend die Mitgliedstaaten in die Verantwortung nimmt. Dies kommt nach Ansicht des RH insbesondere in den neuen Steuerungs- und Überwachungsmaßnahmen des Six-pack und des Two-pack zum Ausdruck (siehe des Näheren RH, „Wirtschafts- und fiskalpolitische Steuerung in der EU – Beitrag der externen öffentlichen Finanzkontrolle“, Reihe Positionen 2012/1).
- 66** Die Maßnahmen des Six-pack und des Two-pack werfen die Frage auf, ob aus einzelnen Teilmaßnahmen und Prozessschritten der Steuerung und Überwachung unmittelbar konkrete Aufgaben und Verantwortungen für die ORKB der Mitgliedstaaten und für den Europäischen Rechnungshof erwachsen.

Nach Ansicht des RH haben die bisher auf EU-Ebene ergriffenen supranationalen fiskal- und wirtschaftspolitischen Steuerungs- und Überwachungsmaßnahmen wesentliche und in ihrer vollen Tragweite noch nicht abschätzbare Konsequenzen für die verwaltungsinterne und verwaltungsexterne Kontrollarchitektur; dies nicht zuletzt auch durch die Möglichkeit der Europäischen Kommission, delegierte Rechtsakte zu erlassen, die Auswirkungen auf die externe öffentliche Finanzkontrolle zeitigen können:

Es ist etwa unklar bzw. offen,

- ob bzw. welche konkreten Aufgaben, Verantwortungen und Rechenschaftspflichten für die ORKB der Mitgliedstaaten aus der – aus einem Verlangen der Europäischen Kommission erwachsenden – Verpflichtung des jeweiligen Mitgliedstaats, der Gegenstand eines Defizitverfahrens ist, resultieren, eine umfassende und unabhängige

⁷⁸ VRV 1997, BGBl. Nr. 787/1996

gige Kontrolle der Haushaltsdaten durchzuführen und darüber zu berichten (siehe TZ 57 und VO (EU) Nr. 473/2013, Art. 10 Abs. 6);

- wie die Allokation der benötigten Ressourcen für allfällige neue Aufgaben, die für die Einrichtungen der öffentlichen Finanzkontrolle aus der verstärkten wirtschafts- und fiskalpolitischen Steuerung und Überwachung erwachsen, bewerkstelligt wird.

Maßnahmen des RH

67 (1) Der RH hatte bereits im Jahr 2010 die Grundlagen der mittel- und langfristigen Haushaltsplanung des Bundes unter Einbeziehung von Datengrundlagen der Länder, Gemeinden und Sozialversicherungsträger überprüft und seinen diesbezüglichen Bericht über die Grundlagen der Fiskalpolitik im Mai 2011 – und damit vor Inkrafttreten des Six-pack (Dezember 2011) und des Two-pack (Mai 2013) – veröffentlicht (Reihe Bund 2011/5). Die Empfehlungen des RH sprachen dabei Themen an, denen die zuständigen Organe der EU im Rahmen der wirtschafts- und haushaltspolitischen Steuerung und Überwachung durch die Maßnahmen des Six-pack und des Two-pack besondere Bedeutung beimessen: z.B. Güte von Prognosen, Qualität der Datenbringung, Aussagekraft der mittelfristigen Haushaltsplanung, Sachgebiete mit grundlegendem Reformbedarf etc.

Zudem überprüfte der RH die Haushaltsstruktur und das Rechnungswesen der Länder zur Feststellung des Informationsgehalts ihrer Rechnungsabschlüsse (Reihe Burgenland 2009/4 u.a.) und die Konsolidierungsmaßnahmen der Länder Kärnten, Niederösterreich und Tirol (Reihe Kärnten 2012/2 u.a.), Oberösterreich, Salzburg und Steiermark (Reihe Oberösterreich 2014/3 u.a.), Burgenland und Vorarlberg (Veröffentlichung im Jahr 2015) sowie der Bundeshauptstadt Wien (Veröffentlichung im Jahr 2015) zur Beurteilung von deren finanzieller Lage und ihres Konsolidierungsbedarfs. Diese Prüfungen werden in eine alle Bundesländer umfassende Querschnittsprüfung, deren Ziel eine vergleichende bundesweite Darstellung der Finanzlage der Länderhaushalte ist, zusammengefasst. In all diesen Prüfungen hatte der RH bereits seit dem Jahr 2009 eine Reform des Rechnungswesens der Länder und Gemeinden empfohlen.

(2) Der Bund hatte, mit Wirksamkeit ab 1. Jänner 2013, eine Reform des Rechnungswesens verbunden mit neuen Steuerungsinstrumenten (Wirkungsorientierung, Gender Budgeting) durchgeführt. Eine akkordierte Strategie für eine Reform des Rechnungswesens der Länder und Gemeinden fehlt jedoch. Der RH hatte mehrmals in seinen Berichten festgehalten, dass dringender Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung des Rechnungswesens in Richtung einer integrierten Ergebnis-, Finan-

zierungs- und Vermögensrechnung in Anlehnung an den Bund notwendig ist.

Der RH wiederholt daher seine Ansicht, dass das Rechnungswesen der Gebietskörperschaften zu reformieren ist. Mit einer Reform soll insbesondere erreicht werden, dass das Rechnungswesen

- eine möglichst getreue Darstellung der wirtschaftlichen Lage der jeweiligen Gebietskörperschaft gibt, so dass den Entscheidungsträgern bei Beschlussfassung über die Voranschläge und Rechnungsabschlüsse umfassende Informationen vorliegen,
- valide und aussagekräftige Daten für die finanzwirtschaftliche Haushaltssteuerung zur Verfügung stellt,
- Eckdaten der öffentlichen Haushalte für die Konjunktur- und Wachstumspolitik liefert,
- kohärente Daten für die Koordinierung der Haushalte von Bund, Ländern und Gemeinden zur Erreichung des gesamtwirtschaftlichen Gleichgewichts und nachhaltig geordneter Haushalte liefert und darüber hinaus
- betriebswirtschaftliche Daten zur Verfügung stellt, aus denen Umfang und Kosten der öffentlichen Dienstleistungen abgeleitet werden können.

Mit den angeführten Gebarungsüberprüfungen und den daraus erfließenden Empfehlungen zielt der RH aus eigenem aktiv auf eine Verbesserung des öffentlichen Rechnungswesens im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung der öffentlichen Finanzen ab.

Europäischer Stabilitätsmechanismus

Überblick

- 68** Um in finanzielle Schwierigkeiten geratenen Mitgliedstaaten finanziellen Beistand zu leisten, bildeten ab Mai 2010 der Europäische Finanzstabilisierungsmechanismus (EFSM – 60 Mrd. EUR) mit der Europäischen Finanzstabilisierungsfazilität (EFSF – 440 Mrd. EUR) und IWF-Krediten (250 Mrd. EUR) einen gemeinsamen temporären Schutz-

schirm der EU sowie des IWF in Höhe von insgesamt 750 Mrd. EUR zur Stabilisierung der EU-Währung („Euro-Rettungsschirm“).⁷⁹

Der permanent eingerichtete Europäische Stabilitätsmechanismus (ESM) löste diese Einrichtungen am 27. September 2012 als Hauptinstrument für neue Unterstützungsprogramme der Euro-Länder ab.⁸⁰ EFSM und EFSF liefen bestimmungsgemäß aus, seit 1. Juli 2013 sind neue Finanzierungszusagen nur mehr durch den ESM möglich.

Am 13. März 2014 trat Lettland, seit 1. Jänner 2014 Mitglied der Euro-Zone, als 18. Mitglied dem ESM bei.

Zu Details in Bezug auf die Organisation des ESM siehe EU-Finanzbericht 2011, Reihe Bund 2014/2.

69 (1) Zweck des ESM ist, ESM-Mitgliedstaaten, die ernste finanzielle Probleme haben oder denen solche drohen, über eine Reihe von Finanzhilfelinstrumenten eine Stabilitätshilfe bereitzustellen. Die maximale Darlehensvergabekapazität des ESM ist auf 500 Mrd. EUR festgesetzt, gemeinsam mit den von der EFSF übernommenen 200 Mrd. EUR ergibt sich ein Gesamtvolumen von 700 Mrd. EUR.

(2) Vom genehmigten Stammkapital des ESM in Höhe von 700 Mrd. EUR stellten die Euro-Mitgliedstaaten 80 Mrd. EUR in der Form von eingezahltem Kapital gemäß einem im ESM-Vertrag festgelegten Aufteilungsschlüssel bereit. Österreichs Anteil am eingezahlten Kapital beträgt gemäß diesem Aufteilungsschlüssel 2,78 %, was einer Einzahlung von 2,23 Mrd. EUR entspricht. Der österreichische Anteil am genehmigten Stammkapital beträgt 19,48 Mrd. EUR.

(3) Die Einzahlung der 80 Mrd. EUR erfolgte in fünf Raten zu je 16 Mrd. EUR, wobei die ersten beiden Raten im Jahr 2012, zwei weitere Raten im Jahr 2013 und die fünfte und letzte Rate im April 2014 zu leisten waren. Die verbleibenden 620 Mrd. EUR sind Rufkapital

⁷⁹ Der EU-Finanzbericht 2010 des RH (Reihe Bund 2012/7) enthält eine zusammenfassende Darstellung der verschiedenen eingesetzten Stabilisierungsinstrumente: Fazilität des mittelfristigen Beistands für Nicht-Euro-Länder der EU (Unterstützung für Lettland, Rumänien und Ungarn), erstes Unterstützungspaket für Griechenland, Europäischer Finanzstabilisierungsmechanismus (EFSM) für EU-Mitgliedstaaten (Unterstützung für Irland und Portugal), Europäische Finanzstabilisierungsfazilität (EFSF) für Euro-Länder (Unterstützung für Irland, Portugal und Griechenland), Europäischer Stabilitätsmechanismus (ESM) für ESM-Mitglieder.

⁸⁰ Der ESM wurde am 11. Juli 2011 – und am 2. Februar 2012 in einer geänderten Fassung – unterzeichnet (ESM-Vertrag) und trat am 27. September 2012 als intergouvernementale Einrichtung nach Völkerrecht in Kraft.

und könnten daher abhängig von den entsprechenden Umständen erst nach einem allfälligen Kapitalabruf einzuzahlen sein. Die Beiträge Lettlands erfolgen von 2014 bis 2018 in fünf jährlichen Raten zu je 44,24 Mio. EUR.

- 70 Im Mai 2013 sagte der ESM Zypern Finanzhilfe in Höhe von bis zu 9 Mrd. EUR zu (davon ausbezahlt waren mit Stand 9. Juli 2014 5,4 Mrd. EUR). Am 31. Dezember 2013 beendete der ESM seine Finanzhilfe an Spanien zur Rekapitalisierung des Bankensektors. In Summe hatte Spanien 41,3 Mrd. EUR erhalten.

Externe öffentliche Finanzkontrolle für den ESM

- 71 (1) Der ursprüngliche ESM-Vertrag vom 11. Juli 2011 sah keine externe öffentliche Finanzkontrolle vor. Nach einer Erklärung der ORKB des Euro-Währungsgebiets über die externe Finanzkontrolle vom 5. Oktober 2011 und eine diese Erklärung anerkennende Entschließung des Kontaktausschusses der Präsidenten der ORKB der EU-Mitgliedstaaten und des Europäischen Rechnungshofes vom 14. Oktober 2011 enthält der aktuelle ESM-Vertrag nunmehr neben einer Internen Revision (Art. 28) und der Prüfung des Abschlusses des ESM durch unabhängige externe Abschlussprüfer (Art. 29) auch einen aus fünf unabhängigen Mitgliedern bestehenden Prüfungsausschuss (Board of Auditors; Art. 30).

(2) Die ORKB des Euro-Währungsgebiets – unter Mitwirkung des RH – haben somit gemeinsam erreicht, dass sowohl im ESM-Vertrag als auch in der ESM-Satzung (by-laws) die externe öffentliche Finanzkontrolle konkret verankert ist. Diese Bestimmungen sollen im Einklang mit den internationalen Prüfungsmaßstäben eine bessere Führung der Institution sowie Transparenz und Rechenschaftspflicht fördern.

(3) Der Prüfungsausschuss (Board of Auditors) prüft die Konten des ESM und überzeugt sich von der Ordnungsmäßigkeit des Abschlusses. Die Tätigkeit umfasst die Prüfung der Recht- und Ordnungsmäßigkeit, der Wirtschaftlichkeit sowie des Risikomanagements des ESM gemäß den internationalen Prüfungsstandards. Weiters überwacht der Prüfungsausschuss die internen und externen Prüfungsmechanismen und deren Ergebnisse. Der Prüfungsausschuss kann das Direktorium laufend über seine Feststellungen unterrichten. Zusätzlich erstellt er für den Gouverneursrat jährlich einen Bericht. Dieser ist den nationalen Parlamenten, den ORKB der ESM-Mitglieder und dem Europä-

ischen Rechnungshof zugänglich zu machen sowie dem Europäischen Parlament zur Information zu übermitteln.

Zur Organisation des Prüfungsausschusses siehe EU-Finanzbericht 2011, Reihe Bund 2014/2.

(4) Am 30. Mai 2013 übermittelte der Prüfungsausschuss seinen ersten jährlichen Bericht über die Periode 8. Oktober 2012 bis 31. Dezember 2012 an den Gouverneursrat. Der Prüfungsausschuss hielt darin fest, dass sich auch der ESM in der zu überprüfenden Phase noch im Aufbau befunden habe.

Zu den Details des ersten Berichts siehe EU-Finanzbericht 2011, Reihe Bund 2014/2.

(5) Am 12. Juni 2014 übermittelte der Prüfungsausschuss den jährlichen Bericht für die Periode bis Ende 2013. Der externe Prüfer hatte am 3. April 2014 einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt. Der Prüfungsausschuss billigte den Jahresabschluss der Periode bis 31. Dezember 2013.

Er stellte jedoch fest, dass

- er aufgrund rechtlicher Hindernisse keinen vollen Zugriff auf die externen Prüfunterlagen, ebenso wenig auf ausgegliederte Leistungen, erhalten habe;
- bei der Entwicklung und Umsetzung eines Standardkontrollrahmens Fortschritte erzielt worden seien, ebenso in der Entwicklung eines ESM-Bilanzierungshandbuchs, in der Gestaltung und Umsetzung von internen, operationellen und leitenden Kontrollen sowie auf dem Gebiet des Vergabeverfahrens;
- die ESM-Vergabepolitik nicht auf die EU-Vorschriften abgestimmt sei: Trotz Empfehlung des Prüfungsausschusses im Jahr 2012 habe der ESM bei der Auswahl des externen Prüfers kein Vergabeverfahren durchgeführt;
- die Interne Revision in ihren Prüfungen das Entwicklungsstadium des ESM reflektiert und Fortschritte in der Gestaltung der Kontrollsysteme im Bereich des Steuerungs- und Risikorahmens der Investitionen von Kapitaleinlagen, den Förderaktivitäten und der Kreditvergabe, Personalverwaltung und Vergütungen und Sachleistungen gezeigt habe.

Bei der auf die operationelle Verantwortung des ESM beschränkten Prüfung des Risikomanagements stellte der Prüfungsausschuss zudem fest, dass

- zahlreiche Stellen im Risikomanagement unbesetzt seien,
- das Management wesentliche Schlüsselfunktionen ausgelagert habe und
- die Verträge und Vereinbarungen keine internen Prüfklauseln enthielten.

Der Prüfungsausschuss – in Wiederholung der Empfehlungen aus dem Vorjahr –

- empfahl, dass der ESM den Rechtsrahmen der EU übernehmen solle;
- empfahl, dass das Prüfmandat des externen Prüfers ausgeweitet werden solle, z.B. auf einen Bericht in Langform, der auch das Risikomanagement beinhalte;
- betonte die Notwendigkeit einer „third line of defense“⁸¹, und empfahl eine deutlichere Trennung zwischen erster und zweiter „line of defense“ sowie einer Zuteilung entweder zu einer operationellen Funktion oder dem Risikomanagement;
- sah Raum für Verbesserung in Bezug auf das Reputationsrisikomanagement und empfahl eine klare Definition und spezifische Abdeckung;
- empfahl die zwischenzeitig entwickelte Prüfklausel („right-to-audit-clause“) als Grundvoraussetzung in alle Verträge und Vereinbarungen aufzunehmen;
- begrüßte die Zusage des Gouverneursrats, den gewählten Rechnungslegungsrahmen in Bezug auf seine Tauglichkeit 2014 neuerlich zu bewerten.

⁸¹ first line: Geschäftstätigkeit; second Line: Risiko- und Kontrollfunktionen; third Line: Interne Revision

(6) Der geschäftsführende Direktor nahm dazu wie folgt Stellung:

- Zum EU-Rechtsrahmen sei eine weitere Klarstellung nötig, da der Begriff sehr weit sei und nicht direkt auf den ESM Anwendung finde. Der ESM sei im Finalisierungsprozess interner Vorschriften und Prozesse in Bezug auf einen internen kohärenten Rahmen gemäß Vertrag und Satzung.
- Die Reorganisation der Abteilung für Risikomanagement sei im April 2014 abgeschlossen, die Funktionen definiert worden und die Stellenbesetzungen würden in den nächsten Monaten abgeschlossen.
- Die EU-Vergabe-Richtlinie sei nicht auf internationale Organisationen und Finanzinstitutionen anwendbar. Der ESM habe einen eigenen Vergaberahmen gestaltet, welcher die Grundprinzipien der fairen Behandlung, Transparenz, gegenseitigen Anerkennung und Proportionalität bedenke. Für die externe Prüfung 2014 werde der ESM ein Vergabeverfahren durchführen.
- Das Management werde den Zugriff auf Unterlagen prüfen, weise den Prüfungsausschuss jedoch darauf hin, dass dies kein Standard sei und die Auswahl eines externen Prüfers behindern könne.
- Ein Bericht in Langform sei für den ESM nicht geeignet.
- Die Prüfklausel werde als Grundvoraussetzung in alle Verträge aufgenommen, das Management weise aber darauf hin, dass die Möglichkeiten eingeschränkt seien, z.B. in Bezug auf die Europäische Investitionsbank.
- Die Interne Revision sei personell aufgestockt worden. Das Kommunikationsteam sei zuständig für die Beobachtung und Minimierung des Reputationsrisikos.

Eine europäische
Bankenunion

Übersicht

72 Zur Stärkung der europäischen Wirtschafts- und Währungsunion startete die Europäische Kommission im Mai 2012 einen Aufruf zur Entwicklung einer Bankenunion, deren wesentliches Ziel sein sollte, die Transparenz des Bankensektors zu steigern sowie die Staatsschulden von den Bankschulden zu entkoppeln. Im September 2012 veröffentlichte die Europäische Kommission den Fahrplan für die Einrichtung

einer Bankenunion. Am 13. Dezember 2012 einigte sich der Rat für Wirtschaft und Finanzen auf ein System der Bankenaufsicht.

- 73** Die Bankenunion stützt sich auf drei Säulen: den Einheitlichen Bankenaufsichtsmechanismus (Single Supervisory Mechanism, SSM), den Einheitlichen Abwicklungsmechanismus (Single Resolution Mechanism, SRM) und das Einlagensicherungssystem (Deposit Guarantee Schemes, DGS).

Einheitlicher Bankenaufsichtsmechanismus

- 74** (1) Im Sommer 2013 erzielte der Rat für Wirtschaft und Finanzen eine Einigung zur ersten Säule der Bankenunion, dem Einheitlichen Aufsichtsmechanismus. Die VO (EU) Nr. 1024/2013⁸², welche mit 3. November 2013 in Kraft trat, sah eine Aufnahme der Tätigkeit mit 4. November 2014 vor. Damit entsteht ein neues System der Finanzaufsicht, das die Europäische Zentralbank (EZB) und die nationalen zuständigen Behörden der teilnehmenden EU-Mitgliedstaaten umfasst.

(2) Die EZB übernimmt die direkte Aufsicht über signifikante Kreditinstitute im Euro-Raum, die Zuständigkeit für weniger signifikante Banken verbleibt primär bei den nationalen Aufsichtsbehörden (in Österreich die Finanzmarktaufsicht). Mitgliedstaaten außerhalb des Euro-Raums können sich zur engen Zusammenarbeit mit dem einheitlichen Aufsichtsmechanismus entschließen.

Ob die EZB eine Bank als signifikant einstuft, hängt von folgenden Aspekten ab:

- dem Gesamtwert der Aktiva,
- der Bedeutung des Kreditinstituts für die Volkswirtschaft des Landes, in dem es angesiedelt ist, und für die EU als Ganzes,
- der Bedeutung der grenzüberschreitenden Tätigkeiten,
- ob das Institut öffentliche Finanzhilfen vom ESM oder der EFSF beantragt oder erhalten hat.

⁸² Verordnung (EU) Nr. 1024/2013 des Rates vom 15. Oktober 2013 zur Übertragung besonderer Aufgaben im Zusammenhang mit der Aufsicht über Kreditinstitute auf die Europäische Zentralbank, ABl. Nr. L 287 vom 29. Oktober 2013

Im gesamten Euro-Raum fallen rd. 120 Kreditinstitute, die fast 85 % der gesamten Bankaktiva in der Eurozone halten, unter den Einheitlichen Aufsichtsmechanismus. In Österreich sind acht Bankengruppen bzw. Finanzholdings betroffen.

Einheitlicher Abwicklungsmechanismus

75 Die zweite Säule der Bankenunion, der einheitliche Abwicklungsmechanismus, soll sicherstellen, dass in Schieflage geratene Banken effizient und zu minimalen Kosten für den Steuerzahler und die Realwirtschaft abgewickelt werden können. Grundlage für den Einheitlichen Abwicklungsmechanismus bilden eine Verordnung zur Regelung der wichtigsten Aspekte des Mechanismus (Single Resolution Mechanism, SRM)⁸³ und eine zwischenstaatliche Vereinbarung über bestimmte spezifische Aspekte eines Einheitlichen Abwicklungsfonds (Single Resolution Fund, SRF).

Die Abwicklungsverordnung stützt sich auf das in der sogenannten „Sanierungs- und Abwicklungsrichtlinie“ (Bank Recovery and Resolution Directive, BRRD)⁸⁴ enthaltene Regelwerk für Bankenabwicklung, nach der EU-Banken in ernststen finanziellen Schwierigkeiten saniert, die für die Realwirtschaft wesentlichen Funktionen aufrechterhalten und Verluste und Kosten den Anteilhabern, Gläubigern und nicht abgesicherten Einlegern der Banken angelastet werden. Im Rahmen des „Bail-in“ – eines zentralen Instruments der Abwicklungsrichtlinie – würden der Reihe nach Verluste zugewiesen und die Forderungen von Anteilhabern, nachrangigen und bevorzugten Gläubigern abgeschrieben.

Der Einheitliche Abwicklungsmechanismus soll für alle dem Einheitlichen Aufsichtsmechanismus unterliegenden Banken gelten. Ein Abwicklungsausschuss soll bei allen direkt von der EZB beaufsichtigten oder grenzübergreifend tätigen Banken für die Erstellung von Abwicklungsplänen und die direkte Abwicklung zuständig sein. Bei

⁸³ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung einheitlicher Vorschriften und eines einheitlichen Verfahrens für die Abwicklung von Kreditinstituten und bestimmten Wertpapierfirmen im Rahmen eines einheitlichen Abwicklungsmechanismus und eines einheitlichen Bankenabwicklungsfonds sowie zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1093/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates, KOM(2013) 520 endgültig

⁸⁴ Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung eines Rahmens für die Sanierung und Abwicklung von Kreditinstituten und Wertpapierfirmen und zur Änderung der Richtlinien 77/91/EWG und 82/891/EG des Rates, der Richtlinien 2001/24/EG, 2002/47/EG, 2004/25/EG, 2005/56/EG, 2007/36/EG und 2011/35/EG sowie der Verordnung (EU) Nr. 1093/2010, KOM(2012) 280 endgültig

ausschließlich auf nationaler Ebene tätigen Banken, die nicht in vollem Umfang unter die direkte Aufsicht der EZB fallen, obliegt dies den nationalen Behörden, sofern bei einer etwaigen Abwicklung keine Mittel aus dem Einheitlichen Abwicklungsfonds in Anspruch genommen werden. Grundsätzlich soll der Ausschuss immer dann zuständig sein, wenn eine Abwicklung mit der Verwendung von Fondsgeldern verbunden ist, auch wenn die betroffenen Banken ausschließlich auf nationaler Ebene tätig sind und nicht in vollem Umfang unter die direkte Aufsicht der EZB fallen. Finanziert wird die Abwicklung in erster Linie von Anteilseignern und Gläubigern und erst in letzter Instanz durch den Einheitlichen Abwicklungsfonds, der sich aus Beiträgen der Banken speist.

Am 15. April 2014 verabschiedete das Europäische Parlament sowohl die Abwicklungsverordnung als auch die Richtlinie. Die Billigung durch den Rat erfolgte am 6. Mai 2014. Die Richtlinie⁸⁵ trat am 2. Juli 2014, die Verordnung⁸⁶ am 19. August 2014 in Kraft; die Verordnung gilt ab 1. Jänner 2016.

Die Anwendung des Einheitlichen Abwicklungsmechanismus durch die Mitgliedstaaten soll gemäß der Richtlinie ab 1. Jänner 2015 erfolgen, das Bail-in-Instrument ab 1. Jänner 2016. Die nationale Umsetzung erfolgte mit dem Sanierungs- und Abwicklungsgesetz⁸⁷, das am 1. Jänner 2015 in Kraft getreten ist.

Am 21. Mai 2014 unterzeichneten 26 EU-Mitgliedstaaten die zwischenstaatliche Vereinbarung zum Einheitlichen Abwicklungsfonds. Die Mitgliedstaaten sind nun aufgefordert, bis 1. Jänner 2016 die Ratifizierung gemäß nationalen Vorschriften vorzunehmen.

⁸⁵ Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Mai 2014 zur Festlegung eines Rahmens für die Sanierung und Abwicklung von Kreditinstituten und Wertpapierfirmen und zur Änderung der Richtlinien 77/91/EWG und 82/891/EG des Rates, der Richtlinien 2001/24/EG, 2002/47/EG, 2004/25/EG, 2005/56/EG, 2007/36/EG und 2011/35/EG sowie der Verordnung (EU) Nr. 1093/2010, ABl. Nr. L 173 vom 12. Juni 2014

⁸⁶ Verordnung (EU) Nr. 806/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2014 zur Festlegung einheitlicher Vorschriften und eines einheitlichen Verfahrens für die Abwicklung von Kreditinstituten und bestimmten Wertpapierfirmen im Rahmen eines einheitlichen Abwicklungsmechanismus und eines einheitlichen Abwicklungsfonds sowie zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1093/2010, ABl. Nr. L 225 vom 30. Juli 2014

⁸⁷ Bundesgesetz über die Sanierung und Abwicklung von Banken, BGBl. I Nr. 98/2014

Einlagensicherungssystem

76 Am 12. Juli 2010 legte die Europäische Kommission einen Vorschlag zu einer Richtlinie über die Erneuerung der Systeme zur Einlagensicherung⁸⁸ vor. Das Europäische Parlament legte seinen Standpunkt im Februar 2012 fest. Danach fehlte es – durch die enge Verknüpfung mit dem Einheitlichen Abwicklungsmechanismus – lange Zeit an der Verhandlungsbereitschaft des Rates. Am 15. April 2014 verabschiedete das Europäische Parlament schlussendlich den Entwurf der Richtlinie, die Billigung durch den Rat erfolgte am 16. April 2014. Am 2. Juli 2014 trat die Richtlinie in Kraft.⁸⁹

Die Richtlinie sieht u.a. erstmals EU-weite Vorschriften zur Finanzierung von Einlagensicherungssystemen vor, eine Verkürzung der Auszahlungsfristen im Insolvenzfall von aktuell 20 Werktagen auf sieben Werktage sowie risikoabhängige Beiträge zu den Sicherungssystemen. Mitgliedstaaten müssen zudem temporär hohe Beiträge über 100.000 EUR schützen. Die Mittel der Einlagensicherungsfonds werden primär für die Auszahlung im Insolvenzfall und den Schutz gedeckter Einlagen im Rahmen der Abwicklung verwendet. Einlagensicherungssysteme können sich auf freiwilliger Basis gegenseitig Kredite geben.

77 Der Europäische Rechnungshof veröffentlichte am 2. Juli 2014 einen Sonderbericht zum Thema „Die europäische Bankenaufsicht nimmt Gestalt an – die EBA⁹⁰ in einem sich wandelnden Umfeld“ (Sonderbericht Nr. 5/2014), in dem er untersuchte, ob die Europäische Kommission und die EBA ihre Zuständigkeiten im Hinblick auf die Festlegung neuer Regelungen für das Regulierungs- und Aufsichtssystem im Bankensektor zufriedenstellend wahrgenommen haben und wie wirksam diese Regelungen funktioniert haben. Zum neu eingerichteten Einheitlichen Aufsichtsmechanismus (SSM) stellte der Europäische Rechnungshof weiteren Klärungsbedarf in Bezug auf die jeweiligen Rollen und Zuständigkeiten, insbesondere von EZB, nationalen Aufsichtsbehörden und EBA im Zusammenhang mit unionsweiten Aufsichtsaufgaben fest. Er empfahl die Einrichtung von Verfahren zur engen und häufigen Zusammenarbeit sowie den Informationsaustausch zwischen den verschiedenen Stellen und ortete den Bedarf einer engen Zusammenarbeit zwischen der EBA, dem SSM und den anderen nationalen

⁸⁸ Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Einlagensicherungssysteme, KOM(2010) 368 endgültig

⁸⁹ Richtlinie 2014/49/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über Einlagensicherungssysteme, ABl. Nr. L 173 vom 12. Juni 2014

⁹⁰ Europäische Bankenaufsichtsbehörde

Wirtschafts- und Fiskalpolitische Steuerung in der EU

Aufsichtsbehörden innerhalb der EU, die nicht am SSM und den unionsweiten Abwicklungsmechanismen teilnehmen.

Zur Frage der Prüfständigkeit im Bereich des SSM, welche nach überwiegender Ansicht der EU-ORKB alleine dem Europäischen Rechnungshof obliegt und somit eine Prüfungslücke ergibt, traf der Europäische Rechnungshof keine Feststellungen.

Bericht des Rechnungshofes

**Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeug-
beschaffungen und Fuhrparkmanagement**

Inhaltsverzeichnis

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis _____	144
Abkürzungsverzeichnis _____	146
Glossar _____	148

Niederösterreich**Wirkungsbereich des Landes Niederösterreich****Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeugbeschaffungen
und Fuhrparkmanagement**

KURZFASSUNG _____	152
Prüfungsablauf und –gegenstand _____	168
Übersicht _____	169
Fahrzeugbeschaffungen _____	170
Fuhrparkmanagement _____	187
Fuhrparkbestand _____	197
Instandhaltung _____	208
Tankmanagement _____	213
Internes Kontrollsystem im Fuhrpark _____	216
Einsatz von Telemetrie _____	223
Schlussempfehlungen _____	225

ANHANG

Tabelle 1 bis 4 _____	231
Entscheidungsträger des überprüften Unternehmens _____	237

Tabellen- und Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Anzahl und Anschaffungswert der Fahrzeuge 2013__	169
Tabelle 1:	Strategische Zielsetzungen Fahrzeugbeschaffungen _	173
Tabelle 2:	Festgestellte Mängel im Zusammenhang mit Beschaffungsvorgängen _____	177
Tabelle 3:	Stellungnahme der Flughafen Wien AG zu „Festgestellte Mängel im Zusammenhang mit Beschaffungsvorgängen“ _____	179
Tabelle 4:	Gegenäußerung des RH zu „Festgestellte Mängel im Zusammenhang mit Beschaffungsvorgängen“ _____	180
Tabelle 5:	Geplante Investitionen für Ausrüstung zur Wasserrettung _____	185
Tabelle 6:	Geplante Aufgabenteilung Fuhrparkmanagement neu _____	187
Tabelle 7:	Übersicht Dienst- und Poolfahrzeuge Flughafen Wien AG _____	191
Abbildung 2:	Entwicklung einzelnen Personen zugeordneter Dienstfahrzeuge _____	192
Tabelle 8:	Festgestellte Mängel bei der Führung von Fahrtenbüchern _____	194
Tabelle 9:	Fahrzeugbestand der Flughafen Wien AG _____	197
Tabelle 10:	Verteilung der Fahrzeuge auf die Bereiche _____	200
Tabelle 11:	Umsatz Flughafen Wien AG und Segment Handling _	202
Tabelle 12:	Abgänge von Fahrzeugen und Zubehörteilen _____	205

Tabelle 13:	Übersicht Instandhaltungskosten _____	208
Tabelle 14:	Beispiele für hohe Wartungs- und Reparaturkosten 2009 bis 2013 _____	209
Tabelle 15:	Kenndaten der Werkstatt 2009 bis 2013 _____	211
Tabelle 16:	Vorteile durch den Einsatz von Telemetrie _____	224

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
bspw.	beispielsweise
BVergG	Bundesvergabegesetz
d.h.	das heißt
EBIT	Earnings before interest and taxes
EDV	Elektronische Datenverarbeitung
EUR	EURO
etc.	et cetera
ff.	folgende
Flughafen Wien AG	Flughafen Wien Aktiengesellschaft
G(es)mbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
IKS	Internes Kontrollsystem
inkl.	inklusive
IT	Informationstechnologie
Kfz	Kraftfahrzeug(e)
km	Kilometer
LKW	Lastkraftwagen
lt.	laut
Mio.	Million(en)
PKW	Personenkraftwagen
rd.	rund
RH	Rechnungshof
t	Tonnen
TZ	Textzahl(en)

USt	Umsatzsteuer
u.a.	unter anderem
vgl.	vergleiche
VZÄ	Vollzeitäquivalente
Z	Ziffer
z.B.	zum Beispiel

Glossar

Abfertigungsdienste

Bereich der Flughafen Wien AG, der für die Vorfeldabfertigung von Luftfahrzeugen verantwortlich ist.

Airside

Bei Flughäfen werden die Bewegungsflächen der Flugzeuge sowie die angrenzenden Bereiche hinter den Sicherheitskontrollen als Airside (Luftseite) bezeichnet.

Bereich

Der RH verwendet den allgemeinen Begriff „Bereich“ für die verschiedenen Organisationseinheiten der Flughafen Wien AG (Geschäftsbereiche, Fachbereiche, Servicebereiche und Kostenstellen).

Car-Policy

Dienstwagenordnung

Compliance

Einhaltung von gesetzlichen, unternehmensinternen und vertraglichen Regelungen

Flughafen Wien AG (Konzern)

Flughafen Wien AG und verbundene Unternehmen mit eigenem Fuhrpark, wenn diese zumindest zu 50 % im Eigentum der Flughafen Wien AG standen, im Konzernabschluss der Flughafen Wien AG voll konsolidiert waren und ihren Unternehmenssitz in Österreich hatten.

Handling

Segment von Dienstleistungen zur Abfertigung von Luftfahrzeugen auf dem Flughafenvorfeld (z.B. Passagier- und Frachttransporte, Be- und Entladung, Kabinenreinigung, Ab- und Frischwassermanagement etc.). Schließt am Flughafen Wien die Aktivitäten des Bereiches Abfertigungsdienste sowie die Aktivitäten der Vienna Aircraft Handling GmbH (Handling für Business- und Privatflugzeuge) und der Vienna International Airport Security Services GmbH (Sicherheitskontrollen, Behindertentransporte) mit ein.

Klein-LKW

Lastkraftwagen bis 3,5 t höchstzulässigem Gesamtgewicht

Landside

Bei Flughäfen werden alle Bereiche, die sich vor den Sicherheitskontrollen befinden, als Landside (Landseite) bezeichnet.

Rahmenvereinbarung § 25 Abs. 7 BVergG

Ist eine Vereinbarung ohne Abnahmeverpflichtung zwischen einem oder mehreren Auftraggebern und einem oder mehreren Unternehmern, die zum Ziel hat, die Bedingungen für die Aufträge, die während eines bestimmten Zeitraums vergeben werden sollen, festzulegen, insbesondere in Bezug auf den in Aussicht genommenen Preis und gegebenenfalls die in Aussicht genommene Menge. Aufgrund einer Rahmenvereinbarung wird nach Abgabe von Angeboten eine Leistung von einer Partei der Rahmenvereinbarung mit oder ohne erneuten Aufruf zum Wettbewerb bezogen.

Sektorenauftraggeber §§ 163 ff. BVergG

Für bestimmte Tätigkeiten sieht das BVergG 2006 eine größere Flexibilität bei der Auftragsvergabe vor. Diese sogenannten Sektorentätigkeiten sind in den §§ 167 bis 172 BVergG 2006 aufgezählt. Dazu gehört auch das Bereitstellen von Flughäfen für Beförderungsunternehmen im Luftverkehr.

Operations

Bereich der Flughafen Wien AG, der u.a. für sicherheitsrelevante Aufgaben des Flughafenbetriebs verantwortlich zeichnet (z.B. Flughafenbetriebsleitung, Winterdienst, Kehrdienst, Flughafenfeuerwehr, Notfalldienste etc.).

Slipstelle

Anlage (englisch slipway) in Form einer schrägen Ebene, auf der Boote vom Land (in der Regel von einem Bootsanhänger) in das Wasser gelassen werden können.

Technische Dienstleistungen

Bereich der Flughafen Wien AG, der für den Betrieb der Werkstatt und für die Instandhaltung von Anlagen und Gebäuden verantwortlich war.

Telemetrie

Übertragung von Messwerten aus dem Fahrzeug an eine zentrale Messstelle. An der zentralen Messstelle können die Messwerte gesammelt, aufgezeichnet und/oder ausgewertet werden.

Wirkungsbereich des Landes Niederösterreich

Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeugbeschaffungen und Fuhrparkmanagement

Der Fuhrpark der Flughafen Wien AG umfasste insgesamt rd. 1.300 Bodenfahrzeuge mit eigenem Antrieb. Trotz dieser Flottengröße verfügte die Flughafen Wien AG zum Zeitpunkt der Gebarungsprüfung weder über ein zentrales Fuhrparkmanagement noch über eine konzernweite, strukturierte und aktuelle Übersicht der eingesetzten Fahrzeuge und deren Einsatzstatus. Der Vorstand der Flughafen Wien AG erwog ab Herbst 2012 Maßnahmen zur Optimierung des Fuhrparkmanagements. Im Herbst 2013 wurde der Zentrale Einkauf mit der Einrichtung eines zentralen Fuhrparkmanagements betraut.

Die Vergabeunterlagen zahlreicher Beschaffungen der Jahre 2009 bis 2011 waren nicht mehr auffindbar. In den Vergabeverfahren ab 2012 traten nach Einrichtung eines Zentralen Einkaufs substantielle Verbesserungen ein. Ungeachtet dessen zeigten sich in Einzelfällen Dokumentationslücken, Buchungsmängel und Verletzungen interner Vergabevorschriften.

Im überprüften Zeitraum stellte die Flughafen Wien AG Malversationen im Bereich Fuhrpark fest. Diese betrafen einen Fahrzeugverkauf, unzulässige Ersatzteilentnahmen aus Ersatzteilspondern und private Betankungen. Darüber hinaus stellte der RH Verstöße gegen die internen Regelungen der Flughafen Wien AG fest. Diese betrafen etwa Privatfahrten mit Dienstfahrzeugen, fehlende oder mangelhafte Führung von Fahrtenbüchern, lückenhafte Erfassung von Betriebsdaten etc.

Ein der Größe des Fuhrparks der Flughafen Wien AG angemessenes internes Kontrollsystem war nicht eingerichtet. Der Fuhrpark wurde nicht als eigene Risikokategorie betrachtet. Bei der Einrichtung von wirksamen Kontrollmaßnahmen für den Bereich Fuhrpark wäre das Risiko von Malversationen mitzubersichtigen, um ein regelkonformes Verhalten (Compliance) sicherzustellen.

KURZFASSUNG

Prüfungsziel

Ziel der Gebarungsüberprüfung war die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Beschaffungen von Bodenfahrzeugen mit eigenem Antrieb und des Fuhrparkmanagements der Flughafen Wien Aktiengesellschaft (Flughafen Wien AG). (TZ 1)

Übersicht

Die Spezialfahrzeuge machten rund ein Drittel des Fahrzeugbestandes aus, verursachten hingegen fast drei Viertel der Anschaffungskosten. In den Jahren 2009 bis 2013 investierte die Flughafen Wien AG rd. 34,6 Mio. EUR in ihren Fuhrpark. Die Fuhrparkinvestitionen entfielen größtenteils auf die unmittelbar mit dem Flugbetrieb verbundenen Bereiche Abfertigungsdienste (rd. 60 %) und Operations (rd. 30 %). (TZ 2)

Fahrzeugbeschaffung

Rechtsgrundlagen

Die Flughafen Wien AG unterlag bei Beschaffungen und Auftragsvergaben dem Bundesvergabegesetz 2006. Als Flughafenbetreiber kamen für die Flughafen Wien AG die Regelungen für Sektorenauftraggeber zur Anwendung. Zusätzlich waren bei Beschaffungen interne Vergabevorschriften zu beachten. In der ab Jänner 2013 gültigen „Vergabeordnung der Flughafen Wien Gruppe“ wurden erstmals detaillierte Regelungen betreffend den Beschaffungs- und Vergabeprozess sowie Prozessverantwortlichkeiten festgelegt. Der davor gültige Leitfaden zur Abwicklung von Vergabeverfahren der Flughafen Wien AG gab im Wesentlichen die gesetzlichen Anforderungen an ordnungsgemäße Vergabeverfahren wieder. (TZ 3)

Die in den internen Vergabevorschriften festgelegten Beschaffungsgrundsätze wurden zum Teil nicht eingehalten. Auch die Interne Revision der Flughafen Wien AG hatte in einem Prüfbericht aus dem Jahr 2013 Verstöße gegen interne Vergabevorschriften aufgezeigt, ohne dass dies eine Verbesserung der Kontrollmechanismen bewirkt hatte. (TZ 3)

Strategie und Richtlinien zu Fahrzeugbeschaffungen

Bis Herbst 2011 waren – mit Ausnahme der ab 2009 verfolgten Bündelung der Beschaffungen von PKW, Klein-LKW und Lieferwagen – keine strategischen Festlegungen zu Fahrzeugbeschaffungen dokumentiert. Überlegungen zu beschaffungsspezifischen Einsparungsmöglichkeiten (Managementklausur im Herbst 2011) führten mit Jänner 2012 zur Einrichtung eines konzernweiten Zentralen Einkaufs. Dieser konkretisierte

Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeugbeschaffungen und Fuhrparkmanagement

im September 2013 seine Zielsetzungen in Bezug auf Fahrzeugbeschaffungen und –veräußerungen. Die verfolgten Maßnahmen waren nur qualitativ beschrieben, quantifizierte Einsparungsziele fehlten. (TZ 4)

Bedarfsermittlung

Die Bedarfsermittlung für Ersatz- bzw. Erweiterungsinvestitionen in den Fuhrpark der Flughafen Wien AG erfolgte dezentral in den einzelnen Bereichen. Die Bedarfsplanung beruhte auf Erfahrungswissen, transparente und nachvollziehbare Berechnungen fehlten, die den Bedarf unter Berücksichtigung der Einflussfaktoren überprüfbar darstellten. Für Ersatzinvestitionen war es nicht erforderlich, die Notwendigkeit des Fahrzeugersatzes nachzuweisen. Eine unterstützende Planungssoftware kam in keinem der bedarfsermittelnden Bereiche zum Einsatz. (TZ 5)

Eine Empfehlung der Internen Revision, künftig die Entscheidungsgrundlagen bzw. –kriterien für die Bedarfsermittlung zu dokumentieren, setzte die Flughafen Wien AG bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung nicht um. (TZ 5)

Einkaufsorganisation

Bis Ende 2011 war der Einkauf dezentral organisiert. Für PKW, Klein-LKW und Lieferwagen war ab 2009 die Zuständigkeit und Verantwortung für die konzernweite Beschaffung beim Bereich Finanz- und Rechnungswesen gebündelt. Die Bereiche dokumentierten die von ihnen durchgeführten Beschaffungen nur zum Teil. Die Vergabeakten waren teils nur unvollständig vorhanden bzw. gänzlich unfindbar. Somit war bis Ende 2011 eine einheitliche und rechtskonforme sowie effiziente Vergabepraxis nicht sichergestellt bzw. nicht nachvollziehbar. (TZ 6)

Im Jänner 2012 nahm der neugeschaffene Bereich Zentraler Einkauf seine Tätigkeit auf. Dieser war seitdem für sämtliche Beschaffungen zuständig. Damit konnten eine Professionalisierung des Beschaffungsmanagements in Gang gesetzt und die Nachvollziehbarkeit der Beschaffungsvorgänge erhöht werden. (TZ 6)

Mängel in Beschaffungsvorgängen

Sowohl bei der dezentralen als auch der zentralen Einkaufsorganisation traten folgende Mängel in Beschaffungsvorgängen auf:

Kurzfassung

Festgestellte Mängel im Zusammenhang mit Beschaffungsvorgängen		
Beschaffungsgegenstand und -zeitpunkt	Mängel	Auftragsvolumen in EUR
Flugzeug-Enteisungsfahrzeuge (2011)	<p>Erkennbare Präferenz für ein Produkt Bedarfsträger wies bereits im Zuge der Budgetgenehmigung auf ein bevorzugtes Produkt (Type) eines Lieferanten hin.</p> <p>Dokumentationsmängel, nicht nachvollziehbare Bestbieterermittlung Angebote lagen nur auszugsweise dem Vergabeakt bei. Ebenso fehlten Begründungen für die Punktevergabe in der Bewertungsmatrix. Die Bestbieterermittlung war damit nicht nachvollziehbar.</p>	rd. 6,9 Mio. EUR
Rahmenvereinbarungen PKW, Klein-LKW und Lieferwagen (2009 bis 2013)	<p>Fehlende Vergabeunterlagen Die bis 2010 gültige Rahmenvereinbarung war gänzlich unauffindbar.</p> <p>Auswahlmechanismus für Leistungsabrufe unklar, Basispreislisten fehlten In der ab 2010 gültigen Rahmenvereinbarung fehlte ein vertraglich geregelter Auswahlmechanismus für Leistungsabrufe. Auch war die Bestbieterauswahl nicht nachvollziehbar, da lediglich Rabattsätze dokumentiert waren, während die in Verbindung mit den Rabattsätzen anzuwendenden Basispreislisten fehlten.</p>	rd. 4,3 Mio. EUR
Kehrblassgeräte (2012)	<p>Entscheidungsgrundlagen zur Gewichtung von Auswahlkriterien nicht nachvollziehbar Die Entscheidungsgrundlagen bzw. -kriterien für die Verteilung von Bewertungspunkten zur Ermittlung des Bestbieters waren nicht dokumentiert.</p> <p>Missachtung interner Vergabevorschriften bei Angebotsöffnung Die Öffnung der Teilnahmeanträge und Angebote erfolgte ohne Beiziehung einer bereichsexternen Person, zwischen den Mitgliedern der Öffnungskommission bestand ein hierarchisches Abhängigkeitsverhältnis, Vermerk von Datum und Uhrzeit der Öffnung fehlte in den Öffnungsprotokollen.</p>	rd. 3,8 Mio. EUR
Stangenlose Flugzeugschlepper (2012)	<p>Nachträgliche Bestelländerungen nicht dokumentiert Nachträgliche Bestelländerungen waren weder im Vergabeakt noch in eindeutig zuordenbaren Folgeakten dokumentiert. Die grundsätzlich vorgesehene Einbindung des Zentralen Einkaufs war bei Bestelländerungen nicht sichergestellt.</p>	rd. 1,3 Mio. EUR
Dieselschlepper (2009 bis 2012)	<p>Fehlende Vergabeunterlagen Die Vergabeakten der Jahre 2009 bis 2011 waren gänzlich unauffindbar.</p> <p>Auswahl der Vergabeverfahrensart nicht nachvollziehbar Die Rechtfertigungsgründe für die — nur in begründeten Ausnahmefällen — zulässige Auswahl eines „Verhandlungsverfahrens ohne vorherigen Aufruf zum Wettbewerb“ fehlten.</p>	rd. 1,0 Mio. EUR
Elektroschlepper (2009 bis 2012)	<p>Fehlende Vergabeunterlagen Die Vergabeakten der Jahre 2009 bis 2011 waren gänzlich unauffindbar.</p> <p>Unzureichende Begründung für die Aufnahme wettbewerbs-einschränkender Kriterien Fehlende Dokumentation für die technische Notwendigkeit eines den Wettbewerb einschränkenden Musskriteriums.</p>	rd. 1,0 Mio. EUR
Einsatzfahrzeuge für die Flugplatzbetriebsleitung (2011)	<p>Unzulässige Direktvergaben Bei der Ermittlung des geschätzten Auftragswerts zur Auswahl der vergaberechtlich zulässigen Vergabeverfahrensart wurden funktional zusammengehörende Komponenten (Fahrzeuge und für den Einsatzzweck zwingend erforderliches Spezialzubehör) nicht als Einheit betrachtet.</p>	rd. 116.000 EUR

Quelle: RH

Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeugbeschaffungen und Fuhrparkmanagement

Die aufgezeigten Mängel belegten, dass die Durchführung vergaberechtskonformer Beschaffungen sowie die Einhaltung interner Vergabevorschriften nicht lückenlos sichergestellt war. Dadurch war zum Teil nicht nachvollziehbar, ob die Flughafen Wien AG die jeweils wirtschaftlich günstigste Beschaffung vornahm und es zu keinen wettbewerbshemmenden Einschränkungen des Bieterkreises kam. (TZ 7)

Verbuchung der Abrufe aus Rahmenvereinbarungen

Die Buchhaltungssoftware der Flughafen Wien AG sah eine Buchungsfunktion für Abrufe aus Rahmenvereinbarungen vor, die eine Zuordnung der Leistungsabrufe zu den jeweiligen Rahmenvereinbarungen ermöglichte. Für Abrufe aus Rahmenvereinbarungen zur Fahrzeugbeschaffung nutzte die Flughafen Wien AG diese Funktion nur teilweise und erfasste diese mitunter als Einzelbestellungen. Damit war weder eine Software-unterstützte, lückenlose Zuordnung von Leistungsabrufen zu den Rahmenvereinbarungen noch ein Überblick über den jeweils noch offenen Bestellrahmen von Rahmenvereinbarungen möglich. (TZ 8)

Fahrzeugübernahmen

Die Flughafen Wien AG hatte für die Übernahme von Fahrzeugen keine einheitlichen Regelungen. Eine Überprüfung der gelieferten Fahrzeuge auf Übereinstimmung mit den Bestellungen anhand der Leistungsverzeichnisse war nicht nachvollziehbar. Obwohl der Bereich Technische Dienstleistungen für wesentliche Prozessschritte für den Fahrzeugeinsatz am Flughafen Wien verantwortlich war, war er nicht obligatorisch in die Übernahme der Fahrzeuge eingebunden. (TZ 9)

Internes Kontrollsystem für Beschaffungen

Aufgrund von mangelnder Funktionstrennung zwischen Prozess-durchführendem und Kontrollausübendem bestand ein Kontrolldefizit innerhalb des Internen Kontrollsystems (IKS) für Beschaffungen der Flughafen Wien AG. (TZ 10)

Die durch die Überprüfung des RH aufgezeigten Mängel in Beschaffungsvorgängen waren durch die bislang angewendeten IKS-Kontrollmaßnahmen nicht vollständig abgedeckt. (TZ 10)

Die Interne Revision der Flughafen Wien AG hatte in einem Prüfbericht aus dem Jahr 2013 bereits auf Mängel im Beschaffungsprozess hingewiesen, ohne dass dies zu einer Verbesserung der IKS-Kontrollmaßnahmen führte. (TZ 10)

Exkurs: Fahrzeuge für Rettungseinsätze im Bereich Donau/Donauauen

Die Flughafen Wien AG hatte die Verpflichtung, für Rettungsmaßnahmen innerhalb des Flugplatzrettungsbereichs eine geeignete Anzahl von Rettungsfahrzeugen bereitzuhalten. Der Flugplatzrettungsbereich des Flughafens Wien schloss auch jene Teile des Donau-Augebiets und der Donau mit ein, die sich in der direkten Verlängerung des Sicherheitsstreifens der Start- und Landepiste 16/34 befanden. (TZ 11)

Eine im Jahr 2010 vom BMVIT beauftragte Sicherheitsstudie kam zu dem Schluss, dass am Flughafen Wien ganzjährig, unbedingt jedoch in den Monaten Dezember und Jänner, ein auf Menschenrettung/-bergung ausgelegtes, motorisiertes Rettungsboot vorzuhalten wäre. Das Landesfeuerwehrkommando des Niederösterreichischen Landesfeuerwehrverbandes empfahl überdies, die am Flughafen Wien vorhandene, ältere Motorzille durch zwei motorisierte Wasser-Rettungsboote zu ersetzen, ein Bootshaus, einen Bootssteg und eine Slipstelle im Flugplatzrettungsbereich des Flughafens Wien zu errichten sowie Rettungsinseln anzukaufen. (TZ 11)

Nach Berechnungen der Flughafen Wien AG würde dies Investitionen von rd. 1,4 Mio. EUR sowie erhebliche Folgekosten für Personalausstattung und Instandhaltung erfordern. Die Möglichkeiten von Verhandlungen zur Kosten- bzw. Aufgabenteilung mit anderen örtlich tätigen Sicherheitsorganisationen waren bis Anfang 2014 noch nicht ausreichend ausgelotet, obwohl sich auch erweiterte Einsatzmöglichkeiten und angemessene Kooperationen anbieten würden. (TZ 11)

Fuhrparkmanagement

Organisation des Fuhrparkmanagements

Bis zum Herbst 2011 waren keine Aktivitäten zur Optimierung des Fuhrparkmanagements dokumentiert. Der Vorstand der Flughafen Wien AG hatte im Herbst 2013 dem Zentralen Einkauf den Auftrag zur Einrichtung eines zentralen Fuhrparkmanagements erteilt. Die Vorgaben des Vorstands sollten durch die Optimierung der Beschaffung, Verwertung, Verwaltung, Planung, Steuerung und Kontrolle der Fahrzeugflotte erreicht werden. Konkrete, mit mess-

Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeugbeschaffungen und Fuhrparkmanagement

baren Indikatoren hinterlegte Optimierungs- bzw. Einsparungsziele fehlten jedoch ebenso, wie ein Zeitplan zur Umsetzung der geplanten Maßnahmen. Bis Ende 2013 war kein zentrales Fuhrparkmanagement bei der Flughafen Wien AG realisiert. Stattdessen nahmen die Bereiche der Flughafen Wien AG die Agenden des Fuhrparkmanagements weiterhin selbstständig wahr. (TZ 12)

Die beabsichtigte Teilung der Prozessverantwortung von Aufgaben eines zentralen Fuhrparkmanagements und jenen Aufgaben, die auch künftig von den Bereichen selbstständig wahrzunehmen wären, erachtete der RH nur für jene Bereiche als zweckmäßig, die über größere Fahrzeugflotten mit besonderer Funktionsbedeutung verfügten (z.B. Bereiche Abfertigungsdienste, Operations und Technische Dienstleistungen). (TZ 12)

Einsatzplanung

Eine konzernweite Koordination der einzelnen Handbücher und Verfahrensanweisungen zur strategischen und operativen Einsatzsteuerung des Fahrzeugeinsatzes war zur Zeit der Gebarungsprüfung nicht vorgesehen. Ein zentraler Überblick über die einzelnen Maßnahmen und Vorgaben der bereichsspezifischen Einsatzplanungen war nicht gegeben. Möglichkeiten zur bereichsübergreifenden Straffung und Optimierung des Fuhrparks blieben ungenutzt. (TZ 13)

Qualifikation von Fuhrparkmanagern

Für den überprüften Zeitraum waren trotz eines Fuhrparks von rd. 1.300 Fahrzeugen konzernweit keine spezifischen Mitarbeiterkurse und/oder -ausbildungen zum Thema Fuhrparkmanagement dokumentiert. (TZ 14)

Car Policy zur Nutzung von Dienst- und Poolfahrzeugen

Bis Mitte 2012 existierten keine konzernweiten Regelungen, die explizit die Nutzung von Dienst- und Poolfahrzeugen der Flughafen Wien AG regelten. Die in einzelnen Bereichen etablierten Vorgehensweisen und die mündliche Erlaubnis von Privatfahrten mit Poolfahrzeugen entzogen sich einer systematischen Kontrolle und wurden damit den Mindestanforderungen eines geordneten Fuhrparkmanagements nicht gerecht. Mitte 2012 erließ der Vorstand der Flughafen Wien AG eine Dienstwagenordnung, die erstmals

die Zuteilung von Dienst- und Poolfahrzeugen und deren Nutzung schriftlich und konzernweit regelte. Im März 2013 trat mit der Car-Policy (Konzernanweisung Nr. 18) eine Neuregelung in Kraft. (TZ 15)

Die Anzahl der in der Flughafen Wien AG einzelnen Personen zugeordneten Dienstfahrzeuge stieg im Zeitraum 2009 bis 2013 von 28 auf 38 (+ 36 %) an. Gegenüber dem Minimalstand von 21 Dienstfahrzeugen im Jahr 2011 war ein markanter Anstieg auf 38 Dienstfahrzeuge im Jahr 2013 (+ 81 %) zu verzeichnen, weil mit der Einführung einer Dienstwagenordnung (Mitte 2012) nahezu allen Bereichsleitern ein Dienstwagen zugebilligt wurde und die Einführung einer neuen Fahrzeugkategorie „funktionsbezogene Dienstfahrzeuge“ erfolgte. (TZ 15)

Fahrtenbücher

Bis März 2013 bestanden keine konzernweit gültigen Regelungen betreffend die Führung von Fahrtenbüchern. Mit Einführung der Car-Policy im März 2013 traten erstmals entsprechende Regelungen in Kraft. In der Vollzugspraxis zeigten sich mitunter grobe Mängel im Zusammenhang mit der Führung und Kontrolle von Fahrtenbüchern. Die angewendeten Kontrollmechanismen waren nicht geeignet, unzulässige Privatfahrten auszuschließen. (TZ 16)

Funktionsbezogene Dienstfahrzeuge

Die Zuteilung funktionsbezogener Dienstfahrzeuge sollte sicherstellen, dass die berechtigten Dienstnehmer im Not- bzw. Einsatzfall raschestmöglich den Flughafen erreichen können. Die Regelung in der Car-Policy, dass auch funktionsbezogene Dienstfahrzeuge – auch ohne Beisein des Dienstnehmers – den im selben Haushalt lebenden Ehepartnern, Lebensgefährten oder Kindern für Privatfahrten im In- und Ausland zur Verfügung standen, widersprach diesem Zweck. (TZ 17)

Konzernversicherungswesen – Fuhrpark

Das Konzernversicherungswesen verwaltete nicht alle Polizen von Fahrzeugen und fahrbaren Geräten zentral, sondern ausschließlich Polizen und Typenscheine jener Fahrzeuge, die in Verwendung der Flughafen Wien AG selbst standen. Fahrzeuge, die in Verwendung der verbundenen Unternehmen standen, wurden auch von diesen

selbstständig administriert und entzogen sich einer zentralen Übersicht des Konzernversicherungswesens. (TZ 18)

Fuhrparkbestand

Flottenstruktur nach Anlage- und Fahrzeugklassen

Die Gesamtzahl der Fahrzeuge im Eigentum der Flughafen Wien AG stieg von 1.205 Anfang 2009 bis Ende 2013 um 8 % auf 1.302 an, während sich der Anschaffungswert aller Fahrzeuge um 19,4 % (von 90,7 Mio. EUR auf 108,3 Mio. EUR) erhöhte. Der starke Anstieg der Anschaffungswerte war überwiegend auf die Beschaffung teurer Spezialfahrzeuge zurückzuführen. In vielen Bereichen hatten die Fahrzeuge lange Nutzungsdauern. (TZ 19)

Die größten Einzelbeschaffungen im überprüften Zeitraum waren der Ankauf von zehn Flugzeug-Enteisungsfahrzeugen für den Bereich Abfertigungsdienste im Jahr 2011 (rd. 6,9 Mio. EUR bzw. rd. 20 % des Investitionsvolumens) und acht Kehrblasgeräten für den Bereich Operations im Jahr 2012 (rd. 3,8 Mio. EUR oder rd. 11 % des Investitionsvolumens). Für die laufende Beschaffung von PKW, Klein-LKW und Lieferwagen gab die Flughafen Wien AG rd. 4,3 Mio. EUR aus. (TZ 19)

Flottenstruktur nach Bereichen

Eine zentrale, strukturierte und aktuelle Übersicht über die von der Flughafen Wien AG eingesetzten Fahrzeuge bestand nicht. Auch verfügte die Flughafen Wien AG über keine zentrale Übersicht bezüglich des Status der Fahrzeuge, ob diese bspw. betriebsbereit, zur Reparatur oder – aus dem Normalbetrieb ausgeschieden – nur mehr als Reservefahrzeug oder als Ersatzteilspender dienten. Damit fehlte auch ein Überblick über die tatsächliche Nutzung und den Bedarf der Fahrzeuge. Die Flughafen Wien AG vertrat die Ansicht, dass es ausreichte, wenn die das jeweilige Fahrzeug nutzenden Bereiche bzw. Organisationseinheiten einen Überblick über den aktuellen Fahrzeugbestand und -status hätten. (TZ 20)

Fuhrpark im Segment Handling

Am Flughafen Wien bot der Flughafenbetreiber Flughafen Wien AG die Abfertigungsdienstleistungen am Vorfeld zwar führend an, stand jedoch mit einem privaten Anbieter im Wettbewerb. Der Umsatz des Segments Handling – das etwa zwei Drittel aller Fahrzeuge der Flughafen Wien AG nutzte – sank von 2009 bis 2013 kontinuier-

lich und nahm anteilmäßig von rund einem Drittel auf ein Viertel des Gesamtumsatzes ab. (TZ 21)

Angesichts der abnehmenden Umsätze des Segments Handling als größter Fahrzeugnutzer innerhalb der Flughafen Wien AG bestand das Risiko zu hoher Kosten. Zudem könnte die Flughafen Wien AG bei den von ihr angebotenen Abfertigungsdienstleistungen zumindest mittelfristig einem größerem Wettbewerbsdruck gegenüberstehen (TZ 21).

Aussonderung und Verkauf von Fahrzeugen

Malversationen bei Fahrzeugverkäufen

Im März 2012 kam beim Verkauf eines Fahrzeugs aufgrund eines Unfalls eines der beteiligten Verkäufer der Flughafen Wien AG zutage, dass es zu einer Malversation – bzw. dem Versuch, Teile des Verkaufserlöses privat zu vereinnahmen – im Zusammenhang mit dem Verkauf von einem im Eigentum der Flughafen Wien AG gestandenen Kraftfahrzeug gekommen war. (TZ 22)

Die Flughafen Wien AG verfügte bis zu der beim Fahrzeugverkauf aufgedeckten Malversation über keine wirksamen IKS-Kontrollmaßnahmen für Fahrzeugverkäufe, die verdächtige Geschäftsfälle als nachprüfenswert melden oder die beschriebene Malversation verhindern hätten können. (TZ 22)

Regelung von Aussonderung und Verkauf von Fahrzeugen

Infolge der Aufdeckung einer Malversation untersuchte die Interne Revision der Flughafen Wien AG im ersten Halbjahr 2012 die Abwicklung von Anlagenverkäufen. In ihrem Endbericht stellte sie mangelnde Nachvollziehbarkeit bzw. Nichteinhaltung der entsprechenden Dienstanweisung bei untersuchten Verkäufen fest. Malversationen konnten mangels ausreichender Aufzeichnungen weder bewiesen noch ausgeschlossen werden. Ab September 2012 regelte eine Konzernanweisung den Prozess des Ausscheidens und insbesondere des Verkaufs von Wirtschaftsgütern neu. Dieser lag nun ausschließlich im Zuständigkeitsbereich des Zentralen Einkaufs. Ohne regelmäßige Kontrollen über die Einhaltung der Prozessanweisungen waren allerdings weiterhin Malversationen nicht auszuschließen. (TZ 23)

Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeugbeschaffungen und Fuhrparkmanagement

Der in der Konzernanweisung für Aussonderung und Verkauf festgelegte Vorzug der Bekanntmachung von Fahrzeugverkäufen über das Intranet war unzweckmäßig. Damit wurde den Mitarbeitern der Flughafen Wien AG ein Vorzug eingeräumt, zugleich aber auf die Möglichkeit höherer externer Gebote verzichtet. (TZ 23)

Verwendung als Ersatzteilsponder

Einige nicht mehr betriebsbereite Fahrzeuge wurden als „Ersatzteilsponder“ verwendet. Diese Fahrzeuge verblieben in der Disposition des ursprünglichen Bereichs. Sowohl die vom Bereich Technische Dienstleistungen betriebene Werkstatt der Flughafen Wien AG als auch die Bereiche selbst bedienten sich für Reparaturen der benötigten Ersatzteile aus diesen Fahrzeugen. Die Ersatzteilsponder-Fahrzeuge waren ungesichert auf dem Vorfeld (Airside) abgestellt, die Teileentnahme folgte keinem festgelegten Prozess und wurde nicht kontrolliert. Jeder auf dem Vorfeld tätigen Person war es möglich, Teile – auch für den privaten Gebrauch – zu entnehmen. Der völlige Mangel an Kontrolle über diese im Eigentum der Flughafen Wien AG stehenden Werte war auch aus dem Gesichtspunkt der Compliance unzureichend. (TZ 24)

Bestands-Überprüfung mittels Stichprobe und Sichtkontrollen

Der RH kontrollierte, ob die zur Zeit der Gebarungsüberprüfung im Anlagenverzeichnis der Flughafen Wien AG geführten Fahrzeuge tatsächlich vorhanden waren. Bei Fahrzeugen mit amtlichem Kennzeichen unterzog der RH alle Fahrzeuge einer Sichtkontrolle mit stichprobenartiger Überprüfung von Fahrtenbuch und Zulassungsschein; für PKW, Klein-LKW und Lieferwagen ohne amtliche Kennzeichen und (Spezial-)Fahrzeuge ohne amtliche Kennzeichen zog der RH jeweils eine Stichprobe der im Anlagenverzeichnis der Flughafen Wien AG erfassten Fahrzeuge. Der RH stellte fest, dass alle von der Überprüfung umfassten Fahrzeuge physisch vorhanden waren. Damit wurde für alle Fahrzeuge mit amtlichem Kennzeichen das Vorhandensein und die Erfassung in den Büchern verifiziert. (TZ 25)

Instandhaltung

Instandhaltungskosten für Fahrzeuge

Die Kosten für die Instandhaltung (Wartung und Reparaturen) der Fahrzeuge betragen 2009 bis 2013 durchschnittlich 5,4 Mio. EUR pro Jahr. Das waren jährlich rd. 5,5 % des Anschaffungswertes der

Fahrzeuge. Die Flughafen Wien AG nutzte Fahrzeuge nach eigener Aussage in der Regel solange sie betriebstauglich waren und eine Reparatur noch wirtschaftlich vertretbar war. Den früher üblichen Einbau von Betriebsstundenzählern hatte die Flughafen Wien AG aus Kostengründen eingespart. Die Instandhaltungskosten je Fahrzeug wurden zwar elektronisch erfasst, eine individuelle Auswertung erfolgte in der Regel nicht. Die für Fahrzeuge Verantwortlichen schätzten den voraussichtlichen Ersatzzeitpunkt ab. Die Flughafen Wien AG beabsichtigte, künftig die Austauschzyklen im Rahmen eines noch umzusetzenden zentralen Fuhrparkmanagements festzulegen. (TZ 26)

Eine Auswertung der Instandhaltungsaufträge je Fahrzeug ergab, dass bei einigen Fahrzeugen die Instandhaltungskosten angesichts des Anschaffungswerts und des Alters der Fahrzeuge nicht mehr angemessen waren. Auch wenn insbesondere bei Fahrzeugen des Winterdienstes (Sofort-)Reparaturen notwendig sein können, um den ungestörten Flughafenbetrieb aufrechtzuerhalten, wiesen hohe Relationen von Instandhaltungskosten zu Zeitwert auf unzureichende Austauschplanungen hin. (TZ 26)

Betrieb der Fahrzeug-Werkstatt

Die vom Bereich Technische Dienstleistungen betriebene Werkstatt der Flughafen Wien AG rechnete die gegenüber der Flughafen Wien AG erbrachten Leistungen zu ca. 96 % nach Arbeitsstunden ab. Die Flughafen Wien AG verglich die intern verrechneten Stundensätze periodisch mit Stundensätzen verschiedener umliegender privater Werkstätten. Im Jahr 2012 kostete die intern verrechnete Leistungsstunde etwa 70 % einer extern eingekauften Leistungsstunde. Inwieweit die Dauer bestimmter Leistungen zwischen der Werkstatt der Flughafen Wien AG und externen Leistungsanbietern vergleichbar war, war nicht dokumentiert. Mündlich räumten Vertreter des Bereichs Technische Dienstleistungen ein, dass die Arbeiten wahrscheinlich länger als in externen Werkstätten dauerten, ein genauer Vergleich, insbesondere bei den vielen Spezialfahrzeugen, war jedoch kaum möglich. Die Flughafen Wien AG begründete die längeren Wartungsarbeiten auch mit der Diversität der Anforderungen an das Werkstattpersonal. (TZ 27)

Einhaltung der Wartungszyklen

Den zuständigen Fahrzeugverantwortlichen oblag es, die Fahrzeuge zu den regelmäßig vorgeschriebenen Wartungen in die Werkstatt der Flughafen Wien AG zu bringen. Eine zentrale Übersicht bestand nicht; auch erfolgte keine zentrale Auswertung über die Einhaltung der vorgesehenen Wartungsintervalle. (TZ 28)

Tankmanagement

Allgemeines

Die Flughafen Wien AG verfügte über betriebseigene Tankstellen sowohl auf dem zutrittsgeregelten Vorfeld (Airside) als auch auf dem allgemein zugänglichen Betriebsgelände (Landside). Ein mobiles Tankfahrzeug versorgte jene Spezialfahrzeuge auf dem Vorfeld, für die eine Anfahrt der Tankstelle nicht zweckmäßig war (geringe Geschwindigkeit, Kurzhalten der Betriebsunterbrechung). Im Jahr 2012 betrug die betankte Treibstoffmenge rd. 3,2 Mio. Liter, davon gab das Tankfahrzeug rund ein Drittel ab. (TZ 29)

Identifikation der Fahrzeuge bei der Betankung

Zur Identifikation der Fahrzeuge bei der Betankung sah das System die Verwendung eines – den meisten Fahrzeugen individuell zugeordneten – Tankschlüssels vor. Die Flughafen Wien AG wertete diese Daten nicht zentral aus. Eine Analyse der Betankungsdaten 2012 und 2013 durch den RH ergab, dass die Erfassung und Verknüpfung einiger Tankschlüssel und Fahrzeuge fehlerhaft war. Die 2011 durch die Interne Revision angesprochenen Risiken – insbesondere die missbräuchliche Verwendung von Tankschlüsseln – bestanden auch 2013 weiterhin, da die Flughafen Wien AG zwischenzeitlich keine konkreten Lösungen erarbeitet hatte. Geringe Betankungen von einzelnen Fahrzeugen wiesen auf geringe Nutzung hin und ließen auf noch vorhandene Potenziale zur gemeinsamen Nutzung von Fahrzeugen schließen. Die derzeit nur in geringem Ausmaß vorhandene Kontrolle begünstigte aufgrund des geringen Aufdeckungsrisikos Malversationen bei der Betankung. (TZ 30)

Datenerfassung bei der Betankung

Die Flughafen Wien AG nutzte die vorhandenen Möglichkeiten des Betankungssystems zur Datenerfassung und –auswertung nicht in vollem Umfang. Fehlerhafte Eingaben hatten damit keine Konsequenzen zur Folge. (TZ 31)

Malversation bei der Betankung

Im Oktober 2013 deckte die Flughafen Wien AG die missbräuchliche Verwendung eines Tankschlüssels zur privaten Betankung des Fahrzeugs eines Mitarbeiters auf. Der Tankschlüssel war einem bereits ausgesonderten Spezialfahrzeug zugeordnet, wurde aber weder elektronisch gesperrt noch eingezogen. Der Mitarbeiter tankte zwischen Juni 2011 und Oktober 2013 insgesamt 53 Mal in einem Gesamtwert von 2.659,38 EUR. Der betreffende Mitarbeiter wurde entlassen. Als Reaktion auf den Vorfall kontrollierte die Flughafen Wien AG alle Tankschlüssel auf deren Nutzung und sperrte nicht zugeordnete Tankschlüssel. Die von der Flughafen Wien AG getroffenen Maßnahmen verbesserten zwar die Missbrauchssicherheit gesperrter Tankschlüssel. Dennoch waren Betankungen für private Zwecke grundsätzlich weiterhin möglich, weil das Abzweigen von Treibstoff (bspw. in separate Behälter) kaum zu entdecken war. (TZ 32)

Internes Kontrollsystem im Fuhrpark

Trotz eines Bestands von etwa 1.300 Fahrzeugen gab es bei der Flughafen Wien AG im überprüften Zeitraum keine spezifischen IKS-Kontrollmaßnahmen betreffend Fuhrpark. Das IKS der Flughafen Wien AG war im Wesentlichen auf die Sicherstellung der Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung abgestellt. Weiters analysierte die Flughafen Wien AG Risiken bezogen auf die Erbringung des Kerngeschäfts und identifizierte dabei punktuelle Risiken hinsichtlich der Aufrechterhaltung des Flugbetriebs, die inhaltliche Berührungspunkte zum Fuhrpark der Flughafen Wien AG enthielten. Eine darüber hinausgehende, auf den Fuhrpark und den Betriebsmittelverbrauch fokussierte Risikobetrachtung unterblieb. Aufgrund der Flottengröße, deren Instandhaltung und Betriebsmittelverbrauch sowie angesichts der großen Anzahl von zugriffsberechtigten Personen, bestand ein erhöhtes Risiko für Fehlentscheidungen und Malversationen. (TZ 33)

Verhaltenskodex

Der Vorstand der Flughafen Wien AG gab erst im August 2011 einen „Verhaltenskodex der Flughafen Wien Gruppe bezüglich Vorteilsannahme bzw. der Gewährung von Vorteilen“ frei. Dieser legte verbindliche Mindeststandards bezüglich des Umgangs mit Interessenkonflikten, Bestechung und Korruption, Einhaltung von Vorschriften sowie Spenden und Sponsoring fest. Andere Grundsatzfragen, etwa zu den Themen ethische Grundsätze, Vermögenswerte und finanzielle Integrität oder die Folgen von Fehlverhalten (die grundsätzlichen Sanktionsmöglichkeiten waren in einer Betriebsvereinbarung geregelt), blieben unbehandelt. Eine offiziell verantwortliche Ansprechperson (Compliance-Officer) war nicht bestellt. Es bestand auch kein anonymes Meldesystem für von den Mitarbeitern wahrgenommene Regelverstöße (TZ 34)

Compliance

Das Ziel der Compliance der Flughafen Wien AG war es, „... das Fehlverhalten von Mitarbeitern zu vermeiden und einer allfälligen Missachtung von gesetzlichen oder internen Vorschriften entgegenzuwirken. Compliance ist daher (auch) rechtliches Risikomanagement, um Organisationsverschulden und daraus resultierende Kosten zu vermeiden.“ Die Interne Revision hatte auf Malversationsrisiken – bspw. bei Betankung, Fahrzeugverkauf, Entnahme von Ersatzteilen bei auszusondernden Fahrzeugen und Privatnutzung von Fahrzeugen – hingewiesen, ihre Handlungsempfehlungen setzte der Vorstand jedoch aufgrund von Risikobewertungen und Kosten-Nutzen-Erwägungen nicht ausreichend wirksam und für die Mitarbeiter ersichtlich um. (TZ 35)

Fuhrparküberwachung und -monitoring

Eine zentrale Fuhrparküberwachung wie auch ein zentrales Fuhrparkmonitoring waren nicht eingerichtet. Einzelne Bereiche der Flughafen Wien AG – wie Abfertigungsdienste und Technische Dienstleistungen – hatten intern Überwachungsaktivitäten und Monitoringfunktionen implementiert. Diese dienten zur Steuerung des Fuhrparks des jeweiligen Bereichs. (TZ 36)

Kurzfassung

Einsatz von Telemetrie

Die Flughafen Wien AG sah sich mit den Themenbereichen Optimierung des Fahrzeugeinsatzes, Minimierung von Dokumentationsanforderungen, Optimierung von Servicezyklen und Aufdeckung von Malversationen konfrontiert. Die dafür benötigten präzisen Daten zu Disposition, Fahrleistung und Betriebszustand könnten entweder durch gezielte Einzelinvestitionen in Verbindung mit verstärkter Nutzung der bereits bestehenden Infrastruktur oder durch den Einsatz eines Telemetriesystems gewonnen werden. Die Flughafen Wien AG beobachtete zwar die Erfahrungen eines deutschen Flughafens mit dem Einsatz von Telemetrie im Fuhrpark, hatte aber das Projekt der Einführung eines Telemetriesystems aufgrund niedriger Priorisierung vorläufig nicht zur Umsetzung vorgesehen. (TZ 37)

**Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeug-
beschaffungen und Fuhrparkmanagement**

Kenndaten Flughafen Wien AG						
Eigentümer	Land Niederösterreich	30,53 Mio. EUR	20 %			
	Stadt Wien	30,53 Mio. EUR	20 %			
	Mitarbeiterstiftung	15,27 Mio. EUR	10 %			
	Streubesitz	76,34 Mio. EUR	50 %			
Unternehmensgegenstand	Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und Betrieb von Zivilflugplätzen mit allen hiermit in Zusammenhang stehenden Einrichtungen sowie die Errichtung und der Betrieb sämtlicher dafür erforderlicher Versorgungseinrichtungen					
Gebarungsentwicklung	2009	2010	2011	2012	2013	Veränderung 2009–2013
						in %
Starts und Landungen (Anzahl)	243.430	246.146	246.157	244.650	231.179	– 5,03
Höchstabfluggewicht (in Mio. Tonnen)	7,3	8,0	8,3	8,1	7,9	8,22
Passagieraufkommen (in Mio. Personen)	18,1	19,7	21,1	22,2	22,0	21,55
Frachtaufkommen (in Tonnen)	254.006	295.989	277.784	252.276	256.194	0,86
	in Mio. EUR					
Gesamtumsatz	501,7	533,8	582,0	607,4	622,0	23,98
<i>davon</i>						
<i>Segment Handling</i>	169,8	165,2	160,5	153,8 ¹	151,9	– 10,54
EBIT	99,6	102,3	67,2	108,0	112,1	12,55
Cash-Flow aus laufender Geschäftstätigkeit	155,5	169,7	178,9	179,7	204,4	31,45
Eigenkapital	794,8	823,0	811,4	851,6	905,9	13,98
Nettoverschuldung	613,9	666,3	751,7	719,6	633,4	3,18
	in %					
Eigenkapitalquote	42,7	41,2	37,7	41,3	46,4	–
	VBÄ im Jahresdurchschnitt					
Mitarbeiter	4.148	4.266	4.525	4.475	4.399	6,05
Fuhrparkspezifische Kenndaten						
	Anzahl					in %
Bodenfahrzeuge mit eigenem Antrieb ohne Leasingfahrzeuge	1.207	1.220	1.233	1.270	1.302	7,87
<i>davon</i>						
<i>Segment Handling</i>	851	855	867	897	914	7,40
<i>PKW, Klein-LKW und Lieferwagen</i>	407	421	419	423	430	5,65
	in Mio. EUR					
Anschaffungswert (gesamt)	93,1	96,0	98,8	101,0	108,3	16,33
Buchwert (gesamt)	26,6	23,9	23,0	24,8	30,1	13,16
Fuhrparkinvestitionen						
	in Mio. EUR					
jährliches Volumen	4,63	4,50	5,78	7,91	11,81	155,08

¹ Der Wert wurde von der Flughafen Wien AG nachträglich auf 155,9 Mio. EUR angepasst.

Quelle: Flughafen Wien AG

Prüfungsablauf und -gegenstand

1 Der RH überprüfte von September 2013 bis Jänner 2014 die Gebarung der Flughafen Wien Aktiengesellschaft (Flughafen Wien AG) hinsichtlich der Fahrzeugbeschaffungen und des Fuhrparkmanagements. Der RH bezog in die Prüfung auch verbundene Unternehmen mit eigenem Fuhrpark ein, wenn diese

- zumindest zu 50 % im Eigentum der Flughafen Wien AG standen,
 - im Konzernabschluss der Flughafen Wien AG voll konsolidiert waren
- und
- ihren Unternehmenssitz und ihr Kerngeschäft in Österreich hatten.¹

In der Folge sind unter der Bezeichnung Flughafen Wien AG auch die verbundenen Unternehmen mitumfasst.

Ziel der Gebarungsüberprüfung war die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Beschaffungen von Bodenfahrzeugen mit eigenem Antrieb² und des Fuhrparkmanagements der Flughafen Wien AG. Prüfungsschwerpunkte waren:

- die Einhaltung der rechtlichen Grundlagen,
- die Beschaffungsschwerpunkte und die Entwicklung des Fuhrparks,
- die Beschaffungsvorgänge,
- allfällige Unregelmäßigkeiten bei Beschaffungen,
- der Verkauf von Fahrzeugen,

¹ Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH (LOAV)
 MAZUR Parkplatz GmbH (MAZUR)
 VIE ÖBA GmbH (ÖBA; Örtliche Bauaufsicht)
 Vienna Aircraft Handling GmbH (VAH; Dienstleistungen zur Vorfeldabfertigung von Business- und Privatflugzeugen)
 Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH (VAI; Dienstleistungen bei Elektrik und Versorgung)
 Vienna International Airport Security Services GesmbH (VIAS)
 Vienna International Beteiligungsmanagement GesmbH (VINT)

² Von der Gebarungsüberprüfung erfasst waren Fahrzeuge mit eigenem Antrieb bzw. Hilfsantrieb (wie Fahrgasttreppen oder E-Fahrräder), nicht jedoch Anhänger (wie z.B. für den Gepäcktransport) oder gezogene Geräte (wie z.B. Förderbänder).

- das Fuhrparkmanagement,
- die Entwicklung der Anschaffungskosten und Abschreibungen sowie
- das Interne Kontrollsystem im Bereich Beschaffung und Fuhrpark.

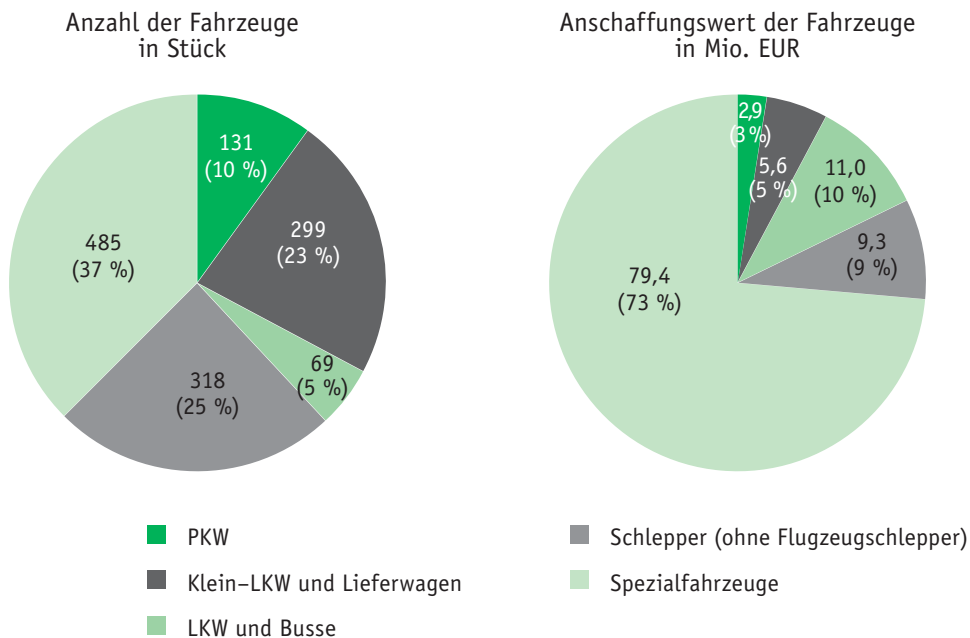
Der überprüfte Zeitraum umfasste die Jahre 2009 bis 2013.

Zu dem im Juli 2014 übermittelten Prüfungsergebnis nahm die Flughafen Wien AG im August 2014 Stellung. Die Stadt Wien und das Land Niederösterreich verwiesen in ihren Schreiben vom Oktober 2014 auf die Stellungnahme der Flughafen Wien AG und gaben keine gesonderten Stellungnahmen ab. Der RH erstattete seine Gegenäußerung im Dezember 2014.

Übersicht

2.1 Die folgende Abbildung gibt einen Überblick über die Anzahl und den Anschaffungswert der Fahrzeuge in den wesentlichen Fahrzeuggruppen der Flughafen Wien AG:

Abbildung 1: Anzahl und Anschaffungswert der Fahrzeuge 2013



Quellen: Flughafen Wien AG; RH

Die Abbildung zeigt, dass die Spezialfahrzeuge rund ein Drittel des Fahrzeugbestandes ausmachten, hingegen fast drei Viertel der Anschaffungskosten verursachten.

In den Jahren 2009 bis 2013 investierte die Flughafen Wien AG rd. 34,6 Mio. EUR in ihren Fuhrpark.

- Davon entfielen rd. 60 % auf den Bereich Abfertigungsdienste (Teil des Segments Handling). In diesem Bereich kamen diverse Spezialfahrzeuge für die Beladung von Flugzeugen, die Kabinenreinigung, die Gepäckabfertigung, das Schleppen und das Enteisen von Flugzeugen zum Einsatz.
- Der Bereich Operations hatte das zweitgrößte Investitionsvolumen mit rd. 30 %. Diesem Bereich standen zur Erfüllung seiner Aufgaben Feuerwehrfahrzeuge, Fahrzeuge für die medizinische Erstversorgung, Fahrzeuge zur Betreuung der Airsideflächen, Kommunalfahrzeuge und Winterdienstfahrzeuge zur Verfügung.

2.2 Der RH hielt fest, dass die hochpreisigen Spezialfahrzeuge wertmäßig den Fuhrpark der Flughafen Wien AG prägten. Er vermerkte weiters, dass die Fuhrparkinvestitionen größtenteils auf die unmittelbar mit dem Flugbetrieb verbundenen Bereiche Abfertigungsdienste und Operations entfielen.

Fahrzeugbeschaffungen

Rechtsgrundlagen

3.1 (1) Die Flughafen Wien AG unterlag bei Beschaffungen und Auftragsvergaben dem Bundesvergabegesetz 2006³. Als Flughafenbetreiber kamen für die Flughafen Wien AG die Regelungen für Sektorauftraggeber zur Anwendung. Zusätzlich waren bei Beschaffungen interne Vergabevorschriften, wie Vorlage- und Genehmigungspflichten für die Abwicklung von Vergabeverfahren sowie Unterschriftenregelungen für Bestellungen, zu beachten.

Die zur Zeit der Gebarungsüberprüfung gültigen internen Vergabevorschriften waren in der „Vergabeordnung der Flughafen Wien Gruppe“ vom Jänner 2013⁴ zusammengefasst. Diese enthielt erstmals detail-

³ BGBl. I Nr. 17/2006 (BVergG 2006)

⁴ 17. Konzernanweisung, freigegeben vom Vorstand der Flughafen Wien AG am 30. Jänner 2013

lierte Regelungen betreffend den Beschaffungs- und Vergabeprozess sowie Prozessverantwortlichkeiten.

Der davor gültige „Leitfaden zur Abwicklung von Vergabeverfahren der Flughafen Wien AG“ gab im Wesentlichen die gesetzlichen Anforderungen an ordnungsgemäße Vergabeverfahren wieder.

(2) Die Überprüfung der Vergabeakten durch den RH ergab punktuelle Verstöße gegen die internen Vergabevorschriften. Beispielsweise wurden die internen Vergabevorschriften, die ein „Vier-Augen-Prinzip“ im Sinne der Beiziehung einer bereichsexternen Person sicherstellen sollten, nicht eingehalten (siehe TZ 7).

Auch die Interne Revision der Flughafen Wien AG hatte in einem Prüfbericht aus dem Jahr 2013 auf Verstöße gegen interne Vergabevorschriften hingewiesen und empfohlen, künftig auf deren Einhaltung zu achten. Über den Stand der Umsetzung ihrer Empfehlungen berichtete die Interne Revision dem Vorstand in Form von Monatsberichten. Ein Vorschlag zur Verbesserung der Kontrollmechanismen, die die Einhaltung der internen Vergabevorschriften sicherstellen sollten, erfolgte nicht.

- 3.2 Der RH bemängelte, dass detaillierte Regelungen betreffend den Beschaffungs- und Vergabeprozess sowie Prozessverantwortlichkeiten bis Jänner 2013 fehlten. Er kritisierte weiters, dass die in den internen Vergabevorschriften festgelegten Beschaffungsgrundsätze zum Teil nicht eingehalten wurden. Ebenso bemängelte er, dass die Flughafen Wien AG die Kontrollmechanismen, die die Einhaltung der internen Vergabevorschriften sicherstellen sollten, nicht verbesserte, obwohl die Interne Revision Verstöße gegen die internen Vergabevorschriften aufgezeigt hatte.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, die Einhaltung der internen Vergabevorschriften sicherzustellen und die entsprechenden Kontrollmechanismen zu verbessern.

- 3.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG würden sich die Feststellungen hinsichtlich der Nichtbeachtung interner Vergabevorschriften auf den zur Zeit der Durchführung der Vergabeverfahren geltenden „Leitfaden zur Abwicklung von Vergabeverfahren der Flughafen Wien AG“ beziehen. Damals sei die derzeit geltende „Vergabeordnung“ in Ausarbeitung gewesen. Die derzeit geltende Vergabeordnung schließe bewusst nicht aus, dass die Leitung und ein Mitarbeiter des Zentralen Einkaufs als Zeugen einer Öffnung von Teilnahmeanträgen oder Angeboten fungieren können. Dies allein schon deshalb, weil der Leiter des Zentra-*

len Einkaufs in vielen Fällen als Verfahrensleiter fungiere oder auch besondere Geheimhaltungsinteressen eine Öffnung im Zentralen Einkauf bedingen würden.

Abgesehen von einem bemängelten Formalfehler (Angebotsöffnung) sei es nicht zutreffend, dass seit Einführung des Zentralen Einkaufs Beschaffungsgrundsätze nicht eingehalten worden seien. Aufgrund der Erkenntnisse bzw. Empfehlungen des RH sei die Vergabeordnung entsprechend adaptiert worden.

- 3.4 Der RH wies die Flughafen Wien AG nachdrücklich darauf hin, dass die Reduktion der Zeugen bei der Öffnung von Teilnahmeanträgen auf zwei Mitarbeiter des Zentralen Einkaufs, die überdies in einem hierarchischen Abhängigkeitsverhältnis zueinander stehen, als erhebliches Risiko durch den RH angesehen wird. Der RH verblieb daher bei seiner Empfehlung, die Kontrollmechanismen zur Einhaltung der internen Vergabevorschriften zu verbessern sowie die Einhaltung des „Vier-Augen-Prinzips“ im Sinne der Beziehung einer bereichsexternen Person sicherzustellen.

Strategie und Richtlinien zu Fahrzeugbeschaffungen

- 4.1 Bis Herbst 2011 waren – mit Ausnahme der ab 2009 verfolgten Bündelung der Beschaffung von PKW, Klein-LKW und Lieferwagen (vgl. TZ 6) – keine strategischen Festlegungen zu Fahrzeugbeschaffungen dokumentiert. Die Fahrzeugbeschaffungen erfolgten im Wesentlichen dezentral durch die einzelnen Bereiche.

Anlässlich einer Managementklausur im Herbst 2011⁵ diskutierte der Vorstand der Flughafen Wien AG erstmals Einsparungspotenziale im Beschaffungsprozess durch Einrichtung eines konzernweit zuständigen Zentralen Einkaufs. In diesem Zusammenhang verwies er explizit auf – nicht näher quantifizierte – Einsparungspotenziale in der Fahrzeugbeschaffung durch Typen-Standardisierung, Anwendung des Total Cost of Ownership (TCO)-Ansatzes⁶ sowie durch Maßnahmen im Fuhrparkmanagement. In der Folge setzte der Zentrale Einkauf die in der Managementklausur vereinbarten Maßnahmen um. Eine Quantifizierung unterblieb weiterhin.

⁵ Managementklausur der Flughafen Wien AG vom 17. und 18. Oktober 2011

⁶ Total Cost of Ownership (TCO): Abrechnungsverfahren zur Erfassung der Gesamtkosten von Investitionsgütern (diesfalls Fahrzeuge), das helfen soll, alle anfallenden Kosten (Anschaffung, Wartung, Betriebskosten und Reparaturen) mit zu betrachten.

Ein anlässlich der gegenständlichen Gebarungsprüfung im September 2013 vom Zentralen Einkauf verfasstes Strategiepapier zur „Beschaffungsgruppe Fahrzeuge“⁷ konkretisierte die Zielsetzungen, die der Zentrale Einkauf in Bezug auf Fahrzeugbeschaffungen und –veräußerungen verfolgte:

Tabelle 1: Strategische Zielsetzungen Fahrzeugbeschaffungen	
Maßnahme	Umsetzungsstand
– Bündelung von Beschaffungen	umgesetzt
– Standardisierung von Fahrzeugkategorien	in Umsetzung
– Typenbereinigung und Markenreduktion	in Umsetzung in Abstimmung mit den Bedarfsträgern
– Erweiterung der Einsatzmöglichkeiten	Beschaffung von Multifunktionsfahrzeugen anstelle von Spezialfahrzeugen (umgesetzt)
– Schaffung von Fahrzeugpools	in Umsetzung
– Optimierung der Leistungsanforderungen an den Einsatzzweck	in Umsetzung in Abstimmung mit den Bedarfsträgern
– Optimierung der Lieferantenkonditionen	Nachverhandlung bestehender Rahmenvereinbarung(en) (umgesetzt)

Quellen: Flughafen Wien AG; RH

Ebenso wie die Überlegungen zu beschaffungsspezifischen Einsparungsmöglichkeiten (Herbst 2011) beschränkte sich auch das Strategiepapier „Beschaffungsgruppe Fahrzeuge“ (September 2013) auf qualitative Beschreibungen der erhofften Einsparungen, ohne sie zu quantifizieren.

- 4.2 Der RH bemängelte, dass bei den Maßnahmen, die der Vorstand mit Einführung eines Zentralen Einkaufs mit Jänner 2012 (siehe TZ 6) hinsichtlich Fahrzeugbeschaffungen verfolgte, quantifizierte Einsparungsziele fehlten.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, die mit der Einführung des Zentralen Einkaufs hinsichtlich Fahrzeugbeschaffungen verfolgten Einsparungsziele zu quantifizieren, um die Wirkung der einzelnen Maßnahmen steuern zu können.

- 4.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG setze diese für Fahrzeugbeschaffungen bzw. die Einführung eines zentralen Fuhrparkmanagements notwendigerweise vorwiegend auf qualitative Ziele.*

⁷ Die Autorisierung des Strategiepapiers „Beschaffungsgruppe Fahrzeuge“ erfolgte am 17. September 2013 durch das zuständige Vorstandsmitglied der Flughafen Wien AG.

4.4 Der RH verblieb bei seiner Empfehlung, die Einsparungsziele zu quantifizieren, um die Wirkung der einzelnen Maßnahmen steuern zu können.

Bedarfsermittlung

5.1 (1) Die Bedarfsermittlung für Ersatz- bzw. Erweiterungsinvestitionen in den Fuhrpark der Flughafen Wien AG erfolgte dezentral in den einzelnen Bereichen. Die Bedarfsermittlung beruhte – unabhängig von der je nach Bereich unterschiedlichen Anzahl an zu berücksichtigenden Faktoren⁸ – auf Erfahrungswissen. Transparente und nachvollziehbare Berechnungen, die den Bedarf unter Berücksichtigung sich verändernder Einflussfaktoren darstellten, fehlten. Für Ersatzinvestitionen stellten die Bereiche eine Berechnung des wirtschaftlich günstigsten Austauschzeitpunkts an, ohne die Notwendigkeit des Fahrzeugersatzes nachzuweisen. Eine unterstützende Planungssoftware kam in keinem der bedarfsermittelnden Bereiche zum Einsatz.

(2) Auf die fehlenden Berechnungen zur Bedarfsermittlung hatte auch die Interne Revision der Flughafen Wien AG hingewiesen und in einem Prüfbericht im Juli 2013 kritisiert, dass „neben den Einschätzungen auf Basis operativer Praxiserfahrung keine weiteren, insbesondere kalkulierten Grundlagen für die Bedarfsermittlung vorhanden waren“. Die Empfehlung der Internen Revision, künftig die Entscheidungsgrundlagen bzw. –kriterien für die Bedarfsermittlung zu dokumentieren, setzte die Flughafen Wien AG bis zum Ende der Gebarungüberprüfung nicht um.

(3) Im Rahmen des jährlich stattfindenden Budgetierungsprozesses meldeten die Bereiche dem Vorstand der Flughafen Wien AG den prognostizierten Bedarf an Fuhrparkinvestitionen. Der Bereich „Strategie, Controlling und Beteiligungsmanagement“ erstellte eine Übersicht zur Entwicklung der Kosten. Das darauf aufbauende Investitionsbudget war sowohl vom Vorstand als auch vom Aufsichtsrat zu genehmigen.

5.2 Der RH kritisierte, dass transparente und nachvollziehbare Berechnungen zur Bedarfsermittlung fehlten, die den Bedarf unter Berücksichtigung der Einflussfaktoren überprüfbar darstellten. Für Ersatzinvestitionen war es nicht erforderlich, die Notwendigkeit des Fahrzeugersatzes nachzuweisen. Er kritisierte weiters, dass die Empfehlung der Internen Revision bezüglich der Ermittlung des Fahrzeugbedarfs nicht umgesetzt worden war.

⁸ Im Bereich Abfertigungsdienste waren dies etwa neue Flugzeugtypen, Gleichzeitigkeitsfaktoren, spezielle Kundenanforderungen, Geschwindigkeit der Fahrzeuge, vertragliche und gesetzliche Verpflichtungen, die Prognose der Anzahl an Flugbewegungen des nächstjährigen Flugplans.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, überprüfbare Analysen und Berechnungen anzustellen, um die Bedarfsermittlung und Ressourcenplanung zu objektivieren und transparent abzubilden. Die Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit des Einsatzes eines softwarebasierten Planungssystems, das neben der Bedarfsplanung auch für die Einsatzplanung herangezogen werden könnte, wäre unter Berücksichtigung von Kosten–Nutzen–Überlegungen zu überprüfen.

- 5.3 *Die Flughafen Wien AG wies in ihrer Stellungnahme darauf hin, dass die Feststellung des RH unvollständig bzw. nicht zutreffend sei. Beispielsweise werde der Bedarf an Fahrzeugen und Geräten des Geschäftsbereichs Abfertigungsdienste durch die Faktoren Flugplan, Gleichzeitigkeit der Abfertigungen je Flugzeugtype, Anforderungen aus der Infrastruktur, Zonenabfertigung, Vereinbarungen mit Kunden etc. definiert. Für die Bedarfsermittlung werde zwar keine Planungssoftware verwendet, jedoch würden für einzelne Abfertigungsbereiche bzw. –geräte Berechnungen mittels Tabellenkalkulation durchgeführt. Vor jeder Ersatzinvestition werde zudem eine Life Cycle Berechnung für das zu ersetzende Fahrzeug/Gerät durchgeführt und anhand dieses Ergebnisses sowie der Historie die endgültige Entscheidung getroffen.*

Die Notwendigkeit des Einsatzes eines softwarebasierten Planungssystems werde vom zentralen Fuhrparkmanagement geprüft.

- 5.4 Der RH bezog sich in seiner Kritik auf das Fehlen überprüfbarer Analysen und Berechnungen, um die Bedarfsermittlung und die Ressourcenplanung unter Berücksichtigung interner und externer Einflussfaktoren transparent und nachvollziehbar zu dokumentieren. Die von der Flughafen Wien AG erwähnten Tabellenblätter waren nur für einzelne Gerätschaften verfügbar und lediglich mit umfangreichen ergänzenden Erläuterungen nachprüfbar. Sie waren somit aus Sicht des RH für eine nachvollziehbare Dokumentation der gesamten Fuhrpark–Bedarfsplanung unzureichend. Die Life Cycle Berechnungen waren nicht Teil der Kritik. Der RH verblieb daher bei seiner Empfehlung, die Bedarfsermittlung und Ressourcenplanung zu objektivieren und transparent abzubilden.

Einkaufsorganisation

- 6.1 (1) Bis Ende 2011 war der Einkauf dezentral organisiert. Die Bereiche beschafften die von ihnen benötigten Spezialfahrzeuge jeweils mit ihren eigenen Einkäufern. Davon ausgenommen war die Zuständigkeit und Verantwortung für die konzernweite Beschaffung von PKW, Klein–LKW und Lieferwagen, die ab 2009 beim Bereich Finanz– und Rechnungswesen gebündelt war. Die Bereiche dokumentierten die von ihnen durchgeführten Beschaffungen nur zum Teil. So waren die Ver-

Fahrzeugbeschaffungen

gabeakten teils nur unvollständig vorhanden bzw. gänzlich unauffindbar (siehe Tabelle TZ 7).

(2) Im Jänner 2012 nahm der neu geschaffene Zentrale Einkauf seine Tätigkeit auf. Dieser war seitdem konzernweit für sämtliche Beschaffungen zuständig. Im Zentralen Einkauf gab es Regelungen für eine einheitliche und übersichtliche Dokumentation der Beschaffungsvorgänge, deren Einhaltung der Leiter des Zentralen Einkaufs überwachte.

- 6.2 Der RH kritisierte, dass in der dezentralen Einkaufsorganisation bis Ende 2011 eine einheitliche und rechtskonforme sowie effiziente Vergabepaxis nicht sichergestellt bzw. nicht nachvollziehbar war. Die Einrichtung des Zentralen Einkaufs erachtete der RH als zweckmäßig, weil damit eine Professionalisierung des Beschaffungsmanagements in Gang gesetzt und die Nachvollziehbarkeit der Beschaffungsvorgänge erhöht wurde.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, die Professionalisierung des Beschaffungsmanagements fortzusetzen.

- 6.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG werde der Weg der Professionalisierung des Beschaffungsmanagements weiter verfolgt, das zentrale Fuhrparkmanagement werde schrittweise realisiert.*

Mängel in Beschaffungsvorgängen

- 7.1 Der RH stellte im überprüften Zeitraum – ungeachtet dessen, ob der Einkauf dezentral oder zentral organisiert war – folgende Mängel in Beschaffungsvorgängen fest:

Tabelle 2: Festgestellte Mängel im Zusammenhang mit Beschaffungsvorgängen

Beschaffungsgegenstand und -zeitpunkt	Mängel	Auftragsvolumen in EUR
Flugzeug-Enteisungsfahrzeuge (2011)	<p>Erkennbare Präferenz für ein Produkt Bedarfsträger wies bereits im Zuge der Budgetgenehmigung auf ein bevorzugtes Produkt (Type) eines Lieferanten hin.</p> <p>Dokumentationsmängel, nicht nachvollziehbare Bestbieterermittlung Angebote lagen nur auszugsweise dem Vergabeakt bei. Ebenso fehlten Begründungen für die Punktevergabe in der Bewertungsmatrix. Die Bestbieterermittlung war damit nicht nachvollziehbar.</p>	rd. 6,9 Mio. EUR
Rahmenvereinbarungen PKW, Klein-LKW und Lieferwagen (2009 bis 2013)	<p>Fehlende Vergabeunterlagen Die bis 2010 gültige Rahmenvereinbarung war gänzlich unauffindbar.</p> <p>Auswahlmechanismus für Leistungsabrufe unklar, Basispreislisten fehlten In der ab 2010 gültigen Rahmenvereinbarung fehlte ein vertraglich geregelter Auswahlmechanismus für Leistungsabrufe. Auch war die Bestbieterauswahl nicht nachvollziehbar, da lediglich Rabattsätze dokumentiert waren, während die in Verbindung mit den Rabattsätzen anzuwendenden Basispreislisten fehlten.</p>	rd. 4,3 Mio. EUR
Kehrblasgeräte (2012)	<p>Entscheidungsgrundlagen zur Gewichtung von Auswahlkriterien nicht nachvollziehbar Die Entscheidungsgrundlagen bzw. -kriterien für die Verteilung von Bewertungspunkten zur Ermittlung des Bestbieters waren nicht dokumentiert.</p> <p>Missachtung interner Vergabevorschriften bei Angebotsöffnung Die Öffnung der Teilnahmeanträge und Angebote erfolgte ohne Beiziehung einer bereichsexternen Person, zwischen den Mitgliedern der Öffnungskommission bestand ein hierarchisches Abhängigkeitsverhältnis, Vermerk von Datum und Uhrzeit der Öffnung fehlte in den Öffnungsprotokollen.</p>	rd. 3,8 Mio. EUR
Stangenlose Flugzeugschlepper (2012)	<p>Nachträgliche Bestelländerungen nicht dokumentiert Nachträgliche Bestelländerungen waren weder im Vergabeakt noch in eindeutig zuordenbaren Folgeakten dokumentiert. Die grundsätzlich vorgesehene Einbindung des Zentralen Einkaufs war bei Bestelländerungen nicht sichergestellt.</p>	rd. 1,3 Mio. EUR
Dieselschlepper (2009 bis 2012)	<p>Fehlende Vergabeunterlagen Die Vergabeakten der Jahre 2009 bis 2011 waren gänzlich unauffindbar.</p> <p>Auswahl der Vergabeverfahrensart nicht nachvollziehbar Die Rechtfertigungsgründe für die — nur in begründeten Ausnahmefällen — zulässige Auswahl eines „Verhandlungsverfahrens ohne vorherigen Aufruf zum Wettbewerb“ fehlten.</p>	rd. 1,0 Mio. EUR
Elektroschlepper (2009 bis 2012)	<p>Fehlende Vergabeunterlagen Die Vergabeakten der Jahre 2009 bis 2011 waren gänzlich unauffindbar.</p> <p>Unzureichende Begründung für die Aufnahme wettbewerbs-einschränkender Kriterien Fehlende Dokumentation für die technische Notwendigkeit eines den Wettbewerb einschränkenden Musskriteriums.</p>	rd. 1,0 Mio. EUR
Einsatzfahrzeuge für die Flugplatzbetriebsleitung (2011)	<p>Unzulässige Direktvergaben Bei der Ermittlung des geschätzten Auftragswerts zur Auswahl der vergaberechtlich zulässigen Vergabeverfahrensart wurden funktional zusammengehörende Komponenten (Fahrzeuge und für den Einsatzzweck zwingend erforderliches Spezialzubehör) nicht als Einheit betrachtet.</p>	rd. 116.000 EUR

Quelle: RH

- 7.2** Der RH kritisierte anhand der aufgezeigten Mängel, dass die Durchführung vergaberechtskonformer Beschaffungen sowie die Einhaltung interner Vergabevorschriften nicht lückenlos sichergestellt war. Zum Teil war nicht nachvollziehbar, ob die Flughafen Wien AG die jeweils wirtschaftlich günstigste Beschaffung vornahm und es zu keinen wettbewerbshemmenden Einschränkungen des Bieterkreises kam.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, eine nachvollziehbare Dokumentation der Beschaffungen sowie die Einhaltung der (internen) Vergabevorschriften sicherzustellen. Der RH empfahl weiters, in den Vergabeakten eine nachvollziehbare Übersicht über die getätigten Bestellungen, etwaige Bestelländerungen sowie die sich daraus ergebenden Preisänderungen zu integrieren. Ebenso empfahl der RH, die Kriterien und Kriteriengewichtungen, die zu einer wettbewerbshemmenden Einschränkung des Bieterkreises führen könnten, nachvollziehbar darzulegen und zu dokumentieren. Überdies wäre bei Leistungen, die in einem zeitlichen und sachlichen Zusammenhang stehen, der kumulierte Auftragswert zur Ermittlung der vergaberechtlich zulässigen Verfahrensart heranzuziehen.

- 7.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG seien seit der Einführung des Zentralen Einkaufs Vergabeakten rechtskonform geführt und ordnungsgemäß archiviert worden. Vergabeakten seien bis dato weder vom ehemaligen Bundesvergabeamt noch vom Bundesverwaltungsgericht als mangelhaft qualifiziert worden.*

Tabelle 3: Stellungnahme der Flughafen Wien AG zu „Festgestellte Mängel im Zusammenhang mit Beschaffungsvorgängen“

Beschaffungsgegenstand und –zeitpunkt	Mängel
Flugzeug–Enteisungsfahrzeuge (2011)	<p>Erkennbare Präferenz für ein Produkt</p> <p>Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG seien für die Bestbieterermittlung neben der Bewertungsmatrix auch die Funktionsweise und Wendigkeit der Geräte ausschlaggebend gewesen. Das angeschaffte Produkt habe den Vorteil, dass das gesamte Gerät als Enteiser und für den Einmannbetrieb konzipiert sei. Der 2. Anbieter habe ein LKW–Fahrgestell verwendet und auf dieses die Funktionen aufgebaut (2–Mann–Betrieb). Die aufgrund der Faktenlage entstandene, vom RH kritisierte Präferenz sei daher aufgrund wirtschaftlicher Überlegungen geboten gewesen.</p>
Kehrblasgeräte (2012)	<p>Entscheidungsgrundlagen zur Gewichtung von Auswahlkriterien nicht nachvollziehbar</p> <p>Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG wurden technische Leistungsverzeichnisse grundsätzlich von technisch versiertem internen und externen Fachpersonal in Zusammenarbeit mit dem Zentralen Einkauf erstellt.</p> <p>Das gegenständliche Leistungsverzeichnis habe rd. 220 technische Kriterien umfasst, nur ca. 20 davon seien auch bewertungsrelevant. Diese Kriterien seien jederzeit vom Fachpersonal für Revisionszwecke erklärbar und daher auch nachvollziehbar. Der vom RH geforderte zusätzliche schriftliche Dokumentationsaufwand stehe in keinem Verhältnis zum erzielbaren Nutzen und widerspreche dem Gebot von Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit.</p> <p>Die Flughafen Wien AG habe die Empfehlung des RH insoweit umgesetzt, als bewusst in Kauf zu nehmende markteinschränkende Kriterien im Vergabeakt dokumentiert und begründet werden.</p>
Stangenlose Flugzeugschlepper (2012)	<p>Nachträgliche Bestelländerungen nicht dokumentiert</p> <p>Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG sei die Feststellung des RH unzutreffend. Die Flughafen Wien AG wies darauf hin, dass Bestellungen nicht als Teil des Vergabeaktes behandelt werden. Der Vergabeakt werde mit rechtskräftigem Zuschlag bzw. Abschluss einer Rahmenvereinbarung geschlossen. Bestellungen wurden über das ERP–System „SAP“ abgewickelt. Bestelländerungen seien grundsätzlich, wie im gegenständlichen Fall, über dieses System nachvollziehbar dokumentiert.</p>
Einsatzfahrzeuge für die Flugplatzbetriebsleitung (2011)	<p>Unzulässige Direktvergaben</p> <p>Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG sei die vom RH vorgenommene Qualifizierung unrichtig und sachlich nicht nachvollziehbar.</p> <p>Nach einer Leitentscheidung des Bundesvergabeamtes (BVA 21. 63. 1996, F–14/15–14 = Wbl 1997, 84; unter Bezugnahme z.B. auch BVA 23. 10. 2001, N–104/01–15; BVA 28. 2. 2002, N104/01–46) im Zusammenhang mit einem Lieferauftrag seien „gleichartige Lieferungen dann gegeben [...], wenn von einem im wesentlichen einheitlichen Bieterkreis nach gleichen Fertigungsmethoden aus vergleichbaren Stoffen Erzeugnisse hergestellt werden, die einem im wesentlichen einheitlichen Verwendungszweck dienen.“</p> <p>Bei der gegenständlichen Beschaffung von Einsatzfahrzeugen für die Flugplatzbetriebsleitung seien neben den Fahrzeugen selbst zusätzlich untypische Spezialeinrichtungen, u.a. eine Sicherheitsfolierung, ein Blaulichtbalken bzw. ein Messkabel für ein Skiddometer beschafft worden.</p> <p>Aus der Judikatur des Bundesvergabeamtes sei zweifelsfrei ersichtlich, dass es sich hierbei nicht um sogenannte „gleichartige Lieferleistungen“ handelt, bei welchen eine Trennung der jeweiligen geschätzten Auftragswerte unzulässig wäre, da es sich eben nicht um Erzeugnisse handelt, welche nach gleichen Fertigungsmethoden aus vergleichbaren Stoffen von einem im wesentlichen einheitlichen Bieterkreis hergestellt werden. Für jede dieser „Teilbeschaffungen“ bestehe ein völlig anderer Bieterkreis. Auch die weiteren Merkmale von gleichartigen Lieferungen seien in keinsten Weise erfüllt.</p>

Quelle: Flughafen Wien AG

Fahrzeugbeschaffungen

7.4 Die Tatsache, dass die vom RH kritisierten Vergabeentscheidungen der Flughafen Wien AG nicht von unterlegenen Anbietern beansprucht wurden und somit nicht einer Beurteilung durch das ehemalige Bundesvergabeamt bzw. das Bundesverwaltungsgericht unterworfen wurden, war nach Meinung des RH nicht als Begründung geeignet, Vergabeakte als rechtskonform zu bewerten. Der RH verblieb bei seiner Empfehlung.

Tabelle 4: Gegenäußerung des RH zu „Festgestellte Mängel im Zusammenhang mit Beschaffungsvorgängen“	
Beschaffungsgegenstand und –zeitpunkt	Mängel
Flugzeug-Enteisungsfahrzeuge (2011)	Erkennbare Präferenz für ein Produkt Der RH kritisierte die erkennbare Präferenz des Bedarfsträger bereits im Zuge der Budgetgenehmigung vor Durchführung des Vergabeverfahrens und vor Einlangen der Angebote. Der RH verblieb bei seiner Kritik.
Kehrblassgeräte (2012)	Entscheidungsgrundlagen zur Gewichtung von Auswahlkriterien nicht nachvollziehbar Der RH entgegnete, dass Vergabekriterien derart zu dokumentieren sind, dass aufgrund der schriftlichen Dokumentation die Zuschlagsentscheidung nachvollzogen werden kann. Der RH verblieb bei seiner Kritik.
Stangenlose Flugzeug-schlepper (2012)	Nachträgliche Bestelländerungen nicht dokumentiert Der RH entgegnete, dass nachträgliche Bestelländerungen weder im Vergabeakt noch in eindeutig zuordenbaren Folgeakten dokumentiert waren. Die grundsätzlich vorgesehene Einbindung des Zentralen Einkaufs war bei Bestelländerungen nicht sichergestellt. Der RH verblieb bei seiner Kritik.
Einsatzfahrzeuge für die Flugplatzbetriebsleitung (2011)	Unzulässige Direktvergaben Der RH entgegnete, dass Grundlage für die Berechnung des Auftragswerts — der seinerseits den Ausschlag für die zulässige Vergabeverfahrensart gibt — der zum Zeitpunkt der Einleitung des Vergabeverfahrens geschätzte Gesamtwert aller zu einem Vorhaben gehörigen Leistungen ist. Da im gegenständlichen Beschaffungsfall bereits bei Auftragsvergabe feststand, dass neben einem Fahrzeug Spezialzubehör benötigt werden würde, verblieb der RH bei seiner Kritik, dass zur Ermittlung des geschätzten Auftragswerts alle funktional zusammengehörenden Komponenten zu berücksichtigen gewesen wären.

Quelle: RH

Verbuchung der Abrufe aus Rahmenvereinbarungen

8.1 Die Flughafen Wien AG machte bei der Beschaffung von Fahrzeugen zunehmend von der Möglichkeit Gebrauch, Rahmenvereinbarungen ohne Abnahmeverpflichtung abzuschließen. Die eingesetzte Buchhaltungssoftware ermöglichte eine Zuordnung der Leistungsabrufe zu den jeweiligen Rahmenvereinbarungen. Die Flughafen Wien AG nutzte diese Funktion bei der Beschaffung von Fahrzeugen nur teilweise, so dass die Abrufe mitunter als Einzelbestellungen ausgewiesen waren. Eine Software-unterstützte, lückenlose Zuordnung von Leistungsabrufen zu den Rahmenvereinbarungen war daher nicht möglich. Der jeweils noch offene Bestellrahmen war damit aus dem Buchungssystem nicht unmittelbar ableitbar.

- 8.2 Der RH stellte kritisch fest, dass Abrufe aus Rahmenvereinbarungen in der eingesetzten Buchhaltungssoftware nicht immer als solche gekennzeichnet waren, sondern mitunter als Einzelbestellungen aufschienen. Damit war weder eine Software-unterstützte lückenlose Zuordnung der Leistungsabrufe zu den Rahmenvereinbarungen noch ein Überblick über den noch offenen Bestellrahmen von Rahmenvereinbarungen möglich.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, in ihrer Buchhaltungssoftware Rahmenvereinbarungen und die zuordenbaren Leistungsabrufe nachvollziehbar zu verbuchen, um einen stichtagsgenauen, lückenlosen Überblick über alle bestehenden Rahmenvereinbarungen, die daraus getätigten Leistungsabrufe sowie über den noch offenen Bestellrahmen zu ermöglichen.

- 8.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG sei die Empfehlung des RH umgesetzt worden. Die entsprechende SAP-Funktion werde – soweit sinnvoll – genutzt.*

Fahrzeugübernahmen

- 9.1 Die Flughafen Wien AG hatte für die Übernahme von Fahrzeugen keine einheitlichen Regelungen. Es existierte zwar eine Dienstanweisung aus dem Jahr 2003, diese sah jedoch keine eindeutigen Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten vor. Ebenso gab es bezüglich des Übergaborts der Fahrzeuge und der erforderlichen Überprüfung und Dokumentation der Fahrzeugübernahmen keine Regelungen. Eine nachvollziehbare Überprüfung der gelieferten Fahrzeuge auf Übereinstimmung mit den Bestellungen anhand der Leistungsverzeichnisse war nicht gegeben.

Obwohl der Bereich Technische Dienstleistungen für wesentliche Prozessschritte für den Fahrzeugeinsatz am Flughafen Wien verantwortlich war⁹, wirkte er nicht obligatorisch bei der Übernahme der Fahrzeuge mit.

- 9.2 Der RH kritisierte, dass die Flughafen Wien AG die Fahrzeugübernahmen nicht nachvollziehbar protokollierte. Er kritisierte weiters, dass die Abnahmen nicht anhand der Leistungsverzeichnisse erfolgten und der Bereich Technische Dienstleistungen nicht obligatorisch in die Fahrzeugübernahmen eingebunden war.

⁹ – die Erstellung der Equipmentlisten
– die Erfassung der Fahrzeuglebensläufe,
– die Festlegung von Service- und Wartungszyklen,
– die vorschriftenkonforme und verwendungsspezifische Beklebung sowie für
– den Einbau von Zusatzausrüstungen

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, den Prozess der Fahrzeugübernahmen klar und verbindlich festzulegen. Er empfahl weiters, die Übereinstimmung der gelieferten Fahrzeuge mit den Bestellungen anhand der Leistungsverzeichnisse zu überprüfen und zu dokumentieren. Dabei wäre die obligatorische Einbindung des Zentralen Einkaufs, des jeweils bedarfsanfordernden Bereichs sowie des Bereichs Technische Dienstleistungen vorzusehen, um zugleich die Eignung und ordnungsgemäße Inbetriebnahme der Fahrzeuge für den Flughafenbetrieb sicherzustellen.

9.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG sei die Empfehlung teilweise umgesetzt worden. Bei Spezialfahrzeugen würde auf Basis des Ausschreibungsergebnisses bzw. des Leistungsverzeichnisses ein Konfigurationsblatt erstellt, welches Basis für die Abnahme sei und im Bestellakt archiviert werde. Die Abnahme werde unter Einbindung erforderlicher Fachleute der Bereiche vom Zentralen Einkauf durchgeführt.*

9.4 Der RH anerkannte die bereits gesetzten Maßnahmen, verblieb jedoch bei seiner Empfehlung, den Übernahmeprozess für alle Fahrzeuge klar und verbindlich festzulegen.

Internes Kontrollsystem für Beschaffungen

10.1 (1) Die Flughafen Wien AG erweiterte im Oktober 2012, nach Einführung des Zentralen Einkaufs, ihr IKS auf das Aufgabenfeld Beschaffungen. Als Risiko identifizierte die Flughafen Wien AG die „Nichteinhaltung des Vergabegesetzes und der internen Vergabevorschriften“.

(2) Der Leiter des Zentralen Einkaufs war ad personam – neben seiner Bereichsverantwortlichkeit für die operative Durchführung der Beschaffungen (Prozessdurchführender) – zugleich für die Risikobewertung und für die Ausgestaltung und Durchführung der Kontrollmaßnahmen im Rahmen des IKS zuständig (Kontrollausübender).

(3) Die durch die Überprüfung des RH aufgezeigten Mängel¹⁰ in Beschaffungsvorgängen (siehe TZ 7) waren durch die bislang angewendeten IKS-Kontrollmaßnahmen nicht vollständig abgedeckt. Die Interne Revision hatte in einem Prüfbericht aus dem Jahr 2013 bereits

¹⁰ z.B.:

- fehlende Dokumentation der technischen Notwendigkeit für ein Musskriterium, das den Wettbewerb einschränkte
- fehlende Dokumentation der Entscheidungsgrundlagen für die Verteilung von Bewertungspunkten zur Ermittlung des Bestbieters
- Missachtung der internen Vergaberegeln bei der Öffnung der Angebote

auf Mängel im Beschaffungsprozess hingewiesen, ohne dass dies zu einer Verbesserung der IKS-Kontrollmaßnahmen führte.

- 10.2** Der RH kritisierte, dass aufgrund der mangelnden Funktionstrennung zwischen Prozessdurchführendem und Kontrollausübendem ein Kontrolldefizit innerhalb des IKS für Beschaffungen der Flughafen Wien AG bestand.

In Anbetracht der vom RH aufgezeigten Mängel (vgl. TZ 7) empfahl der RH der Flughafen Wien AG, die im Rahmen des IKS für Beschaffungen vorgesehenen Kontrollmaßnahmen zu verbessern und für eine klare Funktionstrennung zwischen Prozessdurchführendem und Kontrollausübendem zu sorgen.

- 10.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG könne diese die Feststellung, dass ... „aufgrund der mangelnden Funktionstrennung zwischen Prozessdurchführendem und Kontrollausübendem ein Kontrolldefizit innerhalb des IKS für Beschaffungen der Flughafen Wien AG bestand“ nicht teilen.*

Grundsätzlich bestehe das Interne Kontrollsystem (IKS) der Flughafen Wien AG aus drei verschiedenen Ebenen (Verteidigungslinien). In der 1. Verteidigungslinie würden vom operativen Management prozessbegleitende Kontrollen durchgeführt. Zusätzlich würden die operativen Abläufe in ein geeignetes Kontrollumfeld eingebettet (Dienstanweisungen) sowie durch organisatorische Maßnahmen (4-Augen-Prinzip) abgesichert.

Auf der 2. Verteidigungslinie sei das zentrale IKS in institutionalisierter Form u.a. mit Wirksamkeitskontrollen angesiedelt. Bei diesen Wirksamkeitskontrollen werde die Arbeit der Kontrolldurchführenden auf der ersten Linie überwacht.

Die 3. Verteidigungslinie würden die internen und externen Prüfer bilden, etwa die interne Revision, die als unabhängige Prüfungsinstanz die Angemessenheit und Wirksamkeit des Überwachungs-, Risikomanagement- und der Kontrollsysteme evaluiere.

Es existiere eine klare Funktionstrennung zwischen der Durchführung von operativen Arbeitsschritten inklusive integrierter Kontrollmaßnahmen auf der einen Seite (1. Verteidigungslinie) und der Überwachung sowie der Beurteilung der Wirksamkeit dieser Kontrollmaßnahmen auf der anderen Seite (2. Verteidigungslinie).

10.4 Der RH wies darauf hin, dass er nicht grundsätzlich den Aufbau und die Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems der Flughafen Wien AG in Frage gestellt hatte. Seine Kritik hatte sich auf die mangelnde Funktionstrennung zwischen Prozessdurchführendem und Kontrollausübendem in Hinblick auf das Beschaffungswesen der Flughafen Wien AG bezogen. Der Leiter des Zentralen Einkaufs war ad personam – neben seiner Bereichsverantwortlichkeit für die operative Durchführung der Beschaffungen (Prozessdurchführender) – zugleich für die Risikobewertung und für die Ausgestaltung und Durchführung der Kontrollmaßnahmen im Rahmen des IKS zuständig (Kontrollausübender). Der RH verblieb daher bei seiner Empfehlung.

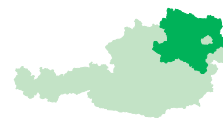
Exkurs: Rettungsfahrzeuge für den Bereich Donau/Donauauen

11.1 (1) Die Flughafen Wien AG hatte die Verpflichtung, für Rettungsmaßnahmen innerhalb des Flugplatzrettungsbereichs eine geeignete Anzahl von Rettungsfahrzeugen bereitzuhalten. Das BMVIT legte als Aufsichtsbehörde den Flugplatzrettungsbereich sowie Vorschriften über den Rettungsdienst und die geeigneten Rettungsmaßnahmen fest. Der Flugplatzrettungsbereich schloss jene Teile des Donau-Augebiets und der Donau mit ein, die sich in der direkten Verlängerung des Sicherheitsstreifens der Start- und Landepiste 16/34 befanden.

In einer Richtlinie betreffend Anforderungen an die Flughafenfeuerwehren aus dem Jahr 2008 hielt das BMVIT fest, dass Zivilflugplatzhalter nicht notwendigerweise selbst über Rettungsboote verfügen müssen, wenn sichergestellt ist, dass andere Organisationen, welche im Rahmen des jeweiligen Einsatzplanes bei Flugnotfällen eingebunden sind, über solches Gerät verfügen und dieses gegebenenfalls unverzüglich eingesetzt werden kann. Die Flughafen Wien AG verfügte über ein Rüstboot mit Bootsanhänger (Motorzille, Baujahr 1960).

(2) Das BMVIT beauftragte im Jahr 2010 eine Sicherheitsstudie zur erforderlichen Sonderausrüstung für die Flugplatzrettungsbereiche der österreichischen Verkehrsflughäfen¹¹ und setzte die Flughafen Wien AG über die Ergebnisse der Studie in Kenntnis. Die Sicherheitsstudie kam zum Schluss, dass am Flughafen Wien ganzjährig, unbedingt jedoch in den Monaten Dezember und Jänner, ein auf Menschenrettung/-bergung ausgelegtes, motorisiertes Rettungsboot vorzuhalten war.

¹¹ Untersuchung der österreichischen Verkehrsflughäfen hinsichtlich schwieriger Geländeformen in deren Nahbereich und einer damit verbundenen Vorhaltung von Sonderausrüstungen vom 7. Juni 2010.



Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeugbeschaffungen und Fuhrparkmanagement

Das Landesfeuerwehrkommando des Niederösterreichischen Landesfeuerwehrverbandes nahm im Juli 2012 zu dieser Studie Stellung und empfahl, die am Flughafen Wien vorhandene Motorzille durch zwei motorisierte Wasser-Rettungsboote zu ersetzen, ein Bootshaus, einen Bootssteg und eine Slipstelle im Flugplatzrettungsbereich zu errichten sowie Rettungsinseln anzukaufen. Die Stellungnahme verwies auf erweiterte Einsatzmöglichkeiten, etwa bei Schiffsunglücken, und auf die Möglichkeit der Mitverwendung von Ausrüstungsteilen durch die Freiwillige Feuerwehr Fischamend.

(3) Im August 2012 erstellte der Bereich Operations der Flughafen Wien AG einen Budgetantrag für die vom Landesfeuerwehrkommando des Niederösterreichischen Landesfeuerwehrverbandes empfohlenen Investitionen in Höhe von rd. 1,4 Mio. EUR.

Tabelle 5: Geplante Investitionen für Ausrüstung zur Wasserrettung

Anzahl	Ausstattung	Einzelpreise	geplante Investitionssumme gesamt
		in EUR	
1	Rüstfahrzeug geländegängig, als Zugfahrzeug für Bootstrailer und Boote	370.000	370.000
2	motorisierte Rettungsboote	150.000	300.000
1	Bootstrailer	30.000	30.000
1	Rampe zum Slippen der Boote	150.000	150.000
1	Schwimmsteg-Anlage	550.000	550.000
5	Rettungsinseln	2.000	10.000
Summe			1.410.000

Quelle: Flughafen Wien AG

Interne Analysen der Flughafen Wien AG zeigten, dass neben den Investitionskosten zur Sicherstellung der in der Sicherheitsstudie geforderten Eingreifzeiten sechs Personen im Schichtdienst vor Ort zu stationieren wären. Ebenso sei mit nicht näher bezifferten Folgekosten für die laufende Wartung/Instandhaltung und für Schulungen der Einsatzkräfte zu rechnen. Der Budgetantrag wurde – ob der hohen Kosten und der erwarteten Folgekosten – vom Vorstand der Flughafen Wien AG vorläufig zurückgestellt.

(4) Das BMVIT führte als Aufsichtsbehörde im November 2013 eine unangekündigte Kontrolle beim Flughafen Wien durch. Es stellte dabei fest, dass die in der Sicherheitsstudie aus dem Jahr 2010 geforderte Son-

der Ausrüstung nicht vorhanden war. Das BMVIT beauftragte die Flughafen Wien AG, bis Ende März 2014 ein Rettungskonzept vorzulegen, das nach Genehmigung bis Ende Dezember 2014 umzusetzen wäre.

- 11.2** Der RH erachtete es als nicht zweckmäßig und wirtschaftlich, dass die Flughafen Wien AG alleine die Kosten für den Ankauf der rd. 1,4 Mio. EUR teuren Ausrüstung für einen zeitlich und örtlich eng eingeschränkten Rettungsbereich auf der Donau und dem Donau-Augebiet tragen sollte. Wie der Empfehlung des Landesfeuerwehrkommandos des Niederösterreichischen Landesfeuerwehrverbandes zu entnehmen war, ergaben sich mit dem Ankauf des Wasser-Rettungs-Equipments auch erweiterte Einsatzmöglichkeiten (Eingriffe bei Schiffsunglücken, Mitnutzung von Ausrüstungsteilen durch die Feuerwehr Fischamend etc.), die aus Sicht des RH auch angemessene Kooperationen (z.B. geteilte Kostentragung bei der Finanzierung, Instandhaltung und Schulung der Einsatzkräfte) rechtfertigen würden.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, die Verhandlungen mit möglichen Kooperationspartnern zur Finanzierung und Umsetzung adäquater Maßnahmen zur Wasserrettung aufzunehmen und mit diesen gemeinsam die Empfehlungen des Landesfeuerwehrkommandos des Niederösterreichischen Landesfeuerwehrverbandes angemessen umzusetzen. Andernfalls sollte die Flughafen Wien AG die in der Sicherheitsstudie des BMVIT genannten Mindestanforderungen (Vorhaltung eines geeigneten motorisierten Rettungsbootes) realisieren.

- 11.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG seien Gespräche mit möglichen Partnern (Gemeinden, Via Donau, Landesfeuerwehrverband) geführt worden und es sei eine wirtschaftlich und betrieblich sinnvollere Lösung, nämlich eine Kooperation mit dem NÖ Landesfeuerwehrverband, gefunden worden. Die Flughafen Wien AG übernehme ein gebrauchtes Amphibienfahrzeug des NÖ Landesfeuerwehrverbandes, das vom Verband für Einsätze in NÖ auch weiterhin angefordert werden könne. Im Gegenzug stelle der NÖ Landesfeuerwehrverband seine Boote und Einrichtungen entlang der Donau im Flugnotfall in einer vom BMVIT akzeptierten Form zur Verfügung. Durch diese Kooperation könne die geplante Gesamtinvestitionssumme auf einen Bruchteil reduziert werden.*

Zusätzlich könne das Amphibienfahrzeug im gesamten Rettungsbereich des Flughafens Wien zum Einsatz kommen (im Gegensatz zu Booten), wodurch die Investition in ein hochgeländegängiges Fahrzeug seitens der Flughafen Wien Feuerwehr unterbleiben könne.

Fuhrparkmanagement

Organisation des
Fuhrparkmanagements

12.1 Bis 2011 waren keine Maßnahmen der Flughafen Wien AG betreffend eine Optimierung des Fuhrparkmanagements dokumentiert. Die Agenden des Fuhrparkmanagements nahmen die einzelnen Bereiche der Flughafen Wien AG selbstständig und damit dezentral wahr. Im Herbst 2011 waren anlässlich einer Managementklausur erstmals Maßnahmen zur Optimierung des Fuhrparkmanagements überlegt worden.

Einem im September 2013 an den RH übergebenen Strategiepapier „Beschaffungsgruppe Fahrzeuge“¹² war zu entnehmen, dass der Zentrale Einkauf mit dem Aufbau eines zentralen Fuhrparkmanagements betraut worden war. In ihrem Strategiepapier strebte die Flughafen Wien AG – nicht näher bezifferte – Kostenreduktionen in der Verwaltung durch die Einführung eines zentralen Fuhrparkmanagements an. Aufgrund der heterogenen Struktur der Fahrzeugflotte der Flughafen Wien AG sah das Strategiepapier eine Unterscheidung der Kernaufgaben eines zentralen Fuhrparkmanagements und jener Aufgaben vor, die auch künftig die jeweiligen Bereiche selbstständig wahrnehmen sollten.

Tabelle 6: Geplante Aufgabenteilung Fuhrparkmanagement neu

Zentrales Fuhrparkmanagement	Dezentrales Fuhrparkmanagement in den Bereichen
Richtlinienkompetenz (Car-Policy etc.)	–
Bedarfsprüfung	Bedarfsermittlung, Bedarfsplanung
Erstellung von Leistungsverzeichnissen	Unterstützung bei der Erstellung von Leistungsverzeichnissen
Beschaffung/Vergabeverfahren	Disposition und Einsatzsteuerung
Festlegung der Finanzierungsart (Kauf, Leasing)	–
Vertragsverwaltung	–
Fahrzeugübernahme, Zulassungsmanagement	Inventarisierung von Zu- und Abgängen
Festlegung des Ersatz/Austauschzeitpunktes ¹	Disposition von Service und Wartung
Controlling, Kontrollsysteme, Wirtschaftlichkeitsanalysen	Datenerfassung für Controllingzwecke

¹ Kooperation mit dem Bereich Technische Dienstleistungen
Quellen: Flughafen Wien AG; RH

¹² Die Freigabe durch den Vorstand erfolgte am 17. September 2013.

Das Strategiepapier sah eine Optimierung der Beschaffung, Verwertung, Verwaltung, Planung, Steuerung und Kontrolle der Fahrzeugflotte vor. Konkrete, mit messbaren Indikatoren hinterlegte Einsparungs- bzw. Optimierungsziele lagen bis zum Ende der Gebarungsprüfung ebenso wenig vor wie ein Zeitplan zur Umsetzung der geplanten Maßnahmen.

Die Erhebungen des RH ergaben, dass die geplante Einführung eines zentralen Fuhrparkmanagements bis Ende 2013 nicht umgesetzt war. Stattdessen nahmen die Bereiche und die verbundenen Unternehmen der Flughafen Wien AG die Agenden des Fuhrparkmanagements weiterhin selbstständig wahr.

- 12.2** Der RH bemängelte, dass bis zum Herbst 2011 keine Aktivitäten zur Optimierung des Fuhrparkmanagements dokumentiert waren. Der RH kritisierte weiters, dass bis Ende 2013 entgegen der strategischen Vorgaben kein zentrales Fuhrparkmanagement bei der Flughafen Wien AG realisiert war. Der RH anerkannte, dass der Vorstand der Flughafen Wien AG im Herbst 2013 den Auftrag zur Einrichtung eines zentralen Fuhrparkmanagements erteilte; konkrete, mit messbaren Indikatoren hinterlegte Optimierungs- bzw. Einsparungsziele sowie Umsetzungsschritte fehlten jedoch.

Die beabsichtigte Teilung der Prozessverantwortung von Aufgaben eines zentralen Fuhrparkmanagements und jenen Aufgaben, die auch künftig von den Bereichen selbstständig wahrzunehmen wären, erachtete der RH nur für jene Bereiche als zweckmäßig, die über größere Fahrzeugflotten mit besonderer Funktion für den Flughafenbetrieb verfügten (z.B. Bereiche Abfertigungsdienste, Operations und Technische Dienstleistungen).

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, umgehend ein zentrales Fuhrparkmanagement einzurichten. Dabei wären die geplanten Zielsetzungen mit messbaren Indikatoren zu hinterlegen und ein Zeitplan zur Umsetzung der geplanten Maßnahmen festzulegen. Er empfahl weiters, dezentrale Aktivitäten des Fuhrparkmanagements auf jene Bereiche zu beschränken, die über größere Fahrzeugflotten mit besonderer Funktionsbedeutung (z.B. Bereiche Abfertigungsdienste, Operations und Technische Dienstleistungen) verfügen.

- 12.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG werde die Einführung eines zentralen Fuhrparkmanagements derzeit bereits schrittweise umgesetzt. Auch in Zukunft würden im Rahmen des Fuhrparkmanagements Aufgaben dezentral wahrgenommen werden müssen.*

Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeugbeschaffungen und Fuhrparkmanagement

Bei Fahrzeugbeschaffungen bzw. der Einführung eines zentralen Fuhrparkmanagements stünden qualitative Ziele im Vordergrund. Die Umsetzung eines zentralen Fuhrparkmanagements sowie die permanent steigenden gesetzlichen Anforderungen bezüglich Luftreinhaltung würden zu administrativen Mehraufwänden und höheren Investitionen führen. Die Flughafen Wien AG müsse daher auf die Minderung dieser Kostenauswirkungen besonderes Augenmerk legen. Bei Investitionen würde daher bewusst das sogenannte Target-Costing-Modell angewendet; nur so könne der Komplexität des sehr eingeschränkten Beschaffungsmarktes für die von der Flughafen Wien AG benötigten Spezialfahrzeuge am besten entsprochen werden.

- 12.4** Der RH entgegnete der Flughafen Wien AG, dass gerade das Lukrieren von Einsparungen vorrangige Zielsetzung eines zentralen Fuhrparkmanagements wäre. Mehraufwendungen sollten jedenfalls vermieden werden.

Einsatzplanung

- 13.1** Der Vorstand der Flughafen Wien AG gab zur strategischen Einsatzplanung der am Flughafen Wien eingesetzten Fahrzeuge etwa die Betriebssicherheit sowie die Erfüllung der mit den Fluglinien vertraglich vereinbarten Service-Level-Agreements vor. Die operative Einsatzplanung der eingesetzten Fahrzeuge oblag den einzelnen Bereichen der Flughafen Wien AG. Für einige Fuhrparkkomponenten waren die Vorgaben für die Einsatzplanung in bereichsspezifischen Handbüchern und Verfahrensanweisungen festgehalten.¹³

Eine konzernweite Koordination der einzelnen Handbücher und Verfahrensanweisungen zur strategischen und operativen Steuerung des Fahrzeugeinsatzes war zur Zeit der Gebarungsprüfung nicht vorgesehen. Ein zentraler Überblick über die einzelnen Maßnahmen und Vorgaben der bereichsspezifischen Einsatzplanungen war nicht gegeben.

- 13.2** Der RH kritisierte die unzureichende Koordination der bereichsspezifischen Einzelmaßnahmen und Vorgaben zur Steuerung des Fahrzeugeinsatzes, weil damit die Übersicht fehlte und Möglichkeiten zur bereichsübergreifenden Straffung und Optimierung des Fuhrparks ungenutzt blieben.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, die in den einzelnen Bereichen den Einsatzplanungen zugrunde gelegten Annahmen schriftlich zu erfassen und abzustimmen, um eine strategische Gesamtsteuerung

¹³ z.B. User Manual Vorfeld, Handbuch Organisation Winterdienst, Kehrpläne, Weisungen der Flugplatzbetriebsleitung etc.

Fuhrparkmanagement

sowie eine Straffung und Optimierung des Fuhrparks im Rahmen des zentralen Fuhrparkmanagements zu ermöglichen.

13.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG würden die Empfehlungen im Rahmen eines zentralen Fuhrparkmanagements umgesetzt. Jedoch müssten auch mit der Einführung eines zentralen Fuhrparkmanagements zukünftig einzelne Aufgaben dezentral wahrgenommen werden. Dazu gehörten u.a. die Steuerung von Abfertigungsgeräten und eines Teils der Spezialfahrzeuge, die keinen Beitrag zur bereichsübergreifenden Straffung und Optimierung des Fuhrparks leisten können.*

Qualifikation von Fuhrparkmanagern

14.1 Die Fort- und Weiterbildung der im Fuhrparkmanagement eingesetzten Mitarbeiter war nicht Gegenstand der Personalentwicklungsmaßnahmen der Flughafen Wien AG. Für den überprüften Zeitraum (2009 bis 2013) waren konzernweit keine spezifischen Mitarbeiterkurse und/oder -ausbildungen zum Thema Fuhrparkmanagement dokumentiert.

14.2 Der RH kritisierte, dass die Flughafen Wien AG in Anbetracht eines Fuhrparks von rd. 1.300 Fahrzeugen im Bereich des Aufgabenfeldes Fuhrparkmanagement bislang auf fachspezifische Schulungen und Ausbildungen verzichtete.

Er empfahl der Flughafen Wien AG, – insbesondere im Hinblick auf die Etablierung eines zentralen Fuhrparkmanagements – rechtzeitig das erforderliche Know-how aufzubauen. Dazu wäre etwa eine dem konzernweiten Bedarf entsprechende Anzahl von Mitarbeitern für den Aufgabenbereich des Fuhrparkmanagements adäquat zu schulen.

14.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG würde im Rahmen der Umsetzung eines zentralen Fuhrparkmanagements ein allfälliger Schulungsbedarf erhoben.*

Car-Policy zur Nutzung von Dienst- und Poolfahrzeugen

15.1 Bis Mitte 2012 existierten keine konzernweiten Regelungen, die explizit die Nutzung von Dienst- und Poolfahrzeugen regelten. Im November 2011 ergaben Erhebungen der Internen Revision, dass die private Nutzung von Poolfahrzeugen mitunter mündlich zwischen Mitarbeitern und den jeweils zuständigen Bereichsleitern vereinbart worden war.¹⁴ Darüber hinaus hatten der bis September 2011 verantwortliche Vorstand der Flughafen Wien AG und die damals zuständigen Bereichsleiter in vier Fällen einzelnen Mitarbeitern aufgrund ihrer Funktion

¹⁴ Ebenso bestand die Möglichkeit, Liefer- oder Pritschenwagen für private Transporte auszulihen.

eine mündliche Zusage zur Nutzung von Fahrzeugen für den Weg von und zur Arbeit erteilt.

Mitte 2012 erließ der Vorstand der Flughafen Wien AG eine Dienstwagenordnung¹⁵, die erstmals die Zuteilung von Dienst- und Poolfahrzeugen und deren Nutzung schriftlich und konzernweit regelte. Mitte März 2013 trat mit der Car-Policy (Konzernanweisung Nr. 18) eine Neuregelung zur „Nutzung von Fahrzeugen der Flughafen Wien AG und ihrer verbundenen Unternehmen“ in Kraft. Diese unterschied – ähnlich wie die Dienstwagenordnung vom Juni 2012 – drei Arten von Dienstfahrzeugen:

- personenbezogene Dienstfahrzeuge für Führungskräfte der Flughafen Wien AG,
- funktionsbezogene Dienstfahrzeuge für ausgewählte Funktionsträger (z.B. Einsatzleiter, Sicherheitsverantwortliche) und
- Poolfahrzeuge, die Personengruppen definierter Bereiche und Abteilungen zugeordnet waren.

Im Unterschied zur Dienstwagenordnung beinhaltete die Car-Policy auch Regelungen zur Führung von Fahrtenbüchern.

Tabelle 7: Übersicht Dienst- und Poolfahrzeuge Flughafen Wien AG

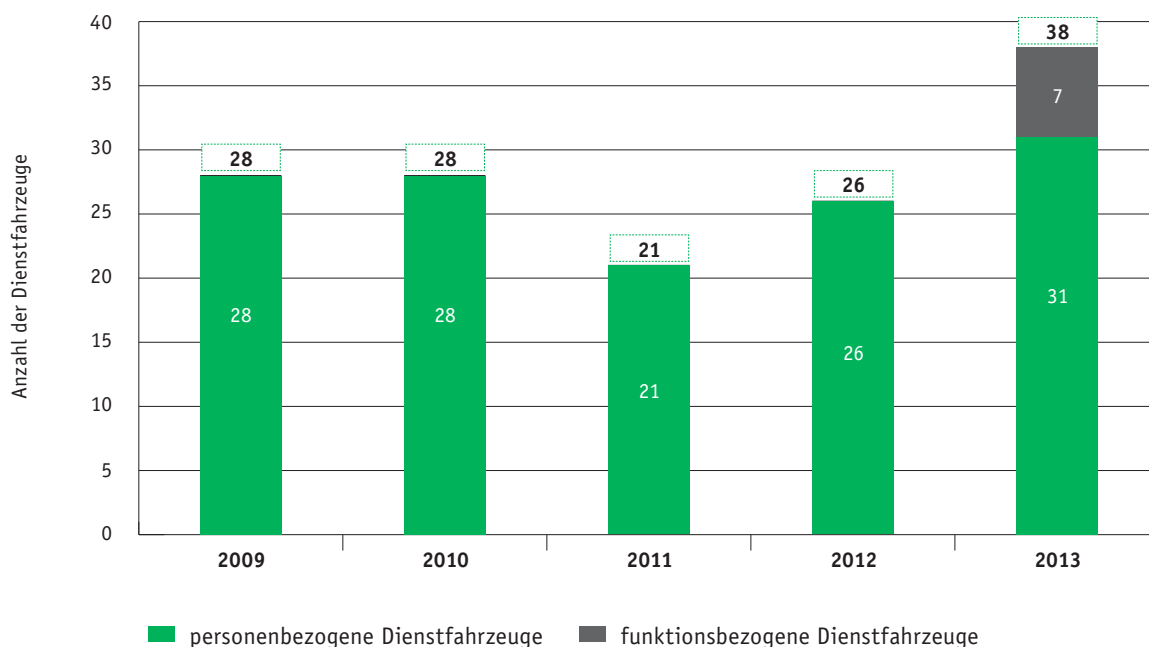
	personenbezogene Dienstfahrzeuge	funktionsbezogene Dienstfahrzeuge	Poolfahrzeuge
Anspruchsberechtigte	Führungskräfte und deren Angehörige	Funktionsträger ¹ und deren Angehörige	Mitarbeitergruppen definierter Bereiche und Abteilungen
Fahrtzweck	dienstlich und privat im In- und Ausland	dienstlich und privat im In- und Ausland	dienstliche Nutzung nach Verfügbarkeit
Sachbezug gelangt zur Anwendung	ja	ja	nein
Verpflichtung zur Führung eines Fahrtenbuches	nein	nein	ja (ausnahmslos)
Versicherung	Vollkasko mit Selbstbeteiligung	Vollkasko mit Selbstbeteiligung	Haftpflicht
Anschaffung	grundsätzlich Leasingfahrzeuge oder Fahrzeuge aus dem Anlagenbestand der Flughafen Wien AG	grundsätzlich Leasingfahrzeuge oder Fahrzeuge aus dem Anlagenbestand der Flughafen Wien AG	Fahrzeuge aus dem Anlagenbestand der Flughafen Wien AG

¹ z.B. Einsatzleiter, Sicherheitsverantwortliche

Quellen: Flughafen Wien AG; RH

¹⁵ Richtlinie für die Nutzung von Fahrzeugen der Flughafen Wien AG und ihrer verbundenen Unternehmen (Stand 06/2012); in Kraft gesetzt mit Vorstandsbeschluss vom Juni 2012.

Abbildung 2: Entwicklung einzelnen Personen zugeordneter Dienstfahrzeuge

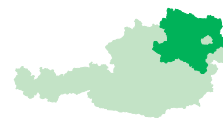


Quelle: Flughafen Wien AG

Nach einem zwischenzeitigen Rückgang von 28 Dienstfahrzeugen im Jahr 2008 auf 21 Dienstfahrzeuge im Jahr 2011, wuchs die Anzahl der in der Flughafen Wien AG einzelnen Personen zugeordneten Dienstfahrzeuge auf 38 Fahrzeuge im Jahr 2013 an, weil

- mit der Einführung einer Dienstwagenordnung (Mitte 2012) nahezu allen Bereichsleitern ein Dienstwagen zugewilligt wurde, und
- die – auf Basis einer mündlichen Zusage des Vorstandes – „erlaubte“ private Nutzung von Fahrzeugen für den Weg von und zur Arbeit durch einzelne Mitarbeiter mit sicherheitsrelevanter Funktion durch Schaffung einer neuen Fahrzeugkategorie „funktionsbezogene Dienstfahrzeuge“ ersetzt wurde.

15.2 Der RH kritisierte, dass bis Juni 2012 keine Richtlinien oder Dienstabweisungen existierten, die die Nutzung von Dienst- und Poolfahrzeugen der Flughafen Wien AG konzernweit regelten. Er kritisierte weiter, dass sich die in einzelnen Bereichen etablierten Vorgehensweisen und die mündliche Erlaubnis von Privatfahrten mit Poolfahrzeugen einer systematischen Kontrolle entzogen und damit den Mindestanforderungen eines geordneten Fuhrparkmanagements nicht gerecht wurden.

**Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeugbeschaffungen und Fuhrparkmanagement**

Der RH erachtete daher die Einführung einer Car-Policy in Form einer konzernweit gültigen Konzernanweisung als zweckmäßig. Zugleich stellte er kritisch fest, dass die Anzahl von Dienstfahrzeugen im Zeitraum 2009 bis 2013 von 28 auf 38 (+ 36 %) angestiegen war. Gegenüber dem Minimalstand von 21 Dienstfahrzeugen im Jahr 2011 war ein markanter Anstieg um 17 Dienstfahrzeuge auf 38 Dienstfahrzeuge (+ 81 %) im Jahre 2013 zu verzeichnen.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, die Zuteilung von Dienstfahrzeugen mit der Möglichkeit zur privaten Nutzung zu evaluieren und auf das erforderliche Mindestmaß zu beschränken. Er empfahl weiters zu überprüfen, ob durch die vorrangige Schaffung von Fahrzeugpools die im dienstlichen Interesse gelegenen Mobilitätsbedürfnisse besser erreicht werden könnten, als durch eine großzügige Zuteilung von Dienstfahrzeugen.

15.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG sei sie bei der Zuteilung von Dienstfahrzeugen mit privater Nutzung restriktiv. Solche Dienstfahrzeuge würden nur an Mitglieder des Vorstands, Geschäftsführer von verbundenen Unternehmen und Bereichsleiter der Flughafen Wien AG vergeben. Darüber hinaus erachte es die Flughafen Wien AG als zweckmäßig, bestimmten Funktionsträgern, deren Anwesenheit in Notfällen von Vorteil sei, Dienstfahrzeuge zur Verfügung zu stellen, um ihnen eine rasche Erreichbarkeit des Flughafens zu ermöglichen.*

15.4 Auch wenn die Flughafen Wien AG der Meinung war, dass sie bei der Zuteilung von Dienstfahrzeugen restriktiv vorgehe, bekräftigte der RH seine Empfehlung, die Zuteilung von Dienstfahrzeugen mit der Möglichkeit zur privaten Nutzung zu evaluieren und auf das erforderliche Mindestmaß zu beschränken. Weiters wäre zu überprüfen, ob durch die vorrangige Schaffung von Fahrzeugpools die im dienstlichen Interesse gelegenen Mobilitätsbedürfnisse besser erreicht werden könnten, als durch die Zuteilung von Dienstfahrzeugen. Der RH verblieb bei seiner Empfehlung.

Fahrtenbücher

16.1 Bis zum Inkrafttreten der Car-Policy im März 2013 war die Führung von Fahrtenbüchern konzernweit nicht einheitlich geregelt. Während manche Bereiche keine Fahrtenbücher führten, erfassten andere Bereiche nur Fahrten außerhalb des Flughafengeländes oder aber auch alle Fahrten.

Die Car-Policy vom März 2013 enthielt erstmals schriftliche und konzernweit einheitliche Vorschriften zur Führung von Fahrtenbüchern. Jedes Poolfahrzeug mit amtlichem Kennzeichen war mit einem Fahr-

tenbuch zu versehen, wobei auch die Erfassung in elektronischen Systemen¹⁶ zulässig war. Eine private Nutzung von Poolfahrzeugen war grundsätzlich untersagt, die Kontrolle oblag dem jeweils disziplinar Vorgesetzten. In den Fahrtenbüchern waren alle Fahrten außerhalb des Betriebsgeländes der Flughafen Wien AG einzeln und chronologisch zu erfassen. Für Fahrten innerhalb des Betriebsgeländes waren kumulierte periodische Einträge (täglich, wöchentlich) mit dem Fahrtzweck „Fahrten am Betriebsgelände“ zulässig.

Die Erhebungen des RH im Zusammenhang mit der physischen Fahrzeugkontrolle ergaben, dass auch nach der Einführung der Car-Policy im März 2013 einzelne Poolfahrzeuge entgegen den Vorschriften privat genutzt wurden und dass bei der Führung von Fahrtenbüchern mitunter grobe Mängel auftraten.

Tabelle 8: Festgestellte Mängel bei der Führung von Fahrtenbüchern
Aufgetretene Mängel
kein Fahrtenbuch vorhanden, trotz Pflicht zur Führung eines Fahrtenbuches
lückenhafte Aufzeichnungen (fehlende Kilometerstände, mehrwöchige Lücken in Zeitreihen etc.)
Fahrtziel/–zweck oder Fahrzeuglenker nicht angegeben oder unleserlich
Fahrtenbucheinträge „nachgeschrieben“
Fahrtenbuch erst wenige Tage vor oder am Tag der vom RH durchgeführten Stichprobe begonnen
Fahrtenbücher „nicht mehr auffindbar“ (Verletzung der siebenjährigen Aufbewahrungspflicht)

Quelle: RH

16.2 Der RH kritisierte, dass bis März 2013 keine konzernweit gültigen Regelungen zur Führung von Fahrtenbüchern bestanden. Der RH anerkannte, dass entsprechende Regelungen mit der Einführung der Car-Policy im März 2013 in Kraft traten. Zugleich bemängelte er, dass sich in der Vollzugspraxis mitunter grobe Mängel im Zusammenhang mit der Führung und Kontrolle von Fahrtenbüchern zeigten und die angewendeten Kontrollmechanismen nicht geeignet waren, unzulässige Privatfahrten auszuschließen.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, bei Fahrzeugen mit amtlichem Kennzeichen in periodischen Abständen nachweislich Kontrollen durch den jeweiligen disziplinar Vorgesetzten vorzusehen. Die periodischen Kontrollen wären zusätzlich durch punktuelle Stichproben des zentralen Fuhrparkmanagements zu ergänzen. Der RH emp-

¹⁶ z.B. „Elektronisches Fahrtenbuch“ und „Einsatzreporting der Betriebsfeuerwehr“

fahl weiters, anstelle der manuellen Fahrtenbuchführung die Nutzung elektronischer Fahrtenbücher unter Berücksichtigung von Kosten–Nutzen–Gesichtspunkten zu evaluieren. Darüber hinaus wären geeignete Kontrollen einzurichten, um die private Nutzung von Poolfahrzeugen auszuschließen.

16.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG werde die Konzernanweisung zur Nutzung von Dienstfahrzeugen derzeit überarbeitet und die bestehenden Regelungen zur Führung von Fahrtenbüchern gemäß der Empfehlung des RH ergänzt.*

Funktionsbezogene
Dienstfahrzeuge

17.1 Die Zuteilung funktionsbezogener Dienstfahrzeuge sollte sicherstellen, dass die berechtigten Dienstnehmer im Not- bzw. Einsatzfall rasch den Flughafen erreichen können. Punkt 2.3 der zum Zeitpunkt der Gebarungsprüfung gültigen Car-Policy sah vor, dass Dienstfahrzeuge – auch ohne Beisein des Dienstnehmers – den im selben Haushalt lebenden Ehepartnern, Lebensgefährten oder Kindern für Privatfahrten im In- und Ausland zur Verfügung standen.

17.2 Der RH bemängelte, dass die Car-Policy bei funktionsbezogenen Dienstfahrzeugen eine Nutzung durch die im selben Haushalt lebenden Angehörigen für Privatfahrten im In- und Ausland erlaubte. Diese Regelung widersprach dem ursächlichen Zweck der Zuteilung eines funktionsbezogenen Dienstfahrzeuges, nämlich die raschestmögliche Erreichung des Flughafengeländes im Not- bzw. Einsatzfall.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, jedenfalls bei funktionsbezogenen Dienstfahrzeugen, die Mitnutzung durch die im selben Haushalt lebenden Angehörigen ohne Beisein des Dienstnehmers zu untersagen, um die raschestmögliche Erreichung des Flughafengeländes im Not- und Einsatzfall nicht zu gefährden.

17.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG sei die Empfehlung des RH nicht sachgerecht. Für die überwiegende Mehrheit der Nutzer von funktionsbezogenen Dienstfahrzeugen werde derzeit der volle steuerliche Hinzurechnungsbetrag angesetzt. Einschränkungen der Nutzung seien daher gegenüber den Mitarbeitern unbillig oder müssten durch eine Gehaltserhöhung ausgeglichen werden. Bei Änderung der gesetzlichen Rahmenbedingungen werde die Flughafen Wien AG eine Anpassung vornehmen.*

17.4 Der RH verwies auf den Widerspruch zur Stellungnahme zu TZ 15, in der die Bedeutung der schnellen Erreichbarkeit des Flughafens im Einsatzfall betont und als Grund für die Gewährung eines Dienstfahrzeuges

genannt wurde. Da die schnelle Erreichbarkeit des Flughafengeländes bei privater Nutzung des Dienstfahrzeuges durch Familienangehörige nicht gewährleistet war, verblieb der RH bei seiner Empfehlung.

Konzernversicherungswesen – Fuhrpark

- 18.1** Die Versicherung von Fahrzeugen und fahrbaren Geräten der Flughafen Wien AG basierte auf Verträgen, die das Konzernversicherungswesen¹⁷ in Evidenz hielt. Obwohl die Anzahl von Kraftfahrzeugen mit amtlichem Kennzeichen von 297 Fahrzeugen im Jahr 2009 auf 303 Fahrzeuge im Jahr 2013 um rd. 2,0 % anwuchs, konnte bei den Versicherungsprämien im gleichen Zeitraum ein Rückgang von rd. 1,5 % erreicht werden. Fahrzeuge und Geräte der Flughafen Wien AG ohne amtliche Kennzeichen waren im Rahmen der Aviation-Haftpflichtversicherung mitversichert.¹⁸

Das Konzernversicherungswesen verwaltete ausschließlich Polizzen und Typenscheine jener Fahrzeuge, die in Verwendung der Flughafen Wien AG selbst standen. Fahrzeuge, die in Verwendung der verbundenen Unternehmen standen, wurden auch von diesen selbstständig administriert und entzogen sich einer zentralen Übersicht des Konzernversicherungswesens.

- 18.2** Der RH bemängelte, dass das Konzernversicherungswesen nicht alle Polizzen von Fahrzeugen und fahrbaren Geräten der Flughafen Wien AG zentral verwaltete.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, die Administration und Evidenzhaltung der Polizzen aller Fahrzeuge und fahrbaren Gerätschaften dem Konzernversicherungswesen zu überantworten, um eine konzernweite Übersicht sicherzustellen und Synergien (wie z.B. Verwaltungsvereinfachung, Fehlervermeidung, rasche Datenaktualisierung) zu nutzen.

- 18.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG seien bereits seit 1. Jänner 2014 alle Fahrzeuge der Tochtergesellschaften in der Flottenpolizze der Flughafen Wien AG integriert.*

¹⁷ Das Konzernversicherungswesen war organisatorisch dem Generalsekretariat der Flughafen Wien AG zugeordnet.

¹⁸ Den fiktiven Anteil der Aviation-Haftpflichtversicherung, der auf die Versicherung Fahrzeuge und Gerätschaften ohne amtliche Kennzeichen entfiel, konnte die Flughafen Wien AG nicht näher beziffern.

Fuhrparkbestand

Flottenstruktur nach Anlage- und Fahrzeugklassen

19.1 (1) Die Bodenfahrzeuge mit eigenem Antrieb auf dem Betriebsgelände der Flughafen Wien AG unterlagen besonderen Einsatzbedingungen. Diese waren einerseits einsatzbedingte Merkmale wie

- ganzjähriger 24-Stunden Betrieb,
- überwiegender Kurzstreckenbetrieb,
- häufiger Fahrerwechsel,
- hoher Anteil von Standläufen¹⁹,
- hoher Anteil von flughafenspezifischen Spezialfahrzeugen²⁰

und andererseits örtliche Gegebenheiten wie

- extreme Windverhältnisse am Vorfeld,
- extreme Temperaturunterschiede,
- eingeschränkte Platzverhältnisse und dadurch erhöhte Unfallgefahr.

Diese besonderen Einsatzbedingungen wirkten zum Teil überdurchschnittlich substanzermüdend auf die Fahrzeugflotte ein.

(2) Der RH wertete die im Anlagenverzeichnis der Flughafen Wien AG erfasste Fahrzeugflotte nach Art, Anschaffungskosten, Abschreibungsgrad und Alter wie folgt aus:

Tabelle 9: Fahrzeugbestand der Flughafen Wien AG							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Veränderung 2008 bis 2013
Motorisierte Fahrzeuge	Stichtag jeweils Jahresende						in %
Gesamt							
Anzahl	1.205	1.207	1.220	1.233	1.270	1.302	8,0
Anschaffungswert (in Mio. EUR)	90,7	93,1	96,0	98,8	101,0	108,3	19,4
durchschnittlicher Anschaffungswert (in EUR)	75.000	77.000	79.000	80.000	80.000	83.000	10,7
abgeschrieben zu (in %)	68	71	75	77	75	72	–
durchschn. Alter (in Jahren)	6,7	7,2	7,5	8,0	8,2	8,8	31,3

Quellen: Flughafen Wien AG; RH

¹⁹ für Spannungsversorgung und Klimatisierung

²⁰ z.B. Enteisierungsfahrzeuge, Kehrblasgeräte, Fahrgasttreppen, Catering-Hubfahrzeuge etc.

Weitere Details zur Flottenstruktur nach Anlage- und Fahrzeugklassen sind dem Anhang 1 bis 4 zu entnehmen. Mit Einführung der Car-Policy (März 2013) erfolgte eine schrittweise Umstellung der Dienstfahrzeuge auf Leasingfahrzeuge. Ab dem Jahr 2013 kamen daher zu der im Anlagenverzeichnis erfassten Anzahl an Fahrzeugen 21 Leasingfahrzeuge (PKW) hinzu.

(3) Die Gesamtzahl der Fahrzeuge im Eigentum der Flughafen Wien AG stieg von Anfang 2009 bis Ende 2013 um 8 % an, während sich der Anschaffungswert aller Fahrzeuge um 19,4 % erhöhte. Der starke Anstieg der Anschaffungswerte war überwiegend auf die Beschaffung teurer Spezialfahrzeuge zurückzuführen.

Die größten Einzelbeschaffungen im überprüften Zeitraum waren zehn Flugzeug-Enteisungsfahrzeuge für den Bereich Abfertigungsdienste im Jahr 2011 (rd. 6,9 Mio. EUR bzw. rd. 20 % des Investitionsvolumens) und acht Kehrblasgeräte für den Bereich Operations im Jahr 2012 (rd. 3,8 Mio. EUR bzw. rd. 11 % des Investitionsvolumens).

Die Flughafen Wien AG beschaffte im Prüfungszeitraum PKW, Klein-LKW und Lieferwagen für rd. 4,3 Mio. EUR bzw. rd. 12 % des Investitionsvolumens. Sie investierte auch regelmäßig in Hebe- und Ladefahrzeuge für den Bereich Abfertigungsdienste. Der Gesamtaufwand für diese Beschaffungen betrug rd. 2,8 Mio. EUR bzw. rd. 8 % des Investitionsvolumens. Das Investitionsvolumen für Feuerwehrfahrzeuge betrug rd. 2,2 Mio. EUR bzw. rd. 6 %.

(4) Sowohl die Summe der Anschaffungswerte aller Fahrzeuge als auch die durchschnittlichen Anschaffungswerte der einzelnen Fahrzeuge erhöhten sich von Anfang 2009 auf Ende 2013 (um 8 % bzw. 19 %). Das durchschnittliche Alter des Fuhrparks erhöhte sich von 6,7 auf 8,8 Jahre. Der Fuhrpark war Ende 2013 insgesamt zu 72 % abgeschrieben (Ende 2008: 68 %), hatte also – im Durchschnitt – nahezu drei Viertel der in der Buchhaltung angesetzten wirtschaftlichen Nutzungsdauer erreicht. Folgende Fahrzeuggruppen wiesen ein durchschnittliches Alter von über zehn Jahren auf:

- Schlepper (die zahlenmäßig größte Fahrzeugklasse; insbesondere die Elektroschlepper waren teilweise seit Jahrzehnten²¹ im Einsatz);
- Feuerwehrfahrzeuge (hohe Einzelinvestitionen mit langer Nutzungsdauer und geringen Einsatzzeiten);

²¹ Ende 2013 waren 23 Schlepper 40 Jahre und älter.

Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeugbeschaffungen und Fuhrparkmanagement

- Cateringhubfahrzeuge (gemäß einem Investitionsprogramm generalüberholt; damit nahm zwar das durchschnittliche Alter dieser Fahrzeugklasse weiter zu, die Fahrzeuge waren aber technisch erneuert);
- Busse und LKW (lange Nutzungsdauer);
- Fahrgasttreppen (teilweises Auslaufen mit Errichtung der zusätzlichen Pierpositionen am neuen Abfertigungsstrakt);
- sonstige Spezialfahrzeuge (Geräteträger für die Schneeräumung wie Unimogs und Traktoren sowie Kommunalfahrzeuge (Müll-, Wasser-, Fäkalienwagen), die eine lange Nutzungsdauer aufwiesen).

19.2 Der RH hielt fest, dass im überprüften Zeitraum Investitionen in hochpreisige Spezialfahrzeuge überwiegend zum Anstieg der Anschaffungswerte des gesamten Fuhrparks beitrugen. Er verwies weiters auf die in vielen Bereichen lange Nutzungsdauer der Fahrzeuge.

Flottenstruktur nach
Bereichen

20.1 Der RH stellte die den einzelnen Bereichen bzw. den verbundenen Unternehmen der Flughafen Wien AG zugeordnete Anzahl von Fahrzeugen zum 30. Juni 2013 in der folgenden Tabelle dar:

Fuhrparkbestand

Tabelle 10: Verteilung der Fahrzeuge auf die Bereiche

Organisationseinheit (Bereiche, Tochterunternehmen)	personenbezogene Dienstfahrzeuge	sonstige Kfz	Gesamt ¹	Anteil
				in %
B Planung, Bau, Bestandsmanagement	1	26	27	2,1
C, G Vorstand, Generalsekretariat	3	1	4	0,3
F Finanzen	1	0	1	0,1
I Informationssysteme	1	14	15	1,2
K Kommunikation	1	3	4	0,3
L Immobilien-Management	2	6	8	0,6
N Center-Management	1	1	2	0,2
O Operations	2	199	201	15,7
P Personal	2	4	6	0,5
R Revision	1	0	1	0,1
T Technische Dienstleistungen	1	62	63	4,9
V Abfertigungsdienste (Leitung)	1	5	6	0,5
VC Frachtdienste	0	122	122	9,5
VR Vorfeldabfertigung	0	647	647	50,5
VT Verkehrsabfertigung	0	63	63	4,9
Y Strategie, Controlling	1	0	1	0,1
Z Zentraler Einkauf	1	4	5	0,4
GetService Dienstleistungs GesmbH	1	0	1	0,1
GetService Flughafen-Sicherheits- und Servicedienst GmbH	1	0	1	0,1
LOAV Flugplatz Vöslau BetriebsGmbH	1	13	14	1,1
MAZUR Mazur Parkplatz GmbH	0	1	1	0,1
ÖBA VIE ÖBA GmbH	1	0	1	0,1
VAH Vienna Aircraft Handling GmbH	1	32	33	2,6
VAI Vienna Airport Infrastruktur Maintenance GmbH	4	24	28	2,2
VIAS Vienna International Airport Security Services GesmbH	1	25	26	2,0
VINT Vienna International Beteiligungsmanagement GesmbH	1	0	1	0,1
SCA Schedule Coordination Austria GmbH ²	1	0	0	0,1
Summe	31	1.252	1.283	100

Rundungsdifferenzen möglich

¹ lt. Meldung der Organisationseinheiten gegenüber dem RH, Stichtag 30. Juni 2013

² Das Fahrzeug des Geschäftsführers der SCA befand sich im Anlagenbestand der Flughafen Wien AG, obwohl diese keine Mehrheit an der SCA hielt.

Quellen: Flughafen Wien AG; RH

Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeugbeschaffungen und Fuhrparkmanagement

Mit 838 Fahrzeugen bzw. rd. 65 % aller Fahrzeuge verfügte der Bereich Abfertigungsdienste über den zahlenmäßig größten Fuhrpark.

Eine zentrale, strukturierte und aktuelle Übersicht über die von der Flughafen Wien AG eingesetzten Fahrzeuge bestand nicht. Auch verfügte die Flughafen Wien AG über keine zentrale Übersicht bezüglich des Status der Fahrzeuge, ob diese bspw. betriebsbereit, zur Reparatur oder – aus dem Normalbetrieb ausgeschieden – nur mehr als Reservefahrzeug oder als Ersatzteilsponder dienten. Damit fehlte auch ein Überblick über die Nutzungsintensität (siehe TZ 30) und den Bedarf an Fahrzeugen.

Die Flughafen Wien AG vertrat die Ansicht, dass es ausreichte, wenn die das jeweilige Fahrzeug nutzenden Bereiche bzw. Organisationseinheiten einen Überblick über den aktuellen Fahrzeugbestand und -status hätten.

- 20.2** Der RH hielt kritisch fest, dass kein aktueller, konzernweiter Überblick über den Fuhrpark der Flughafen Wien AG und ihrer verbundenen Unternehmen bestand. Er konnte zwar nachvollziehen, dass ein Überblick für die unmittelbaren Fahrzeugverantwortlichen am wichtigsten sei, erachtete einen konzernweiten Überblick aber auch auf zentraler Ebene für zweckmäßig.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, im Rahmen eines zentralen Fuhrparkmanagements die Datenerfassung im bestehenden IT-System so zu steuern, dass ein aktueller Überblick über den Fahrzeugbestand und -status der gesamten Fahrzeugflotte der Flughafen Wien AG generiert werden kann. Dies könnte dazu beitragen, den Fahrzeugeinsatz bereichsübergreifend zu steuern und den Umfang des Fahrzeugbestands kontinuierlich zu hinterfragen, um damit Kosten und Nutzen für die Flughafen Wien AG zu optimieren.

- 20.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG würde im Rahmen der Umsetzung eines zentralen Fuhrparkmanagements die Datenerfassung bzw. Datenaktualität auf Basis von SAP entsprechend verbessert. Der Einsatz einer Planungssoftware würde nach Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkten evaluiert. In jüngerer Vergangenheit seien auf Initiative des Zentralen Einkaufs in mehreren Fällen bereichs- und abteilungsübergreifende Synergien genutzt worden und so – auch ohne Softwareunterstützung – der geplante Fahrzeugbestand reduziert worden.*

Fuhrparkbestand

Fuhrpark im Segment Handling **21.1** Am Flughafen Wien bot der Flughafenbetreiber Flughafen Wien AG die Abfertigungsdienstleistungen²² am Vorfeld zwar führend an, stand jedoch mit einem privaten Anbieter im Wettbewerb. Auf anderen europäischen Flughäfen erbrachten die Airlines selbst oder private Dritte diese Dienstleistungen. EU-rechtlich waren zur Zeit der Gebarungsüberprüfung auf größeren europäischen Flughäfen mindestens zwei Anbieter von Abfertigungsdienstleistungen vorgesehen.

Tabelle 11: Umsatz Flughafen Wien AG und Segment Handling

	2009	2010	2011	2012	2013	Veränderung 2009 bis 2013
	in Mio. EUR					in %
Gesamtumsatz	501,7	533,8	582,0	607,4	622,0	24,0
Umsatz Segment Handling ¹	169,8	165,2	160,5	153,8 ²	151,9	- 10,5
	Anzahl					
Fahrzeuge im Segment Handling	851	855	867	897	914	7,4

¹ Unter Segment Handling fasste die Flughafen Wien AG die Abfertigungsdienste, die VIAS und die VAH im Jahresabschluss zusammen.

² Der Wert wurde von der Flughafen Wien AG nachträglich auf 155,9 Mio. EUR angepasst.

Quellen: Jahresabschlüsse Flughafen Wien AG (Konzernabschluss); RH

Wie in der Tabelle dargestellt, sank der Umsatz des Segments Handling – das etwa zwei Drittel aller Fahrzeuge der Flughafen Wien AG nutzte – von 2009 bis 2013 kontinuierlich und nahm anteilmäßig von rund einem Drittel auf ein Viertel des Gesamtumsatzes ab.

21.2 Der RH verwies auf die abnehmenden Umsätze des Segments Handling als größter Fahrzeugnutzer innerhalb der Flughafen Wien AG und damit auf das Risiko zu hoher Kosten. Er verwies weiters darauf, dass die von der Flughafen Wien AG angebotenen Abfertigungsdienstleistungen zumindest mittelfristig größerem Wettbewerbsdruck gegenüberstehen könnten.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, die für Abfertigungsdienstleistungen erforderliche Fahrzeugflotte rechtzeitig dem – unter verschärften Wettbewerbsbedingungen – zu erwartenden Bedarf anzupassen.

21.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG stehe der Geschäftsbereich Abfertigungsdienste (GB-V) seit 2000 im Wettbewerb und sei daher ständig um Maßnahmen zur Kostensenkung bemüht. Zudem würden laufend Szenarien betreffend möglicher Verluste von bestehenden Kun-*

²² Bereich Abfertigungsdienste, Vienna Aircraft Handling GmbH und Vienna International Airport Security Services GmbH

den definiert und die dadurch erforderlichen Reduktionen bei Personal und Gerät ermittelt. In den letzten Jahren seien die Gerätebeschaffungen fast zur Gänze Ersatzinvestitionen gewesen.

Aussonderung
und Verkauf von
Fahrzeugen

Malversation bei Fahrzeugverkäufen

22.1 Im März 2012 kam beim Verkauf eines Fahrzeugs der Flughafen Wien AG durch einen Unfall eines der zwei am Verkauf beteiligten Mitarbeiter zutage, dass es zu einer Malversation bzw. dem Versuch, Teile des Verkaufserlöses privat zu vereinnahmen, gekommen war. Beide beteiligten Mitarbeiter gaben den Verkaufspreis unternehmensintern niedriger als tatsächlich vereinbart an: Der den Käufer vermittelnde Mitarbeiter gab gegenüber dem den Verkauf bearbeitenden Zentralen Einkauf einen Preis von 20.000 EUR (anstatt richtig 26.000 EUR) an, der zuständige Mitarbeiter des Zentralen Einkaufs stellte den offiziellen Verkaufsvertrag mit 10.000 EUR aus. Beide Mitarbeiter wurden daraufhin entlassen.

Der beteiligte Mitarbeiter des Zentralen Einkaufs war vor 2012 viele Jahre mit der Beschaffung, dem Verkauf und dem Management von Fahrzeugen im Bereich Abfertigungsdienste (als Berater in anderen Bereichen wie Technik) betraut. Die Flughafen Wien AG überprüfte nach der aufgedeckten Malversation die von dem Mitarbeiter früher betreuten Geschäfte nicht umfassend.

Darunter fiel bspw. im Jahr 2009 der Verkauf von 36 Stück PKW:

- 28 PKW, beschafft in den Jahren 2003 und 2004 (voll abgeschriebener Anschaffungswert jeweils zwischen rd. 10.000 EUR und 11.000 EUR), verkauft zu je 322,58 EUR sowie
- acht PKW, beschafft im Jahr 2005 (Anschaffungswert jeweils rd. 11.200 EUR), verkauft zu je 200 EUR (Buchwertverlust je Fahrzeug 1.120 EUR).

Zu diesen Fahrzeugverkäufen lagen keine Geschäftsunterlagen vor. Die Flughafen Wien AG teilte dem RH mit, dass die Unterlagen zum Verkauf der 28 Fahrzeuge 2012 der Polizei – die nach der Malversation Erhebungen anstellte – übergeben und von dieser noch nicht retourniert worden waren. Zu den acht PKW gebe es keine Dokumentation über den Verkaufsprozess bzw. sei unklar, ob diese ebenfalls der Polizei übergeben worden war.

Nach den Eurotax-Listen des Jahres 2009 hatten die betreffenden Fahrzeuge einen Einkaufswert von zumindest ca. 3.400 EUR (der Verkaufspreis wäre entsprechend höher gewesen). Zu den tatsächlich erlösten Preisen ergäbe sich eine Differenz von insgesamt über 100.000 EUR. Über den damaligen Zustand der Fahrzeuge, der eine zusätzliche Wertminderung verursachen hätte können, gab es bei der Flughafen Wien AG keine Unterlagen, nach Erinnerung der Nutzer sei er schlecht gewesen.

Ein wirksames IKS bezüglich des Verkaufs bzw. sonstigen Ausscheidens von Fahrzeugen fehlte. Die Flughafen Wien AG ließ in der Folge der Malversation den Verkaufsprozess durch die Interne Revision prüfen und legte für den Verkauf von Anlagegüter neue Regelungen fest (siehe TZ 28).

- 22.2** Der RH kritisierte, dass die Flughafen Wien AG bis zu der beim Fahrzeugverkauf aufgedeckten Malversation über keine wirksamen IKS-Kontrollmaßnahmen für Fahrzeugverkäufe verfügte, die verdächtige Geschäftsfälle als nachprüfenswert gemeldet oder die beschriebene Malversation verhindern hätten können. Darüber hinaus war die Flughafen Wien AG 2013 nicht mehr in der Lage festzustellen, welche Geschäftsunterlagen zu Fahrzeugverkäufen sie außer Haus gegeben hatte.
- 22.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG seien die Fahrzeugverkäufe des betreffenden Mitarbeiters im Rahmen einer Prüfung durch die Interne Revision „Abwicklung von Anlagenverkäufen bei der Flughafen Wien AG“ (mit)geprüft worden.*
- 22.4** Der RH entgegnete, dass es trotz Prüfung durch die Interne Revision zur Zeit der Gebarungsüberprüfung unklar war, ob es zum Verkauf der acht PKW im Jahr 2005 jemals Unterlagen gegeben hatte.

Regelung von Aussonderung und Verkauf von Fahrzeugen

- 23.1** Infolge der Aufdeckung einer Malversation (siehe TZ 22) untersuchte die Interne Revision der Flughafen Wien AG im ersten Halbjahr 2012 die Abwicklung von Verkäufen mobiler Wirtschaftsgüter (in erster Linie Kfz). In ihrem Endbericht stellte sie mangelnde Nachvollziehbarkeit bzw. Nichteinhaltung der damals gültigen Dienstanweisung bei untersuchten Verkäufen fest. Malversationen konnten mangels ausreichender Aufzeichnungen weder bewiesen noch ausgeschlossen werden. Unter anderem lagen für den vor 2009 erfolgten Verkauf von fünf PKW zu je 100 EUR keine Gutachten oder Aktennotizen zum Schätzwert vor.

Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeugbeschaffungen und Fuhrparkmanagement

Die Interne Revision entwarf verschiedene Vorschläge für eine Neugestaltung des Prozesses „Ausscheiden und Verkauf von Wirtschaftsgütern“.

In der Folge regelte ab September 2012 eine Konzernanweisung²³ den Prozess des Ausscheidens und insbesondere des Verkaufs von Wirtschaftsgütern neu. Dieser lag nun ausschließlich im Zuständigkeitsbereich des Zentralen Einkaufs. Für den Verkauf waren die Festlegung eines Ausrufungspreises (Fachgutachten bei Fahrzeugen mit Eurotax-Wert über 1.000 EUR), das Verbot von Barzahlungen sowie die Bekanntmachung zunächst über das Intranet der Flughafen Wien AG, bei Nichterfolg bzw. nach Ermessen des Zentralen Einkaufs auch über andere Wege vorgesehen.

Die folgende Tabelle zeigt den Abgang von Fahrzeugen und Zubehörteilen der Flughafen Wien AG von 2009 bis 30. Juni 2013:

Tabelle 12: Abgänge von Fahrzeugen und Zubehörteilen		
Abgangsübersicht	gesamte Periode	davon nach 17. September 2012
	Anzahl	
Verkäufe	200	46
Aussonderungen (Verschrottung, Entsorgung)	132	14
Abgänge gesamt	332	60
	in Mio. EUR	
Abgang Anschaffungswert	14,3	1,7
Verkaufserlöse	1,6	0,3
Buchgewinne	1,0	0,0

Quellen: Flughafen Wien AG; RH

Auf Basis eines risikoorientierten Ansatzes untersuchte der RH neun Verkäufe bzw. Aussonderungen, die nach Inkrafttreten der Konzernanweisung, die den Prozess des Ausscheidens und insbesondere des Verkaufs von Wirtschaftsgütern regelte, erfolgt waren. Dabei stellte er keine Abweichungen vom vorgesehenen Prozess fest.

23.2 Der RH erachtete den in der Konzernanweisung für Aussonderung und Verkauf festgelegten Prozess des Ausscheidens von Fahrzeugen für im Wesentlichen zweckmäßig. Ohne regelmäßige Kontrollen über die Einhaltung der Prozessanweisungen waren allerdings weitere Malversationen nicht auszuschließen. Die durch den RH überprüfbare Periode

²³ 16. Konzernanweisung, freigegeben vom Vorstand der Flughafen Wien AG am 17. September 2012

nach Inkrafttreten der Konzernanweisung war noch zu kurz, um eine abschließende Beurteilung zu ermöglichen, ob der vorgesehene Prozess regelmäßig eingehalten wird. Auch war aus den Zahlen bisher kein Anstieg der erzielten Buchgewinne abzuleiten.

Ebenso sah der RH den in der Konzernanweisung für Aussonderung und Verkauf festgelegten Vorzug der Bekanntmachung von Verkäufen über das Intranet kritisch. Damit wird – bei Nichtnutzung des Ermessens des Zentralen Einkaufs zur externen Bekanntmachung – den Mitarbeitern der Flughafen Wien AG ein Vorzug eingeräumt, zugleich aber auf die Möglichkeit höherer externer Gebote verzichtet.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, in ihrer Konzernanweisung für Aussonderung und Verkauf festzulegen, dass Fahrzeugverkäufe jedenfalls sowohl intern als auch extern bekanntzumachen sind. Weiters empfahl der RH, die Interne Revision nach Ablauf von etwa drei Jahren zu beauftragen, den Prozess zum Ausscheiden von Fahrzeugen zu evaluieren und seine Einhaltung zu prüfen.

23.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG sei die Feststellung teilweise unzutreffend, weil externe Verkaufsbekanntmachungen (Internet) bereits seit 7. Jänner 2013 vorgenommen werden, also nur 3 Monate nach Inkrafttreten der neuen Konzernanweisung.*

23.4 Der RH hielt fest, dass externe Verkaufsbekanntmachungen auf Eigeninitiative erfolgten und nicht durch die Konzernanweisung vorgeschrieben waren. Er verblieb daher bei seiner Empfehlung, dass in der Konzernanweisung für Aussonderung und Verkauf festzulegen ist, Fahrzeugverkäufe jedenfalls sowohl intern als auch extern bekanntzumachen.

Verwendung als Ersatzteilsponder

24.1 Einige nicht mehr betriebsbereite Fahrzeuge (Spezialfahrzeuge, aber auch bspw. Lieferwagen) wurden – wie auch in der Konzernanweisung für Aussonderung und Verkauf vorgesehen – als „Ersatzteilsponder“ verwendet. Diese Fahrzeuge verblieben in der Disposition des ursprünglichen Bereichs. Sowohl die vom Bereich Technische Dienstleistungen betriebene Werkstatt der Flughafen Wien AG als auch die Bereiche selbst (bei Kleinreparaturen in Eigenregie) bedienten sich der benötigten Teile aus diesen Fahrzeugen.

Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeugbeschaffungen und Fuhrparkmanagement

Die Ersatzteilsponder-Fahrzeuge waren ungesichert auf dem Vorfeld (Airside) abgestellt, die Teileentnahme folgte keinem festgelegten Prozess und wurde nicht kontrolliert. Diese Fahrzeuge verblieben auch weiterhin im Anlagenverzeichnis.

Die Interne Revision der Flughafen Wien AG hatte bereits 2012 in ihrem Bericht zur Abwicklung von Anlagenverkäufen bei der Flughafen Wien AG als Maßnahme mittlerer Priorität die Schaffung eines abgesicherten Bereichs zur Lagerung ausgesonderter Fahrzeuge empfohlen.

- 24.2** Der RH sah kritisch, dass es jeder auf dem Vorfeld (Airside) tätigen Person möglich war, Teile aus den abgestellten Ersatzteilspondern – auch für den privaten Gebrauch – zu entnehmen. Der RH erachtete den völligen Mangel an Kontrolle über diese im Eigentum der Flughafen Wien AG stehenden Werte auch aus dem Gesichtspunkt der Compliance für unzureichend.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, eine organisatorische Zusammenfassung der als Ersatzteilsponder dienenden Fahrzeuge im Bereich Technische Dienstleistungen (Werkstatt) sowie Möglichkeiten zur Sicherung der Fahrzeuge – und damit zur Umsetzung der Empfehlung der Internen Revision – zu prüfen.

- 24.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG sei die entsprechende Konzernanweisung bereits insoweit geändert worden, als entnommene Ersatzteile eines Fahrzeuges dokumentiert werden. Eine auch nur ansatzweise wirtschaftlich vertretbare Lösung zur diebstahlsicheren Verwahrung von als Ersatzteilsponder dienenden Fahrzeugen konnte noch nicht gefunden werden bzw. sei auch nicht in Sicht.*

Bestands-Überprüfung mittels Stichprobe und Sichtkontrollen

- 25.1** Der RH kontrollierte, ob die zur Zeit der Gebarungsüberprüfung im Anlagenverzeichnis der Flughafen Wien AG geführten Fahrzeuge tatsächlich vorhanden waren. Dazu teilte er den Fahrzeugbestand der auf dem Flughafen Wien stationierten mehrspurigen Fahrzeuge in drei Risikoklassen:
- A) Fahrzeuge mit amtlichem Kennzeichen,
 - B) PKW, Klein-LKW und Lieferwagen ohne amtliches Kennzeichen sowie
 - C) andere (Spezial-)Fahrzeuge ohne amtliches Kennzeichen.

Fuhrparkbestand

Bei der Klasse A unterzog der RH alle Fahrzeuge einer Sichtkontrolle mit stichprobenartiger Überprüfung von Fahrtenbuch und Zulassungsschein (Fahrgestellnummer, Prüfplakette), für die Klassen B und C zog er jeweils eine Stichprobe²⁴ der im Anlagenverzeichnis der Flughafen Wien AG erfassten Fahrzeuge. Die in den Stichproben enthaltenen Fahrzeuge überprüfte der RH teils selbst per Sichtkontrolle, teils mit Unterstützung der Flughafen Wien AG (Fotodokumentation).

Bei den Sichtkontrollen stellte der RH für verschiedene Fahrzeuge fest, dass deren amtliches Kennzeichen nicht mit dem im Anlagenverzeichnis angegebenen Kennzeichen übereinstimmte. Die entsprechenden Erhebungen des RH ergaben, dass diese Fahrzeuge nach dem Stichtag des übergebenen Anlagenverzeichnisses innerhalb der Flughafen Wien AG umgemeldet worden waren.

- 25.2** Der RH stellte fest, dass alle von der Überprüfung umfassten Fahrzeuge physisch vorhanden waren. Damit wurde für alle Fahrzeuge mit amtlichem Kennzeichen das Vorhandensein und die Erfassung in den Büchern verifiziert.

Instandhaltung

Instandhaltungskosten für Fahrzeuge

- 26.1** Die Kosten für die Instandhaltung (Wartung und Reparaturen) der Fahrzeuge betragen 2009 bis 2013 durchschnittlich 5,4 Mio. EUR pro Jahr. Das waren jährlich rd. 5,5 % des Anschaffungswertes der Fahrzeuge.

Tabelle 13: Übersicht Instandhaltungskosten						
Instandhaltungskosten	2009	2010	2011	2012	2013	Durchschnitt
	in Mio. EUR					
jährliche Instandhaltungskosten (konzerneigene Werkstatt)	5,09	5,40	5,55	5,45	4,88	5,27
jährliche Instandhaltungskosten (durch Dritte)	0,11	0,14	0,14	0,17	0,12	0,14
gesamt	5,20	5,54	5,69	5,62	5,00	5,41

Quelle: Flughafen Wien AG

Die Flughafen Wien AG nutzte Fahrzeuge nach eigener Aussage in der Regel solange sie betriebstauglich waren und eine Reparatur noch wirtschaftlich vertretbar war. Die Instandhaltungskosten je Fahrzeug wur-

²⁴ Stichprobe von je 148 Fahrzeugen

den zwar elektronisch erfasst, eine individuelle Auswertung erfolgte in der Regel nicht. Die für Fahrzeuge Verantwortlichen schätzten den voraussichtlichen Ersatzzeitpunkt ab. Den früher üblichen Einbau von Betriebsstundenzählern – viele Fahrzeuge legten nur relativ geringe Strecken zurück, liefen aber lange Zeit im Standbetrieb – hatte die Flughafen Wien AG aus Kostengründen eingespart.

Eine Auswertung der Instandhaltungsaufträge je Fahrzeug durch den RH ergab bei einigen Fahrzeugen im Verhältnis zum Zeitwert hohe Instandhaltungskosten. Als Beispiele sind in der folgenden Tabelle einige Fälle angeführt:

Tabelle 14: Beispiele für hohe Wartungs- und Reparaturkosten 2009 bis 2013

Auswertungszeitraum 1. Jänner 2009 bis 30. September 2013	Kumulierte Instand- haltungskosten	Anschaffungswert	Aktivierungsjahr
	in EUR		
Lieferwagen 1 (4120559)	32.699	19.125	2007
Lieferwagen 2 (4120563)	33.896	19.124	2007
Lieferwagen 3 (4120621)	38.331	25.400	2008
Spezialfahrzeug (4210041)	38.770	53.442	1991
Dieselschlepper (4320586)	38.838	33.333	2004
E-Schlepper 1 (4330046)	29.760	5.604	1969
E-Schlepper 2 (4330118)	26.910	17.526	1990
Fräse (4360061)	28.433	5.171 ¹	1996
Traktor 1 (4390011)	24.331	539 ¹	1996
Traktor 2 (4390013)	26.647	583 ¹	1996
Traktor 3 (4390014)	22.193	583 ¹	1996
Traktor 4 (4390023)	32.092	2.094 ¹	1998
Traktor 5 (4390505)	26.707	24.485	2006
Enteisungsgerät (4720019)	29.428	1.364 ¹	1996

¹ Die in der Buchhaltung ausgewiesenen geringen Anschaffungswerte konnten nicht verifiziert werden, weil der Anschaffungszeitpunkt zu lange zurück lag.

Quellen: Flughafen Wien AG; RH

Die Flughafen Wien AG beabsichtigte, künftig die Austauschzyklen im Rahmen eines noch umzusetzenden zentralen Fuhrparkmanagements festzulegen (vgl. TZ 12).

- 26.2** Der RH hielt kritisch fest, dass in einigen Fällen die Instandhaltungskosten der Fahrzeuge angesichts des Zeitwerts (Anschaffungswert und Alter) nicht mehr angemessen waren. Auch wenn insbesondere bei Fahrzeugen des Winterdienstes (Sofort-)Reparaturen notwendig sein

können, um den ungestörten Flughafenbetrieb aufrechtzuerhalten, wiesen hohe Relationen von Instandhaltungskosten zum Zeitwert nach Ansicht des RH auf unzureichende Austauschplanungen hin.

Der RH empfahl, die Instandhaltungskosten je Fahrzeug so vorzuhalten, dass ab einer bestimmten Höhe ein Austausch vorgeschlagen wird. Hierzu wäre es zweckmäßig, die Instandhaltungskosten je Fahrzeug automatisiert auszuwerten und bestimmte Warnsignale bei der Überschreitung von Schwellenwerten (z.B. Häufung von Reparaturen, Überschreitung definierter Kostengrenzen) festzulegen. In diesem Zusammenhang wäre die Zweckmäßigkeit des Einbaus von Betriebsstundenzählern unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten erneut zu evaluieren, um den zweckmäßigsten Wartungszeitpunkt datengestützt ermitteln zu können.

- 26.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG werde sie die Empfehlung im Rahmen der Umsetzung eines zentralen Fuhrparkmanagements berücksichtigen.*

Der Entfall der Betriebsstundenzähler beziehe sich lediglich auf PKW und Kleinbusse. Bei diesen Standardfahrzeugen würden die Wartungsintervalle nicht nach Betriebsstunden, sondern nach einem definierten Zeitintervall (1/2-, 1/3- oder 1-jährig) durchgeführt.

Anhand der Fuhrparkdatenbank des Geschäftsbereichs Abfertigungsdienste erfolge eine individuelle Auswertung der Instandhaltungskosten. Einerseits werde nach Kostenstellen und andererseits nach einzelnen Gerätegruppen und einzelnen Geräten ausgewertet. Die Abweichungen der aktuellen zu den durchschnittlichen Kosten je Gerätegruppe würden kontrolliert und die Plausibilität der Verrechnung von einzelnen Aufträgen geprüft.

Für die einsatzintensiven Fahrzeuge bspw. des Winterdienstes war für die Flughafen Wien AG die qualitative Beurteilung wesentlicher als die wirtschaftliche Beurteilung.

- 26.4** Der RH wies darauf hin, dass die Fuhrparkdatenbank nur den Geschäftsbereich Abfertigungsdienste abdeckte, und betonte den nicht nur retrospektiven, sondern auch zukunftsorientierten Nutzen der Analyse der Instandhaltungskosten (Austausch von Fahrzeugen).

Betrieb der Fahrzeug-Werkstatt

27.1 Die Flughafen Wien AG verfügte über eine eigene Werkstatt für Fahrzeuge. Diese wurde vom Bereich Technische Dienstleistungen betrieben und wartete und reparierte einen Großteil der Flughafen Wien AG-eigenen Fahrzeuge, außer es bestand die vertragliche Verpflichtung, Arbeiten in einer Vertragswerkstatt vornehmen zu lassen. Auch die Wartung und Reparatur von Spezialfahrzeugen erfolgte in der Regel in der Werkstatt, in Ausnahmefällen wurden externe Fachleute herangezogen. Zur Werkstatt gehörte auch ein Werkstattwagen für Reparaturarbeiten direkt auf dem Vorfeld.

Tabelle 15: Kenndaten der Werkstatt 2009 bis 2013

	2009	2010	2011	2012	2013 ⁴
Mitarbeiter (VZÄ ¹)	43,7	43,7	42,7	42,7	42,5
	in Mio. EUR				
externe Erlöse	0,24	0,26	0,24	0,37	0,28
<i>davon</i>					
<i>gegenüber Mitarbeitern</i>	0,02	0,04	0,03	0,04	0,04
interne Leistungsverrechnung	4,24	4,62	4,49	4,40	4,92
„Konsolidierung“ ²	- 0,12	- 0,14	- 0,10	- 0,20	- 0,14
Aufwand	- 4,16	- 4,69	- 4,54	- 4,51	- 4,87
Ergebnis	0,20	0,05	0,09	0,06	0,19
	in %				
Auslastung ³	93,6	96,5	98,7	93,9	104,9 ⁵

Rundungsdifferenzen möglich

¹ Vollzeitäquivalent

² Die Kostenstelle Werkstatt ist Teil eines größeren Profit-Centers, das Ergebnis zwischen beiden muss konsolidiert werden, um ein Ergebnis der Kostenstelle darzustellen.

³ berechnet durch Werkstatt selbst

⁴ Hochrechnung auf Basis drittes Quartal 2013

⁵ inkl. Überstunden insbesondere aufgrund Winterdienst 2013

Quellen: Flughafen Wien AG; RH

Die Werkstatt erbrachte ein positives Ergebnis (inkl. interner Mieten und sonstiger Gemeinkosten). Zur Zeit der Gebarungsprüfung diskutierte die Flughafen Wien AG mögliche Reorganisationsmaßnahmen im Bereich Technische Dienstleistungen, einschließlich der Werkstatt.

Die Werkstatt rechnete die intern, also gegenüber der Flughafen Wien AG und ihren Töchtern erbrachten Leistungen, zu ca. 96 % nach Arbeitsstunden ab. Die Flughafen Wien AG verglich die intern verrechneten Stundensätze periodisch mit Stundensätzen verschiedener umliegender privater Werkstätten. Im Jahr 2012 kostete die intern verrechnete Leistungsstunde etwa 70 % einer extern eingekauften Leistungsstunde. Inwieweit die Dauer bestimmter Leistungen zwischen

Instandhaltung

der Werkstatt der Flughafen Wien AG und externen Leistungsanbietern vergleichbar war, war nicht dokumentiert. Mündlich räumten Vertreter des Bereichs Technische Dienstleistungen ein, dass die Arbeiten wahrscheinlich länger als in externen Werkstätten dauerten, ein genauer Vergleich, insbesondere bei den vielen Spezialfahrzeugen, war jedoch kaum möglich. Die Flughafen Wien AG begründete die längeren Wartungsarbeiten auch mit der Diversität der Anforderungen an das Werkstattpersonal.

- 27.2** Der RH sah den Betrieb einer eigenen Werkstatt durch die Flughafen Wien AG als zweckmäßig an, um Betriebsbeeinträchtigungen aufgrund defekter Fahrzeuge möglichst kurz zu halten. Auch erschwerte die Tatsache, dass viele Fahrzeuge nicht mit einem amtlichen Kennzeichen für den Straßenverkehr zugelassen waren, die Verbringung zu externen Werkstätten. Der RH kritisierte jedoch, dass die Flughafen Wien AG die durchschnittlichen Arbeitszeiten für Instandhaltungen nicht mit externen Anbietern verglich.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, die internen Kosten – d.h. die bewerteten durchschnittlichen Arbeitszeiten – für die wichtigsten, regelmäßig anfallenden Werkstatt-Leistungen zu erfassen und mit den Sätzen externer Anbieter zu vergleichen.

Einhaltung der
Wartungszyklen

- 28.1** Den zuständigen Fahrzeugverantwortlichen oblag es, die Fahrzeuge zu den regelmäßig vorgeschriebenen Wartungen in die Werkstatt der Flughafen Wien AG zu bringen. Eine zentrale Übersicht bestand nicht; die Wartungsintervalle wurden zwar in das IT-System der Werkstatt eingepflegt, doch erfolgte keine Auswertung, welche Fahrzeuge zur Wartung kommen sollten und ob alle vorgeschriebenen Wartungen vorgenommen worden waren.

- 28.2** Der RH kritisierte, dass die ordnungsgemäße Durchführung der vorgeschriebenen Wartungen nicht zentral kontrolliert wurde.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, regelmäßig eine Auswertung zum Abgleich der vorgesehenen mit den stattgefundenen Wartungen durchzuführen. Die säumigen Fahrzeugverantwortlichen wären auf die nötigen Wartungsarbeiten hinzuweisen. Dies könnte etwa durch ein zentrales Fuhrparkmanagement in Kooperation mit dem Bereich Technische Dienstleistungen erfolgen.

- 28.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG sei die Kritik des RH nicht nachvollziehbar. Die dezentrale Verantwortung für das Wartungsmanagement sei nicht per se nachteilig. Beispielsweise würden die Fahr-*

Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeugbeschaffungen und Fuhrparkmanagement

zeuge des Geschäftsbereichs Abfertigungsdienste nach definierten Wartungszyklen und darauf aufbauenden Wartungslisten gewartet. Dies diene nicht nur der sicheren Funktion des Gerätes, sondern werde auch von den Kunden gefordert und bei jedem Audit einer Airline entsprechend kontrolliert.

- 28.4 Der RH entgegnete, dass die dezentrale Verantwortung für das Wartungsmanagement nicht kritisiert wurde, dass aber die säumigen Fahrzeugverantwortlichen auf die nötigen Wartungsarbeiten hinzuweisen wären. Der RH verblieb bei seiner Empfehlung.

Tankmanagement

Allgemeines

- 29 Die Flughafen Wien AG verfügte über betriebseigene Tankstellen sowohl auf dem zutrittsgeregelten Vorfeld (Airside) als auch auf dem allgemein zugänglichen Betriebsgelände (Landside). Ein mobiles Tankfahrzeug versorgte jene Spezialfahrzeuge auf dem Vorfeld, für die eine Anfahrt der Tankstelle nicht zweckmäßig war (geringe Geschwindigkeit, Kurzhalten der Betriebsunterbrechung). Im Jahr 2012 betrug die betankte Treibstoffmenge rd. 3,2 Mio. Liter²⁵, davon gab das Tankfahrzeug rund ein Drittel ab.

Identifikation der Fahrzeuge bei der Betankung

- 30.1 (1) Zur Freigabe der Zapfsäule an der (Selbstbedienungs-)Tankstelle war ein jedem Fahrzeug zugeordneter „Tankschlüssel“ (früher „Tankkarte“; Identifikation durch Chip) erforderlich. Dieser ordnete den Betankungsvorgang – außer bei den Tochtergesellschaften VAH und VIAS, wo ein Tankschlüssel mehreren Fahrzeugen zugeordnet war – einem bestimmten Fahrzeug zu. Die Flughafen Wien AG wertete diese Daten nicht zentral aus.

(2) Die Interne Revision hatte bereits 2011 festgestellt, dass im Schnitt 10 % aller zugelassenen PKW, Klein-LKW und Lieferwagen weniger als fünf Betankungen im Jahr aufwiesen und mitunter nicht die zu dem jeweiligen Fahrzeug gehörenden Tankschlüssel verwendet worden waren. Auch hatte die Interne Revision 2011 darauf hingewiesen, dass ein möglicher Missbrauch von Tankschlüsseln nicht ausschließbar wäre.

(3) Die Analyse der Betankungsdaten 2012 und 2013 durch den RH ergab, dass die Erfassung und Verknüpfung einiger Tankschlüssel und Fahrzeuge weiterhin fehlerhaft war. Überdies erfolgten bei zwei Fahr-

²⁵ inkl. 190.000 kg Erdgas Betankung der von der Gebarungsüberprüfung erfassten Fahrzeuge, insgesamt verbrauchte die Flughafen Wien AG 2012 rd. 3,3 Mio. Liter/kg Treibstoffe (inkl. Aggregate, Förderbänder etc.)

zeugnummern Betankungen, die nicht (mehr) in den Anlagenverzeichnissen enthalten waren.

Etwa 25 Fahrzeuge tankten 2012 bzw. 2013 nur geringe Mengen Treibstoff und wiesen daher nur eine geringe Fahr- bzw. Betriebsleistung auf.

- 30.2** Der RH wies kritisch darauf hin, dass die Flughafen Wien AG über keine zentrale – funktional taugliche – Auswertung der Tankdaten verfügte. Ebenso kritisierte der RH, dass die in den Revisionsberichten 2011 angesprochenen Risiken – insbesondere die missbräuchliche Verwendung von Tankschlüsseln – auch zur Zeit der Gebarungsüberprüfung durch den RH weiterhin bestanden und die Flughafen Wien AG zwischenzeitlich keine konkreten Lösungen erarbeitet hatte. Beispielsweise wäre eine zyklische Auswertung der im IT-System vorhandenen Betankungsdaten ohne großen Zeitaufwand möglich und könnte Hinweise auf wenig genutzte Fahrzeuge, die unkorrekte Verwendung von Tankschlüsseln sowie auf fehlerhafte Daten in der IT geben.

Nach Ansicht des RH wies die in der durchgeführten Analyse festgestellte geringe Betankung von einzelnen Fahrzeugen auf geringe Nutzung hin und ließ auf noch vorhandene Potenziale zur gemeinsamen Nutzung von Fahrzeugen innerhalb der Flughafen Wien AG schließen. Die derzeit nur in geringem Ausmaß vorhandene Kontrolle begünstigte aufgrund des geringen Aufdeckungsrisikos Malversationen bei der Betankung.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, die Betankungsdaten je Fahrzeug regelmäßig konzernweit zu analysieren und zu überprüfen. Weiters empfahl er, auf die Sperre der Tankschlüssel ausgesonderter Fahrzeuge zu achten. Er empfahl weiters, jene Fahrzeuge mit geringer Betankung auf ihre Nutzung zu untersuchen und gegebenenfalls einzusparen oder durch Poolfahrzeuge zu ersetzen.

- 30.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG werde die Empfehlung des RH im Zuge der Umsetzung eines zentralen Fuhrparkmanagements berücksichtigt.*

Datenerfassung bei der Betankung

- 31.1** Nach der Identifikation des Fahrzeugs über den Tankschlüssel sah das Betankungssystem die Eingabe von ein bzw. zwei Ziffernfolgen vor, die zur Datenerfassung bei der Betankung (wie z.B. km-Stand und Personalnummer) nutzbar gewesen wären. Obwohl die Flughafen Wien AG dem RH auf Nachfrage mitgeteilt hatte, dass bei der Betankung entweder der Kilometerstand oder die Personalnummer einzugeben wäre,

ergab eine Überprüfung der tatsächlichen Eingaben, dass oftmals keine oder eine Fantasiezahl eingegeben wurde.

- 31.2** Der RH kritisierte, dass die vorhandenen technischen Möglichkeiten des Betankungssystems nicht im vollen Umfang genutzt wurden und damit mangelhafte Dateneingaben ohne Konsequenzen blieben.

Der RH empfahl, bei Betankungen verpflichtend jeweils die Personalnummer und den km-Stand bzw. die Betriebsstunden einzugeben. Damit könnte sowohl der Betankende identifiziert als auch der Verbrauch je Fahrzeug überwacht werden.

- 31.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG sei die Empfehlung des RH weder wirtschaftlich noch zweckmäßig. Bei den Tankschlüsseln könne nur ein Feld verwertet werden, also Personalnummer oder Kilometerstand. Angesichts der Kosten eines generellen Schlüsseltausches für mehr als 1.000 Tankschlüssel und da Malversationen trotzdem nicht völlig verhindert werden können, sei keine Wirtschaftlichkeit gegeben.*

- 31.4** Der RH hielt fest, dass entgegen der ursprünglichen Angaben der Flughafen Wien AG im derzeitigen System nur eine Ziffernfolge erfasst werden konnte. Der RH anerkannte, dass nunmehr durch die verpflichtende Eingabe der Personalnummer eine valide Auswertung ermöglicht wird (siehe TZ 33).

Malversation bei der
Betankung

- 32.1** Im Oktober 2013 deckte die Flughafen Wien AG die missbräuchliche Verwendung eines Tankschlüssels zur privaten Betankung des Fahrzeugs eines Mitarbeiters auf. Der Tankschlüssel war einem bereits ausgesonderten Spezialfahrzeug zugeordnet, wurde aber weder elektronisch gesperrt noch eingezogen. Der Mitarbeiter tankte zwischen Juni 2011 und Oktober 2013 insgesamt 53 Mal in einem Gesamtwert von 2.659,38 EUR. Der betreffende Mitarbeiter wurde entlassen.

Als Reaktion auf den Vorfall kontrollierte die Flughafen Wien AG alle Tankschlüssel auf deren Nutzung und sperrte nicht zugeordnete Tankschlüssel. Zusätzlich führte der Bereich Abfertigungsdienste monatliche SAP-Auswertungen zur Betankung mit Tankschlüsseln an der Tankstelle West ein.

Weitergehende Kontrollmaßnahmen, um den Missbrauch bei Betankungen zu verhindern, bestanden nicht.

Tankmanagement

- 32.2** Der RH kritisierte, dass missbräuchliche Betankungen mit einem Tankschlüssel, der einem ausgeschiedenen Fahrzeug zugeordnet war, erfolgen konnten und über zwei Jahre unentdeckt blieben. Die von der Flughafen Wien AG getroffenen Maßnahmen verbesserten zwar die Missbrauchssicherheit gesperrter Tankschlüssel, nach Ansicht des RH waren Betankungen für private Zwecke aber grundsätzlich weiterhin möglich, weil das Abzweigen von Treibstoff (bspw. in separate Behälter) kaum zu entdecken war.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, Kontrollmaßnahmen zur Verhinderung von Malversationen bei der Betankung zu entwickeln und umzusetzen. Diese könnten nach Ansicht des RH in einer angemessenen Video-Überwachung der Tankstelle und in – zumindest stichprobenartigen – Auswertungen des Treibstoffverbrauchs von Fahrzeugen bestehen.

- 32.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG wäre eine Videoüberwachung vor allem auch in Hinblick auf die gesetzlichen Beschränkungen kein geeignetes Mittel, um Malversationen bei der Betankung zu verhindern. Die empfohlene Auswertung hinsichtlich des Treibstoffverbrauchs pro Fahrzeug sei Aufgabe des zentralen Fuhrparkmanagements.*
- 32.4** Der RH verblieb bei seiner Empfehlung, Kontrollmaßnahmen zur Verhinderung von Malversationen bei der Betankung zu entwickeln und umzusetzen.

Internes Kontrollsystem im Fuhrpark

Allgemeines

- 33.1** Im überprüften Zeitraum gab es bei der Flughafen Wien AG keine spezifischen IKS-Kontrollmaßnahmen betreffend Fuhrpark. Das IKS der Flughafen Wien AG war auf die Sicherstellung der Zuverlässigkeit der Finanzberichterstattung sowie die Einhaltung der damit im Zusammenhang stehenden Gesetze und Vorschriften abgestellt. Die Flughafen Wien AG sollte hinreichende Sicherheit darüber erlangen, dass die Jahresabschlüsse keine Falschaussagen enthielten.

Weiters analysierte die Flughafen Wien AG Risiken bezogen auf die Erbringung des Kerngeschäfts. Dabei identifizierte das Risikohandbuch punktuelle Risiken hinsichtlich der Aufrechterhaltung des Flugbetriebs, die inhaltliche Berührungspunkte zum Fuhrpark der Flughafen Wien AG enthielten (z.B. Vorlaufzeiten der Beschaffung von Spezialfahrzeugen, Leistungserbringung für Fluggesellschaften aufgrund Ausfall bzw. Reparatur von Fahrzeugen, Pistenreinigung, Win-

terdienst etc.). Eine auf den Fuhrpark und den Betriebsmittelverbrauch fokussierte Risikobetrachtung unterblieb.

Der Aufbau eines wirksamen IKS im Bereich Fuhrpark (Fahrzeuge, Werkstatt, Ersatzteile, Betankung) wurde vom Vorstand der Flughafen Wien AG mit Hinweis auf Kosten–Nutzen–Analysen bislang nicht eingeleitet. Konkrete Unterlagen zu den erwähnten Kosten–Nutzen–Analysen im Bereich Fuhrpark lagen nicht vor.

- 33.2** Der RH kritisierte, dass keine dem Fuhrpark der Flughafen Wien AG angemessenen IKS–Kontrollmaßnahmen implementiert waren und dass sich die Risikobewertungen auf Mindestkriterien aus Sicht der Wirtschaftsprüfung und die Erbringung von Leistungen gegenüber Kunden durch die Flughafen Wien AG beschränkten. Der RH sah aufgrund der Flottengröße (rd. 1.300 Fahrzeuge), deren Instandhaltung und Betriebsmittelverbrauch sowie angesichts der großen Anzahl von zugriffsberechtigten Personen ein erhöhtes Risiko für Fehlentscheidungen und Malversationen.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, mit der Umsetzung eines zentralen Fuhrparkmanagements die Risikobewertung bezüglich Fuhrpark zu evaluieren und entsprechende IKS–Kontrollmaßnahmen einzurichten. Dabei wäre auf fuhrparkspezifische Malversationsrisiken – wie Flottengröße, hoher Ersatzteil- und Betriebsmittelverbrauch, große Anzahl von zugriffsberechtigten Personen – Bedacht zu nehmen.

- 33.3** *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG würde die Bewertung einzelner Risiken halbjährlich im Rahmen eines konzernweiten Reviews aktualisiert. Im Rahmen des diesjährigen Reviews sei eine Reihe von zusätzlichen Maßnahmen zur Adressierung von fuhrparkbezogenen Risiken vor allem im Bereich Betankung definiert worden.*

Der Themenbereich Betankung (Verwendung von Tankschlüsseln, Zuordnung des Treibstoffverbrauchs zu Fahrzeugen, Erfassung der Verbräuche etc.) sei speziell in den Bereichen Zentrallager und Abfertigungsdienste beleuchtet worden, die existierenden Kontrollen nachgeschärft und neue Kontrollen ins System aufgenommen.

Im Bereich Abfertigungsdienste sei eine neue organisatorische Regelung in Kraft gesetzt worden, die sicherstellen soll, dass Tankschlüssel, die Airsidefahrzeugen zugeordnet sind, nicht auf Tankstellen im Bereich Landside verwendet werden. Zusätzlich müsse der Mitarbeiter bei jedem Betankungsvorgang seine Dienstnummer eingeben, um eine Nachvollziehbarkeit der Tankvorgänge sicherzustellen. Die Einhaltung dieser neuen Vorgabe werde durch eine monatliche Auswertung aller

Internes Kontrollsystem im Fuhrpark

Betankungsvorgänge kontrolliert. Daraus würden sich Hinweise auf notwendige weiterführende Recherchen bezüglich des aktuellen Status des Fahrzeuges ergeben.

Auch im Bereich des Zentrallagers seien im Zusammenhang mit der Betankung existierende Kontrollen überarbeitet und verbessert worden. So sei etwa beim Risiko „unvollständige Verrechnung des Treibstoffverbrauchs“ die dazugehörige Kontrolle (Mengenabgleich der Zählerstände der Tankanlagen mit SAP) derart nachgeschärft worden, dass die monatlichen Kontrollerfassungen nicht durchgehend von der gleichen Person durchgeführt werden dürfen (Vier-Augen-Prinzip).

Eine weitere Ausdehnung und Vertiefung der fuhrparkbezogenen Kontrollmaßnahmen auf Basis einer entsprechenden Risikobewertung werde angestrebt und solle mit Aufbau eines zentralen Fuhrparkmanagements erfolgen.

Verhaltenskodex

34.1 Der Vorstand der Flughafen Wien AG gab im August 2011 einen „Verhaltenskodex der Flughafen Wien Gruppe bezüglich Vorteilsannahme bzw. der Gewährung von Vorteilen“ frei.²⁶ Dieser legte verbindliche Mindeststandards für alle Mitarbeiter und Organe der Flughafen Wien AG bezüglich des Umgangs mit Interessenkonflikten, Bestechung und Korruption, der Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen sowie Spenden und Sponsoring fest. Anhand von Vorschriften und anschaulichen Beispielen machte der Kodex das geforderte Verhalten deutlich und führte aus, wie Mitarbeiter sich in bestimmten Situationen zu verhalten hätten. Andere Grundsatzfragen, etwa zu den Themen ethische Grundsätze, Vermögenswerte und finanzielle Integrität oder die Folgen von Fehlverhalten, blieben unbehandelt.

Der Verhaltenskodex regelte nicht, wer in Zweifelsfällen zu fragen war, ob die Annahme einer Zuwendung zulässig wäre. Nach Auskunft der Flughafen Wien AG konnten solche Fragen an das Generalsekretariat herangetragen werden. Eine offiziell verantwortliche Ansprechperson (Compliance Officer) war nicht bestellt. Es bestand auch kein anonymes Meldesystem für von den Mitarbeitern wahrgenommene Regelverstöße.

Sanktionen aufgrund von Fehlverhalten waren in einer Betriebsvereinbarung „Ermahnung und Verwarnung“ festgelegt. Dabei handelte es sich um ein dreistufiges Verfahren: Formelle Ermahnung, Mündliche Verwarnung und Schriftliche Verwarnung. Ein Zusammenhang zwischen Verstößen gegen den „Verhaltenskodex der Flughafen Wien

²⁶ 7. Konzernanweisung vom 11. Jänner 2013 „Verhaltenskodex der Flughafen Wien Gruppe bezüglich Vorteilsannahme bzw. der Gewährung von Vorteilen“, aktueller Stand 5. März 2014

Gruppe bezüglich Vorteilsannahme bzw. der Gewährung von Vorteilen“ und den definierten Sanktionen wurde nicht hergestellt.

- 34.2 Der RH stellte kritisch fest, dass bei der Flughafen Wien AG erst ab August 2011 ein Verhaltenskodex zur Anwendung gelangte. Der RH sah im Verhaltenskodex eine Grundlage, um den Mitarbeitern die Rechtslage sowie die ethischen Prinzipien der Flughafen Wien AG bezüglich Vorteilsannahme bzw. der Gewährung von Vorteilen näher zu bringen. Er stellte jedoch kritisch fest, dass ein institutionalisiertes Anfragesystem für Grenzfälle, die Bestellung eines Compliance Officers, Sanktionsmechanismen bei Fehlverhalten sowie ein anonymes Meldesystem nicht Teil des Verhaltenskodex der Flughafen Wien AG war. Außerdem kritisierte der RH das Fehlen von ethischen Grundsätzen und Anforderungen zur Sicherung der Vermögenswerte der Flughafen Wien AG, um die finanzielle Integrität und die Reputation in der Öffentlichkeit sicherzustellen.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, Sanktionsmechanismen in den Verhaltenskodex aufzunehmen bzw. auf vorhandene Sanktionsmechanismen hinzuweisen. Er empfahl weiters, für Grenzfälle ein institutionalisiertes Anfragesystem zu etablieren, eine offiziell verantwortliche Ansprechperson (Compliance Officer) zu bestellen und ein anonymes Meldesystem für wahrgenommene Regelverstöße einzurichten.

Weiters empfahl der RH der Flughafen Wien AG, auch ethische Grundsätze und Anforderungen zur Sicherung der Vermögenswerte der Flughafen Wien AG im Verhaltenskodex zu verankern, um die finanzielle Integrität und die Reputation in der Öffentlichkeit sicherzustellen.

- 34.3 (1) Die Flughafen Wien AG bezeichnete in ihrer Stellungnahme die Feststellung des RH, wonach es keine Regelung gebe, wer im Zweifelsfall zu fragen sei, als unbegründet. Die zentrale Rechtsabteilung der Flughafen Wien AG sei für sämtliche rechtliche Anfragen zuständig. Dies sei für die Mitarbeiter ohne Zweifel klar, weil die Rechtsabteilung einerseits durch Betriebsmitteilungen regelmäßig über gesetzliche Neuerungen zu den Korruptionsbestimmungen informiere, andererseits der Verhaltenskodex laufend an die aktuelle Gesetzeslage angepasst werde. Außerdem habe die Rechtsabteilung jährlich Massenschulungen für alle Mitarbeiter zum Thema Anti-Korruption durchgeführt. Im aktuell gültigen Verhaltenskodex sei auch ausdrücklich festgehalten, dass „in Zweifelsfällen oder Unklarheiten die Rechtsabteilung zu kontaktieren und ein weiteres Vorgehen abzustimmen“ sei.

(2) Zur Feststellung des RH, dass es keine offiziell verantwortliche Ansprechperson (Compliance Officer) gebe, hielt die Flughafen Wien AG fest, dass der Leiter des Generalsekretariats der Flughafen Wien AG auch der Compliance Officer sei, worauf auf der Homepage hingewiesen würde.

(3) Zur Kritik an einem fehlenden anonymen Meldesystem bemerkte die Flughafen Wien AG, dass der Vorstand Anfang 2014 beschlossen habe, ein erprobtes, anonymes, elektronisches Hinweisgebersystem (Whistle Blower Hotline) einzuführen, welches derzeit implementiert werde.

(4) Zur Feststellung des RH, dass kein Sanktionsmechanismus bestünde, merkte die Flughafen Wien AG an, dass alle Belegschaftsmitglieder über die seit vielen Jahren geltende Betriebsvereinbarung zu arbeitsrechtlichen Sanktionen informiert seien. Die Flughafen Wien AG sei darüber hinaus bestrebt, ihre Mitarbeiter durch den Verhaltenskodex, die Praxisbeispiele und durch regelmäßige Schulungen zu einem regelgetreuen Verhalten anzuleiten und vor strafrechtlichen Sanktionen zu bewahren. Auf die Rechtsfolgen von Verstößen würde überdies im Rahmen der regelmäßigen Schulungen umfassend hingewiesen. Es sei überdies angesichts der enormen Zahl von Betriebsvorschriften und Verhaltensregeln nicht sinnvoll, in jeder Konzernrichtlinie jeweils gesondert auf die Rechtsfolgen einer Nichteinhaltung hinzuweisen, weil ein allgemeingültiger Sanktionsmechanismus bestehe.

(5) Die Feststellung des RH, dass ethische Grundsätze und Anforderungen zur Sicherung der Vermögenswerte der Flughafen Wien AG fehlten, sei nicht nachvollziehbar. Der Verhaltenskodex gehe weit über die gesetzlichen Anforderungen hinaus. Der Verhaltenskodex sehe unter „5. Tipps für ein ethisches und regelgetreues Verhalten“ auch eine Hilfestellung für ethisch richtiges Handeln vor. Auch die Offenlegungspflicht bei Interessenskonflikten unter Punkt 4 und die Grundsätze einer redlichen und regelgetreuen Führung der Geschäfte unter Punkt 1 unterstützen ein ethisch richtiges Verhalten der Mitarbeiter. Auch im Compliance Konzept der Flughafen Wien AG werde als Ziel definiert, „einer allfälligen Missachtung ethischer Grundsätze seitens des Unternehmens entgegenzuwirken“. Sollte es aufgrund eines Regelverstoßes zu einer Schädigung der Flughafen Wien AG kommen, würden zivilrechtliche Ansprüche konsequent verfolgt, um die Vermögenswerte der Flughafen Wien AG zu erhalten.

34.4 (1) Der RH nahm zur Kenntnis, dass – in Umsetzung seiner Empfehlung – im aktuell gültigen Verhaltenskodex der Flughafen Wien AG festgehalten sei, dass „in Zweifelsfällen oder bei Unklarheiten die Rechtsabteilung zu kontaktieren und ein weiteres Vorgehen abzustimmen“ wäre.

(2) Der RH anerkannte, dass der Compliance Officer – in Umsetzung seiner Empfehlung – mittlerweile offiziell auf der Homepage der Flughafen Wien AG ausgewiesen sei.

(3) Der RH begrüßte, dass die Flughafen Wien AG in Umsetzung seiner Empfehlung ein elektronisches Hinweisgebersystem (Whistle Blower Hotline) einführen wird.

(4) Der RH erachtete die Aufnahme von Sanktionsmechanismen in den Verhaltenskodex bzw. den Hinweis auf den allgemein gültigen Sanktionsmechanismus der Flughafen Wien AG als Kernelement eines Verhaltenskodex. Er verblieb daher bei seiner Empfehlung.

(5) Der RH verkannte nicht, dass die im Verhaltenskodex angeführten allgemeinen Regelungen und Beispiele jeweils ethische Grundsätze widerspiegeln. Der RH verblieb jedoch bei seiner Empfehlung, das grundsätzliche Bekenntnis der Flughafen Wien AG zu ethischen Grundsätzen im Verhaltenskodex zu verankern.

Compliance

35.1 Das Ziel der Compliance der Flughafen Wien AG war es, „... das Fehlverhalten von Mitarbeitern zu vermeiden und einer allfälligen Missachtung von gesetzlichen oder internen Vorschriften entgegenzuwirken. Compliance ist daher (auch) rechtliches Risikomanagement, um Organisationsverschulden und daraus resultierende Kosten zu vermeiden.“

Die Interne Revision hatte bereits auf Malversationsrisiken, bspw. bei Betankung, Fahrzeugverkauf, Entnahme von Ersatzteilen bei auszu-sondernden Fahrzeugen und Privatnutzung von Fahrzeugen, hingewiesen. Ihre Handlungsempfehlungen wurden jedoch vom Vorstand aufgrund von Risikobewertungen und Kosten–Nutzen–Erwägungen nur teilweise umgesetzt.

35.2 Der RH kritisierte, dass der Vorstand der Flughafen Wien AG zur Erreichung des definierten Ziels „Fehlverhalten von Mitarbeitern zu vermeiden und einer allfälligen Missachtung von gesetzlichen oder internen Vorschriften entgegenzuwirken“ trotz aufgetretener Malversationen

Internes Kontrollsystem im Fuhrpark

keine ausreichend wirksamen und für die Mitarbeiter ersichtlichen Maßnahmen ergriffen hatte.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, bei der Einrichtung von wirksamen IKS-Kontrollmaßnahmen für den Bereich Fuhrpark das Risiko von Malversationen mitzubersichtigen, um ein regelkonformes Verhalten (Compliance) sicherzustellen.

35.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG sei die Feststellung des RH nicht zutreffend. So sei der betreffende Mitarbeiter wegen festgestellter Unregelmäßigkeiten bei Fahrzeugaussonderungen entlassen worden. Ein Strafverfahren sei eingeleitet und 20.000 EUR freiwillig an Schadenswiedergutmachung geleistet worden; allfällig weitere Schadenersatzansprüche würden gegebenenfalls zivilrechtlich eingeklagt. Ebenso sei ein Mitarbeiter nach Bekanntwerden von missbräuchlichen privaten Betankungsvorgängen unverzüglich entlassen worden. Der daraus entstandene Schaden in Höhe von 2.659,38 EUR sei zur Gänze ersetzt worden. Ebenso habe der Vorstand Anfang 2014 die Einführung einer anonymen Whistle-Blower-Hotline angeordnet.*

35.4 Der RH stellte klar, dass die Verfolgung bereits erkannter Malversationen nicht Teil seiner Kritik war. Er wies mit Nachdruck darauf hin, dass bei der Einrichtung von wirksamen IKS-Kontrollmaßnahmen für den Bereich Fuhrpark das Risiko von Malversationen mitzubersichtigen ist, um ein regelkonformes Verhalten (Compliance) sicherzustellen. Der RH verblieb bei seiner Empfehlung und regte an, die bereits eingeleiteten Maßnahmen fortzuführen (siehe TZ 33).

Fuhrparküberwachung und -monitoring

36.1 Der Fuhrpark der Flughafen Wien AG wurde nicht als eigene Risikokategorie im IKS der Flughafen Wien AG betrachtet (vgl. TZ 33). Eine zentrale Fuhrparküberwachung wie auch ein zentrales Fuhrparkmonitoring waren nicht eingerichtet. Einzelne Bereiche der Flughafen Wien AG – wie Abfertigungsdienste und Technische Dienstleistungen – hatten intern Überwachungsaktivitäten und Monitoringfunktionen implementiert. Diese dienten zur Steuerung des Fuhrparks des jeweiligen Bereichs. Laut Angabe der Flughafen Wien AG hingen Umfang und Häufigkeit dieser Überwachungsaktivitäten von der Bedeutung des kontrollierten Risikos und von der Bedeutung der Kontrolle zur Risikominimierung ab.

36.2 Der RH kritisierte, dass die Flughafen Wien AG keine zentrale Fuhrparküberwachung und kein zentrales Fuhrparkmonitoring implementiert hatte. Er sah in den Systemen einzelner Bereiche einen ersten Schritt in Richtung deren Umsetzung.

Flughafen Wien Aktiengesellschaft – Fahrzeugbeschaffungen und Fuhrparkmanagement

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, Fuhrparküberwachung und Fuhrparkmonitoring anhand von zentral definierten Prozessen und Monitoringberichten umzusetzen. Er empfahl weiters, die von den Bereichen erstellten dezentralen Anwendungen in eine zentrale Anwendung überzuführen.

Einsatz von Telemetrie

- 37.1** Die Flughafen Wien AG sah sich mit den Themenbereichen Optimierung des Fahrzeugeinsatzes, Minimierung von Dokumentationsanforderungen (Betankung, Fahrtenbuch), Optimierung von Servicezyklen und Aufdeckung von Malversationen konfrontiert. Diesbezügliche Verbesserungen setzen jedoch präzise Daten zu Disposition, Fahrleistung und Betriebszustand voraus. Diese Anforderungen könnten entweder durch gezielte Einzelinvestitionen in Verbindung mit verstärkter Nutzung der bereits bestehenden Infrastruktur oder durch den Einsatz eines Telemetriesystems²⁷ erreicht werden.

Die Flughafen Wien AG untersuchte vor einigen Jahren die mögliche Umsetzung eines Telemetriesystems. Diese unterblieb jedoch aufgrund der damals zu erwartenden Kosten. Die Flughafen Wien AG setzte sich zur Zeit der Gebarungsüberprüfung erneut mit der möglichen Umsetzung eines Telemetriesystems auseinander. Als Anwendungsbeispiel für ein Telemetriesystem verwies die Flughafen Wien AG auf ein bei einem deutschen Flughafen im Einsatz befindliches System.

Der Einsatz eines Telemetriesystems böte im Rahmen eines zentralen Fuhrparkmanagements folgende Vorteile für die Flughafen Wien AG:

²⁷ Übertragung von Messwerten aus dem Fahrzeug an eine zentrale Messstelle. An der zentralen Messstelle können die Messwerte gesammelt, aufgezeichnet und/oder ausgewertet werden.

Einsatz von Telemetrie

Tabelle 16: Vorteile durch den Einsatz von Telemetrie

- Führung von steuerlich anerkannten elektronischen Fahrtenbüchern
- Automatisierte Standortbestimmung und Flottenauswertung (Controlling)
- Alarmmeldungen bei Verlassen definierter Aktionsradien (Diebstahlschutz, Hintanhaltung unzulässiger Privatnutzung etc.)
- Fahreridentifizierung durch elektronische Anmeldung
- Optimierung der Serviceintervalle durch Erfassung von Kilometerleistung bzw. Betriebsstunden
- Echtzeitdarstellung der Verfügbarkeit und des Status aller Fahrzeuge (fahrbereit, Arbeitsbetrieb, Service, Reparatur, etc.)
- Automatische Zuordnung der Betankung zum jeweiligen Fahrzeug
- Überwachung und Plausibilisierung des Kraftstoffverbrauchs
- Identifizierung von Auffälligkeiten (hohe Ausfallshäufigkeit bestimmter Fahrzeugtypen)
- Effizientere Disposition des Fahrzeugeinsatzes, Straffung des Fuhrparks
- Reservierungssystem: Zuteilung von Poolfahrzeugen

Quellen: Flughafen Wien AG; RH

Das Projekt zur Einführung eines Telemetriesystems war aufgrund einer internen Bewertung der Flughafen Wien AG niedrig priorisiert und nicht zur Umsetzung in nächster Zeit vorgesehen.

37.2 Der RH erachtete den Einsatz eines geeigneten Telemetriesystems als Möglichkeit, eine Reihe von im Rahmen der gegenständlichen Gebärungsüberprüfung festgestellten Informations- und Kontrolldefiziten systematisch und nachhaltig hintanzuhalten.

Der RH empfahl der Flughafen Wien AG, den Einsatz eines Telemetriesystems zu evaluieren und unter Kosten-Nutzen-Überlegungen eine etwaige Implementierung im Rahmen des zentralen Fuhrparkmanagements vorzusehen.

37.3 *Laut Stellungnahme der Flughafen Wien AG werde der Einsatz von Telemetrie neuerlich evaluiert.*

Schlussempfehlungen

38 Zusammenfassend hob der RH nachfolgende Empfehlungen an die Flughafen Wien AG hervor:

(1) Die Einhaltung der internen Vergabevorschriften wäre sicherzustellen und die internen Kontrollmechanismen für Beschaffungen wären zu verbessern. (TZ 3, 10)

(2) Die mit der Einführung des Zentralen Einkaufs hinsichtlich Fahrzeugbeschaffungen verfolgten Einsparungsziele wären zu quantifizieren, um die Wirkung der einzelnen Maßnahmen steuern zu können. (TZ 4)

(3) Um die Bedarfsermittlung und die Ressourcenplanung zu objektivieren und transparent abzubilden, wären überprüfbare Analysen und Berechnungen anzustellen. Die Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit des Einsatzes eines softwarebasierten Planungssystems, das neben der Bedarfsplanung auch für die Einsatzplanung herangezogen werden könnte, wäre unter Berücksichtigung von Kosten-Nutzen-Überlegungen zu überprüfen. (TZ 5)

(4) Die Professionalisierung des Beschaffungsmanagements wäre fortzusetzen. (TZ 6)

(5) Eine nachvollziehbare Dokumentation der Beschaffungen wäre sicherzustellen. (TZ 7)

(6) In den Vergabeakten wäre eine nachvollziehbare Übersicht über die getätigten Bestellungen, etwaige Bestelländerungen sowie die sich daraus ergebenden Preisänderungen zu integrieren. (TZ 7)

(7) Kriterien, die zu einer wettbewerbshemmenden Einschränkung des Bieterkreises führen könnten, wären in den Vergabeakten nachvollziehbar darzulegen und zu dokumentieren. (TZ 7)

(8) Bei Leistungen, die in einem zeitlichen und sachlichen Zusammenhang stehen, wäre der kumulierte Auftragswert zur Ermittlung der vergaberechtlich zulässigen Verfahrensart heranzuziehen. (TZ 7)

(9) In der Buchhaltungssoftware der Flughafen Wien AG wären Rahmenvereinbarungen und die zuordenbaren Leistungsabrufe nachvollziehbar zu verbuchen, um einen stichtagsgenauen, lückenlosen Überblick über alle bestehenden Rahmenvereinbarungen, die daraus

Schlussempfehlungen

getätigten Leistungsabrufe sowie über den noch offenen Bestellrahmen zu ermöglichen. (TZ 8)

(10) Der Prozess der Fahrzeugübernahmen wäre klar und verbindlich festzulegen. Die Übereinstimmung der gelieferten Fahrzeuge mit den Bestellungen wäre anhand der Leistungsverzeichnisse zu überprüfen und zu dokumentieren. Dabei wäre die obligatorische Einbindung des Zentralen Einkaufs, des jeweils bedarfsanfordernden Bereichs sowie des Bereichs Technische Dienstleistungen vorzusehen, um zugleich die Eignung und ordnungsgemäße Inbetriebnahme der Fahrzeuge für den Flughafenbetrieb sicherzustellen. (TZ 9)

(11) Die im Rahmen des Internen Kontrollsystems für Beschaffungen vorgesehenen Kontrollmaßnahmen wären – insbesondere in Anbetracht der vom RH aufgezeigten Mängel – zu verstärken. Ebenso wäre für eine klare Funktionstrennung zwischen Prozessdurchführendem und Kontrollausübendem zu sorgen. (TZ 10)

(12) Zur Finanzierung und Umsetzung adäquater Maßnahmen zur Wasser-Rettung im Flugplatzrettungsbereich der Flughafen Wien AG wären Verhandlungen mit möglichen Kooperationspartnern aufzunehmen und mit diesen gemeinsam die Empfehlungen des Landesfeuerwehrkommandos des Niederösterreichischen Landesfeuerwehrverbandes angemessen umzusetzen. Andernfalls sollte die Flughafen Wien AG die in der Sicherheitsstudie des BMVIT genannten Mindestanforderungen (Vorhaltung eines geeigneten motorisierten Rettungsbootes) realisieren. (TZ 11)

(13) Ein zentrales Fuhrparkmanagement wäre umgehend einzurichten. Dabei wären die geplanten Zielsetzungen mit messbaren Indikatoren zu hinterlegen und ein Zeitplan zur Umsetzung der geplanten Maßnahmen festzulegen. Dezentrale Aktivitäten des Fuhrparkmanagements wären auf jene Bereiche zu beschränken, die über größere Fahrzeugflotten mit besonderer Funktionsbedeutung (z.B. Bereiche Abfertigungsdienste, Operations- und Technische Dienstleistungen) verfügen. (TZ 12)

Im Hinblick auf die Einrichtung eines zentralen Fuhrparkmanagements wäre(n):

(14) – das erforderliche Know-how rechtzeitig aufzubauen. Dazu wäre etwa eine dem konzernweiten Bedarf entsprechende Anzahl von Mitarbeitern für den Aufgabenbereich des Fuhrparkmanagements adäquat zu schulen. (TZ 14)

(15) – die Datenerfassung im bestehenden IT-System so zu steuern, dass ein aktueller Überblick über den Fahrzeugbestand und -status der gesamten Fahrzeugflotte der Flughafen Wien AG generiert werden kann. Dies könnte dazu beitragen, den Fahrzeugeinsatz bereichsübergreifend zu steuern und den Umfang des Fahrzeugbestands kontinuierlich zu hinterfragen, um damit Kosten und Nutzen für die Flughafen Wien AG zu optimieren. (TZ 20)

(16) – die Instandhaltungskosten je Fahrzeug so vorzuhalten, dass ab einer bestimmten Höhe ein Austausch vorgeschlagen wird. Hierzu wären die Instandhaltungskosten je Fahrzeug automatisiert auszuwerten und bestimmte Warnsignale bei der Überschreitung von Schwellenwerten (z.B. Häufung von Reparaturen, Überschreitung definierter Kostengrenzen) festzulegen. In diesem Zusammenhang wäre die Zweckmäßigkeit des Einbaus von Betriebsstundenzählern unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten erneut zu evaluieren, um den zweckmäßigsten Wartungszeitpunkt datengestützt ermitteln zu können. (TZ 26)

(17) – regelmäßig Auswertungen zum Abgleich der vorgesehenen mit den stattgefundenen Wartungen – etwa in Kooperation mit dem Bereich Technische Dienstleistungen – durchzuführen. Die säumigen Fahrzeugverantwortlichen wären auf die nötigen Fahrzeugwartungen hinzuweisen. (TZ 28)

(18) – die Annahmen, die in den einzelnen Bereichen den Einsatzplanungen zugrunde gelegt sind, schriftlich zu erfassen und abzustimmen, um eine strategische Gesamtsteuerung sowie eine Straffung und Optimierung des Fuhrparks zu ermöglichen. (TZ 13)

(19) – die Risikobewertung bezüglich Fuhrpark zu evaluieren und entsprechende IKS-Kontrollmaßnahmen einzurichten. Dabei wäre auf fuhrparkspezifische Malversationsrisiken – wie Flottengröße, hoher Ersatzteil- und Betriebsmittelverbrauch, große Anzahl von zugriffsberechtigten Personen – Bedacht zu nehmen. (TZ 33)

(20) Die für die Abfertigungsdienstleistungen erforderliche Fahrzeugflotte wäre rechtzeitig dem – unter verschärften Wettbewerbsbedingungen – zu erwartenden Bedarf anzupassen. (TZ 21)

(21) Dem Konzernversicherungswesen wäre die Administration und Evidenzhaltung der Polizzen aller Fahrzeuge und fahrbaren Gerätschaften zu überantworten, um eine konzernweite Übersicht sicherzustellen und Synergien (wie z.B. Verwaltungsvereinfachung, Fehlervermeidung, rasche Datenaktualisierung) zu nutzen. (TZ 18)

Schlussempfehlungen

(22) Die Zuteilung von Dienstfahrzeugen mit der Möglichkeit zur privaten Nutzung wäre zu evaluieren und auf das erforderliche Mindestmaß zu reduzieren. Dabei wäre zu überprüfen, ob durch die vorrangige Schaffung von Fahrzeugpools die im dienstlichen Interesse gelegenen Mobilitätsbedürfnisse besser erreicht werden könnten als durch eine großzügige Zuteilung von Dienstfahrzeugen. (TZ 15)

(23) Um die Führung von Fahrtenbüchern bei Poolfahrzeugen mit amtlichem Kennzeichen sicherzustellen, wären nachweislich Kontrollen durch den jeweiligen disziplinar Vorgesetzten in periodischen Abständen vorzusehen. Die periodischen Kontrollen wären zusätzlich durch punktuelle Stichproben des zentralen Fuhrparkmanagements zu ergänzen. Anstelle der manuellen Fahrtenbuchführung wäre die Nutzung elektronischer Fahrtenbücher unter Berücksichtigung von Kosten–Nutzen–Gesichtspunkten zu evaluieren. Überdies wären geeignete Kontrollen einzurichten, um die private Nutzung von Poolfahrzeugen auszuschließen. (TZ 16)

(24) Jedenfalls wäre bei funktionsbezogenen Dienstfahrzeugen die Mitnutzung durch die im selben Haushalt lebenden Angehörigen ohne Beisein des Dienstnehmers zu untersagen, um die raschestmögliche Erreichung des Flughafengeländes im Not- und Einsatzfall nicht zu gefährden. (TZ 17)

(25) Fahrzeugverkäufe wären sowohl intern als auch extern bekanntzumachen. Die Interne Revision wäre nach Ablauf von etwa drei Jahren zu beauftragen, den im Jahr 2012 festgelegten Prozess zum Ausscheiden von Fahrzeugen zu evaluieren und seine Einhaltung zu prüfen. (TZ 23)

(26) Eine organisatorische Zusammenfassung der als Ersatzteilspeicher dienenden Fahrzeuge im Bereich Technische Dienstleistungen (Werkstatt) sowie Möglichkeiten zur Sicherung der Fahrzeuge – und damit zur Umsetzung der diesbezüglichen Empfehlung der Internen Revision – wären zu prüfen. (TZ 24)

(27) Die internen Kosten der Werkstatt der Flughafen Wien AG – d.h. die bewerteten durchschnittlichen Arbeitszeiten – für die wichtigsten, regelmäßig anfallenden Werkstatt–Leistungen wären zu erfassen und mit den Sätzen externer Anbieter zu vergleichen. (TZ 27)

(28) Die Betankungsdaten je Fahrzeug wären regelmäßig konzernweit zu analysieren und zu überprüfen. Fahrzeuge mit geringer Betankung wären auf ihre Nutzung zu untersuchen und wären gegebenenfalls einzusparen oder durch Poolfahrzeuge zu ersetzen. Auf die Sperre der Tankschlüssel ausgesonderter Fahrzeuge wäre zu achten. (TZ 30)

(29) Kontrollmaßnahmen zur Verhinderung von Malversationen bei der Betankung wären zu entwickeln und umzusetzen. Diese könnten etwa in einer angemessenen Video-Überwachung der Tankstelle und in – zumindest stichprobenartigen – Auswertungen des Treibstoffverbrauchs von Fahrzeugen bestehen. (TZ 32)

(30) Die Fuhrparküberwachung und das Fuhrparkmonitoring wären anhand von zentral definierten Prozessen und Monitoringberichten umzusetzen. Die bislang von den Bereichen dezentral erstellten Anwendungen wären in eine zentrale Anwendung überzuführen. (TZ 36)

(31) Der Einsatz eines Telemetriesystems, das die Möglichkeit böte, eine Reihe von im Rahmen der gegenständlichen Gebarungsüberprüfung festgestellten Informations- und Kontrolldefiziten systematisch und nachhaltig hintanzuhalten, wäre zu evaluieren. Eine etwaige Implementierung wäre im Rahmen des zentralen Fuhrparkmanagements unter Kosten-Nutzen-Überlegungen vorzusehen. (TZ 37)

(32) In den Verhaltenskodex wären Sanktionsmechanismen aufzunehmen bzw. auf vorhandene Sanktionsmechanismen hinzuweisen. Außerdem wäre ein institutionalisiertes Anfragesystem für Grenzfälle zu etablieren, eine offiziell verantwortliche Ansprechperson (Compliance-Officer) zu bestellen und ein anonymes Meldesystem für wahrgenommene Regelverstöße einzurichten. Darüber hinaus wären im Verhaltenskodex ethische Grundsätze und Anforderungen zur Sicherung der Vermögenswerte der Flughafen Wien AG zu verankern, um die finanzielle Integrität und die Reputation in der Öffentlichkeit sicherzustellen. (TZ 34)

(33) Bei der Einrichtung von wirksamen IKS-Kontrollmaßnahmen für den Bereich Fuhrpark wäre das Risiko von Malversationen mitzuberücksichtigen, um ein regelkonformes Verhalten (Compliance) sicherzustellen. (TZ 35)

ANHANG

Tabelle 1: Flottenstruktur, PKW, Klein-LKW und Lieferwagen

Tabelle 2: Flottenstruktur, LKW und Busse

Tabelle 3: Flottenstruktur, Spezialfahrzeuge

Tabelle 4: Flottenstruktur, sonstige Spezialfahrzeuge und Zweiräder

Tabelle 1: Flottenstruktur, PKW, Klein-LKW und Lieferwagen

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Veränderung 2009 bis 2013
PKW							
	Stück						in %
Anzahl	191	157	151	147	139	131	- 31
	in Mio. EUR						in %
Anschaffungswert	3,7	3,5	3,6	3,5	3,2	2,9	- 22
	in EUR						in %
durchschnittlicher Anschaffungswert	19.000	22.000	24.000	24.000	23.000	22.000	16
	Jahre						in %
durchschnittliches Alter	4,5	5,0	5,2	5,6	5,6	6,0	33
Klein-LKW und Lieferwagen							
	Stück						in %
Anzahl	215	250	270	272	284	299	39
	in Mio. EUR						in %
Anschaffungswert	4,3	4,8	5,2	5,2	5,4	5,6	30
	in EUR						in %
durchschnittlicher Anschaffungswert	20.000	19.000	19.000	19.000	19.000	19.000	- 5
	Jahre						in %
durchschnittliches Alter	3,1	3,4	3,9	4,3	4,8	5,0	61

Quellen: Flughafen Wien AG; RH

Tabelle 2: Flottenstruktur, LKW und Busse

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Veränderung 2009 bis 2013
LKW und Busse							
	Stück						in %
Anzahl	63	64	65	68	69	69	10
	in Mio. EUR						in %
Anschaffungswert	9,9	9,8	9,9	10,6	10,6	11,0	11
	in EUR						in %
durchschnittlicher Anschaffungswert	158.000	153.000	153.000	156.000	154.000	160.000	1
	Jahre						in %
durchschnittliches Alter	7,3	7,5	8,4	9,0	9,9	10,3	41

Quellen: Flughafen Wien AG; RH

Tabelle 3: Flottenstruktur, Spezialfahrzeuge

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Veränderung 2009 bis 2013
Flugzeugschlepper							
	Stück						in %
Anzahl	32	32	35	35	36	36	13
	in Mio. EUR						in %
Anschaffungswert	6,3	6,6	7,0	7,0	7,1	7,1	13
	in EUR						in %
durchschnittlicher Anschaffungswert	198.000	207.000	200.000	200.000	197.000	197.000	- 1
	Jahre						in %
durchschnittliches Alter	5,8	6,8	7,2	8,2	8,9	8,2	41
sonstige Schlepper¹							
	Stück						in %
Anzahl	304	299	300	298	312	318	5
	in Mio. EUR						in %
Anschaffungswert	9,0	8,8	9,1	9,0	9,7	9,3	3
	in EUR						in %
durchschnittlicher Anschaffungswert	29.000	30.000	30.000	30.000	31.000	29.000	0
	Jahre						in %
durchschnittliches Alter	9,5	10,2	10,6	11,2	11,6	13,5 ²	42
Fahrgasttreppen mit eigenem Antrieb							
	Stück						in %
Anzahl	42	38	36	38	41	41	- 2
	in Mio. EUR						in %
Anschaffungswert	5,7	5,4	5,1	5,2	5,6	5,6	- 2
	in EUR						in %
durchschnittlicher Anschaffungswert	135.000	143.000	142.000	138.000	136.000	136.000	1
	Jahre						in %
durchschnittliches Alter	8,6	9,2	9,8	9,3	9,6	10,6	23
Cateringhubfahrzeuge							
	Stück						in %
Anzahl	35	34	34	33	33	33	- 6
	in Mio. EUR						in %
Anschaffungswert	7,2	8,3	9,1	9,0	9,0	9,0	25
	in EUR						in %
durchschnittlicher Anschaffungswert ³	205.000	245.000	266.000	274.000	274.000	274.000	34
	Jahre						in %
durchschnittliches Alter	6,9	7,7	8,7	9,1	10,1	11,1	61

Fortsetzung: Flottenstruktur, Spezialfahrzeuge							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Veränderung 2009 bis 2013
Enteisungsfahrzeuge							
	Stück						in %
Anzahl	15	15	15	25 ⁴	16	16	7
	in Mio. EUR						in %
Anschaffungswert	7,2	7,2	7,2	9,3	9,9	9,9	38
	in EUR						in %
durchschnittlicher Anschaffungswert	481.000	481.000	481.000	372.000 ⁴	618.000	618.000	29
	Jahre						in %
durchschnittliches Alter	11,3	12,3	13,3	8,6	3,9	4,9	- 57
Feuerwehrfahrzeuge							
	Stück						in %
Anzahl	26	27	27	26	26	31	19
	in Mio. EUR						in %
Anschaffungswert	8,1	8,6	8,6	8,5	8,5	9,9	22
	in EUR						in %
durchschnittlicher Anschaffungswert	310.000	318.000	318.000	327.000	327.000	319.000	3
	Jahre						in %
durchschnittliches Alter	9,0	9,2	9,3	10,3	11,3	10,4	16
Reinigungsfahrzeuge							
	Stück						in %
Anzahl	21	22	21	21	24	31	48
	in Mio. EUR						in %
Anschaffungswert	9,0	9,2	9,1	9,1	9,6	12,6	40
	in EUR						in %
durchschnittlicher Anschaffungswert	430.000	416.000	435.000	435.000	398.000	408.000	- 5
	Jahre						in %
durchschnittliches Alter	4,6	5,4	6,2	7,2	7,0	5,3	15
Hebe- und Ladefahrzeuge							
	Stück						in %
Anzahl	134	138	142	144	144	149	11
	in Mio. EUR						in %
Anschaffungswert	9,7	9,7	10,7	10,4	10,4	11,2	16
	in EUR						in %
durchschnittlicher Anschaffungswert	73.000	70.000	76.000	72.000	72.000	75.000	3
	Jahre						in %
durchschnittliches Alter	6,0	6,5	7,0	7,3	7,9	8,4	40

¹ Schlepper zum Ziehen von Gepäckwagen, Förderbändern etc.

² Im Zuge der Gebarungsüberprüfung wurden einige alte E-Schlepper, die in den letzten Jahren nicht im Anlagenverzeichnis enthalten waren, 2013 neu aufgenommen. Dies beeinflusste das durchschnittliche Alter, so dass es von 2012 auf 2013 über ein Jahr zunahm.

³ Jährlich wurden einige Cateringhubfahrzeuge im Rahmen eines Investitionsprogramms zu Kosten von etwa 50 % des Neuwertes instandgesetzt. Diese Investitionen erhöhten den jeweiligen Anschaffungswert, was sich im steigenden durchschnittlichen Anschaffungswert widerspiegelte.

⁴ Da die neu beschafften Fahrzeuge 2011 (nur) mit der geleisteten Anzahlung (rund ein Drittel des Anschaffungswertes) verbucht waren, verringerte sich in diesem Jahr der durchschnittliche Anschaffungswert entsprechend, obwohl der Gesamtpreis der Neufahrzeuge höher war (siehe 2012). Im Bestand 2011 waren sowohl (noch) die alten als auch die neu beschafften Fahrzeuge enthalten.

Quellen: Flughafen Wien AG; RH

Tabelle 4: Flottenstruktur, sonstige Spezialfahrzeuge und Zweiräder

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Veränderung 2009 bis 2013
sonstige Spezialfahrzeuge¹							
	Stück						in %
Anzahl	102	105	104	105	104	106	4
	in Mio. EUR						in %
Anschaffungswert	10,5	11,1	11,3	11,8	11,9	14,0	33
	in EUR						in %
durchschnittlicher Anschaffungswert	103.000	105.000	109.000	112.000	114.000	132.000	30
	Jahre						in %
durchschnittliches Alter	8,6	9,3	9,8	10,5	11,1	10,4	21
Elektrofahrräder und Mopeds							
	Stück						in %
Anzahl	25	26	20	21	42	42	68
	in Mio. EUR						in %
Anschaffungswert	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	-
	in EUR						in %
durchschnittlicher Anschaffungswert	1.600	1.700	2.000	1.900	2.600	2.600	63
	Jahre						in %
durchschnittliches Alter	8,6	8,5	7,2	7,9	3,9	4,7	- 45

¹ vor allem Fahrzeuge des Winterdienstes (Schneeräumung, Streufahrzeuge) und Kommunalfahrzeuge (Müllwagen, Wasser- und Fäkalienwagen)

Quellen: Flughafen Wien AG; RH

ANHANG

Entscheidungsträger des überprüften Unternehmens

Anmerkung:
im Amt befindliche Entscheidungsträger in [Gründruck](#)

Flughafen Wien AG

Aufsichtsrat

Vorsitzender

Johannes CORETH
(7. Mai 1998 bis 20. August 2009)

Dr. Christoph HERBST
(20. August 2009 bis 31. August 2011)

Dr. Erwin HAMESEDER
(31. August 2011 bis 30. April 2013)

Ing. Erwin KIRSCHNER
(seit 30. April 2013)

Stellvertreter des Vorsitzenden

Dkfm. Alfred REITER
(25. April 2003 bis 29. April 2011)

KR Karl SAMSTAG
(22. April 2004 bis 29. April 2011)

Ing. Ewald KIRSCHNER
(29. April 2011 bis 30. April 2013)

Dr. Wolfgang RUTTENSTORFER
(seit 29. April 2011)

Dr. Erwin HAMESEDER
(seit 30. April 2013)

Vorstand

Ing. Gerhard SCHMID
(1. Oktober 1999 bis 31. Dezember 2011)

Mag. Herbert KAUFMANN
(1. Oktober 1999 bis 31. Dezember 2010)

Mag. Christian DOMANY
(1. Oktober 2004 bis 28. Februar 2009)

Ernest GABMANN
(1. März 2009 bis 31. Dezember 2011)

Dr. Christoph HERBST
(1. Jänner 2011 bis 31. August 2011)

Mag. Julian JÄGER
(seit 5. September 2011)

Mag. Dr. Günther OFNER
(seit 5. September 2011)

Wien, im Jänner 2015

Der Präsident:

Dr. Josef Moser



Bisher erschienen:

Reihe Niederösterreich Bericht des Rechnungshofes
2015/1 – Stadtgemeinde Tulln: Finanzielle Lage und Ausgliederung von
Immobilienprojekten

