

1645 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XX. GP

Ausgedruckt am 12. 3. 1999

Regierungsvorlage

Bundesgesetz, mit dem das Privatbahnunterstützungsgesetz 1988 geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Bundesgesetz vom 21. Oktober 1988 über die Unterstützung von Haupt- oder Nebenbahnen, die nicht vom Bund betrieben werden (Privatbahnunterstützungsgesetz 1988), BGBl. Nr. 606, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 519/1994 wird wie folgt geändert:

1. Der Titel lautet :

“Bundesgesetz über Leistungen an nicht vom Bund betriebene Haupt- und Nebenbahnen (Privatbahngesetz)”

2. § 1 lautet:

“§ 1. Dieses Bundesgesetz gilt für die Ausgaben zur Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen durch Einräumung besonderer Tarife und für Finanzierungsbeiträge zur Schieneninfrastruktur von Haupt- und Nebenbahnen, die nicht vom Bund betrieben werden (im folgenden Unternehmen genannt), sofern hierfür nicht gesonderte bundesgesetzliche Regelungen bestehen. Die im jeweiligen Bundesfinanzgesetz für diese Ausgaben vorgesehenen Beträge sind nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen zu verwenden.”

3. § 3 wird aufgehoben.

4. § 4 Abs. 1 lautet:

“§ 4. (1) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen den im § 1 genannten Unternehmen auf Ansuchen und auf Grund vorgelegter mehrjähriger Pläne Finanzierungsbeiträge für die Schieneninfrastruktur (§ 24a Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957) im Rahmen von mittelfristigen Investitions- und Erhaltungsprogrammen gewähren.

Die Investitions- und Erhaltungsmaßnahmen müssen zur Erfüllung der eisenbahnrechtlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs sowie zur Sicherstellung eines modernen und leistungsfähigen Schienenverkehrs erforderlich sein und mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit in Einklang stehen.

In den vorzulegenden Unterlagen sind Art, Umfang sowie Kosten- und Zeitpläne der Investitionsvorhaben bzw. der Erhaltungsmaßnahmen glaubhaft zu machen.”

5. § 5 lautet:

“§ 5. Die im § 1 genannten Unternehmen sind von der Körperschaftsteuer befreit.”

6. § 7 lautet:

“§ 7. (1) Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. Jänner 1989 in Kraft. § 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 519/1994 tritt mit 31. Dezember 1998 außer Kraft. Die §§ 1, 4 Abs. 1 und 5 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/1999 treten mit 1. Jänner 1999 in Kraft. Dieses Bundesgesetz tritt mit 31. Dezember 2003 außer Kraft.

(2) Auf § 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 519/1994 gestützte Anträge auf die Erstattung von Leistungen für den Zeitraum bis 31. Dezember 1998 können noch bis 31. Dezember 1999 gestellt werden und sind diesfalls noch nach dieser Gesetzesbestimmung zu behandeln.”

Vorblatt**Problem:**

Das bisher geltende System des Privatbahnunterstützungsgesetzes läuft aktuell per 31. Dezember 1998 aus.

Ziel:

Das System soll grundsätzlich fortgeführt werden.

Die Anpassung soll sich auf eine Konzentration der Mittel auf die beiden Bereiche

- Abgeltung bestellter gemeinwirtschaftlicher Tarifiermäßigungen,
 - Finanzierungsbeiträge für die Schieneninfrastruktur,
- richten. Das korrespondiert auch mit den Grundsätzen der Leistungen nach dem Bundesbahngesetz.

Inhalt:

- Präzisierung des Geltungs- und Anwendungsbereiches nach § 1;
- Einbeziehen von Erneuerungs- und Erhaltungsprogrammen in die mittelfristigen Investitionsprogramme nach § 4 Abs. 1;
- Vereinfachung bei der Steuerbestimmung nach § 5;
- Verlängerung des Systems der Finanzierungsbeiträge des Bundes für die Privatbahnen um fünf Jahre in § 7 Abs. 1;
- Übergangsregelung mit Auslaufen der Erstattung der Anschlußkosten in § 7 Abs. 2.

Alternative:

Keine.

Kosten:

Der Gesetzentwurf geht von den bestehenden budgetären Vorgaben für die Leistungen an die Privatbahnen aus. Innerhalb dessen sollen die bisherigen Mittel für die Erstattung von Anschlußkosten in die Investitions- und Erhaltungsprogramme für die Schieneninfrastruktur umgeschichtet werden. Näheres wird in den besonderen Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen ausgeführt.

EU-Konformität:

Gegeben.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Das bisher geltende Privatbahnunterstützungsgesetz, welches in der Vergangenheit mehrmals verlängert wurde, war mit 31. Dezember 1998 befristet. Mit der vorliegenden Novellierung ist eine weitere Verlängerung, mit Modifikationen, vorgesehen, da es weiterhin verkehrspolitisches Ziel ist, Leistungen des Eisenbahnverkehrs der Privatbahnen abzugelten und Finanzierungsbeiträge zu ihrer Sicherung und Modernisierung zu leisten.

Bezüglich der finanziellen Auswirkungen ist festzuhalten, daß sich durch die Novellierung keine finanziellen Auswirkungen über die bisherigen Anforderungen hinausgehend ergeben. Ausgehend von den budgetären Vorgaben ist nur innerhalb der Summe der Budgetmittel eine gewisse Umschichtung vorgesehen. Weiteres wird im folgenden zu den einzelnen Bestimmungen angemerkt.

Auch die Vollziehung des Gesetzes selbst bedeutet keinen Mehraufwand.

Die verfassungsrechtliche Zuständigkeit des Bundes zur Gesetzgebung und Vollziehung gründet sich auf Art. 10 Abs. 1 Z 4 und Z 9 B-VG.

Die Konformität mit dem EG-Recht ist gegeben.

Besonderer Teil

Zu Z 1:

Der Wortlaut des Gesetzstitels wird dahin gehend präzisiert, daß es um Leistungsbeziehungen zu den Privatbahnen geht.

Zu Z 2 (§ 1):

Die beiden (schon bisher bestehenden) Haupttatbestände der Leistungen an die Privatbahnen werden präzisierend mit den

- Ausgaben (Abgeltung) für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen durch Einräumung besonderer Tarife (Tarifermäßigungen),
- Finanzierungsbeiträgen zur Schieneninfrastruktur genannt; der Anschlußkostentatbestand soll entfallen.

Der Geltungsbereich für die “nicht vom Bund betriebenen Haupt- und Nebenbahnen”, alle sogenannten Privatbahnen, soll bestehen bleiben. Das vorliegende Gesetz gilt nicht für die ÖBB, für die entsprechenden Leistungen an die ÖBB besteht eine gesonderte bundesgesetzliche Regelung im Bundesbahngesetz.

Durch die Neufassung des § 1 ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen über die bisherigen Anforderungen hinaus. Die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen war schon nach der bisher geltenden Regelung vorgesehen. Der Bundesvoranschlag 1999 sieht auf dem entsprechenden Ansatz 1/65158 eine (gegenüber dem Vorjahr) gleichbleibende Summe von 569 723 000 S vor. Diese kann bis Ende 2001 auf Grund einer mit den Privatbahnen vereinbarten Deckelung und der Bemühungen um ein Sparprogramm beibehalten werden.

Zu Z 3 (Aufhebung § 3):

Die im § 3 bisher bestehende Regelung über die Erstattung von Anschlußkosten (für die Benützung der Anlagen der ÖBB und für die in den Anschluß- und Übergangsbahnhöfen von den ÖBB erbrachten Leistungen) soll mit einer Übergangsregelung gemäß § 7 Abs. 2 aufgehoben werden. Was die Verknüpfung von Eisenbahnen bzw. die dazu nötigen Regelungen anlangt, ist in dem Zusammenhang auf die im Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz 1997 im § 24 Abs. 1 EisebG getroffene Bestimmung hinzuweisen; für die Benützung der Schieneninfrastruktur einer anderen Eisenbahn ist eine Regelung im Rahmen des Benützungsentgeltes nach §§ 24a ff EisebG vorgesehen.

Aus der Aufhebung der Bestimmung über die Anschlußkosten nach § 3 im Zusammenhang mit der Übergangsregelung nach § 7 Abs. 2 ergeben sich bis zum Ende des Jahres 2000 keine finanziellen Auswirkungen über die bisherigen Anforderungen hinaus, da bis 31. Dezember 1999 Anträge auf Erstattung so wie bisher eingebracht werden können. Diese Anträge sind spätestens zu Lasten des Budgetjahres 2000 durch die entsprechenden Zahlungen abzuwickeln. Auf Grund der knappen Dotierung dieser Budgetpost (17 Millionen Schilling) sind Nachzahlungen für die Jahre 1997 und 1998 zu erwarten, die im Jahr 1999 bedeckt werden sollen. Durch Mittelumschichtungen innerhalb des Ansatzes erscheint derzeit kein nichtbedeckbarer Mehrbedarf gegeben.

Zu Z 4 (§ 4 Abs. 1):

Die bestehende Regelung über mehrjährige Investitionsprogramme soll dem Bedarf entsprechend insofern flexibler formuliert werden, als neben (Neu-)Investitionen auch entsprechende für die Sicherheit und Modernisierung der Schieneninfrastruktur nötige Erneuerungs- und Erhaltungsmaßnahmen, insbesondere sogenannte Erneuerungs- und Erhaltungsinvestitionen, einbezogen werden können.

Der Infrastrukturbegriff soll dabei gleich sein wie im Eisenbahngesetz und Bundesbahngesetz.

Voraussetzung für Finanzierungsbeiträge zu mittelfristigen Programmen bleibt die Vorlage und Glaubhaftmachung entsprechender mehrjährig ausgerichteter Planungsgrundlagen mit Projekten des jeweiligen Unternehmens. Die Unterlagen für diese Programme sollen nach Art, Umfang sowie Kosten- und Zeitplänen der Vorhaben glaubhaft zu machen sein.

Ausführungsbestimmungen, insbesondere über Art und Umfang der Einbeziehung von Erneuerungs- und Erhaltungstatbeständen, obliegen gemäß § 4 Abs. 3 des bisher geltenden Gesetzes der Richtlinienkompetenz des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen.

Auch aus der Änderung des § 4 Abs. 1 ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen über die bisherigen Anforderungen hinaus. Die Höhe der finanziellen Ausgaben aus den Investitionsprogrammen ergab sich schon bisher aus den jeweiligen Ansätzen im Bundesfinanzgesetz und fünfjährigen Förderungsverträgen mit jeweils gleichen limitierten Jahressummen. Im Bundesvoranschlag 1999 sind auf dem entsprechenden Ansatz 1/65266 (gleichbleibend gegenüber dem Vorjahr) 424 696 000 S vorgesehen.

Die nächsten mittelfristigen Investitionsprogramme für Privatbahnen kommen für den Zeitraum ab 2001 in Frage und könnten der Höhe nach wie die bisherigen Gesamtsummen gestaltet werden.

Zu Z 5 (§ 5):

Das bisher geltende Gesetz sieht einen Verzicht auf die Steuereinhebung (aktuell noch betroffen die Körperschaftsteuer) über Antrag der Unternehmen vor, wenn im wesentlichen der Bedarf hierfür (Betriebsabgang) belegt wurde. In der Praxis wurde dieser Verzicht den unter das Gesetz fallenden Unternehmen regelmäßig gewährt. Im vorliegenden Entwurf wird vorgeschlagen, dies durch eine Steuerbefreiung von der Körperschaftsteuer, wie sie auch den ÖBB eingeräumt ist, zu vereinfachen.

Zu Z 6 (§ 7):

Gemäß § 7 Abs. 1 ist ein Inkrafttreten der materiellen Änderungen im Gesetz per 1. Jänner 1999 vorgesehen, um die Kontinuität zur bisherigen Fassung des Privatbahnunterstützungsgesetzes zu wahren.

In § 7 Abs. 2 ist die für die Aufhebung des § 3 und die übergangsmässige Abwicklung der Leistungen aus dem Anschlußkostentatbestand nötige Übergangsbestimmung vorgesehen.

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung:

§ 1. Die im jeweiligen Bundesfinanzgesetz vorgesehenen Ansatzbeträge für Ausgaben für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen, zur Vergütung von Anschlußkosten sowie für Investitionsförderungen zugunsten von Haupt- und Nebenbahnen (§ 4 des Eisenbahngesetzes 1957), die von einem nicht zur Gänze im Eigentum des Bundes stehenden Unternehmen betrieben werden – im folgenden Unternehmen genannt –, sind nach Maßgabe dieses Bundesgesetzes zu verwenden.

§ 3. (1) Den Unternehmen ist das für die Benützung der Eisenbahninfrastruktur der Österreichischen Bundesbahnen im Bereich der Anschluß- und Übergangsbahnhöfe zu leistende Benützungsentgelt vom Bund insoweit zu erstatten, als dies im Interesse einer verkehrspolitisch wünschenswerten Koordinierung der Schienenverkehrsversorgung liegt.

(2) Über das Vorliegen der im Absatz 1 festgelegten Voraussetzungen entscheidet auf Grund entsprechender Nachweise der Unternehmen über Antrag der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Bescheid.

§ 4. (1) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann in Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen den im § 1 genannten Unternehmen auf Ansuchen Förderungen für Investitionen gewähren. Diese Investitionen müssen zur Erfüllung der eisenbahnrechtlichen Verpflichtungen zur Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs sowie zur Sicherstellung eines modernen und leistungsfähigen Schienenverkehrs erforderlich sein und mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit in Einklang stehen. Hiefür haben die Unternehmen mehrjährige Investitionspläne vorzulegen. In diesen sind die einzelnen Investitionsvorhaben darzustellen; hiebei ist glaubhaft zu machen, daß sie den vorstehend genannten Erfordernissen und Grundsätzen entsprechen.

Vorgeschlagene Fassung:

§ 1. Dieses Bundesgesetz gilt für die Ausgaben zur Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen durch Einräumung besonderer Tarife und für Finanzierungsbeiträge zur Schieneninfrastruktur von Haupt- und Nebenbahnen, die nicht vom Bund betrieben werden (im folgenden Unternehmen genannt), sofern hierfür nicht gesonderte bundesgesetzliche Regelungen bestehen. Die im jeweiligen Bundesfinanzgesetz für diese Ausgaben vorgesehenen Beträge sind nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen zu verwenden.

Wird aufgehoben.

§ 4. (1) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen den im § 1 genannten Unternehmen auf Ansuchen und auf Grund vorgelegter mehrjähriger Pläne Finanzierungsbeiträge für die Schieneninfrastruktur (§ 24a Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957) im Rahmen von mittelfristigen Investitions- und Erhaltungsprogrammen gewähren.

Die Investitions- und Erhaltungsmaßnahmen müssen zur Erfüllung der eisenbahnrechtlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs sowie zur Sicherstellung eines modernen und leistungsfähigen Schienenverkehrs erforderlich sein und mit den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit in Einklang stehen.

In den vorzulegenden Unterlagen sind Art, Umfang sowie Kosten- und Zeitpläne der Investitionsvorhaben bzw. der Erhaltungsmaßnahmen glaubhaft zu machen.

§ 5. (1) Der Bundesminister für Finanzen hat auf die Einhebung der Körperschaftsteuer, der Gewerbesteuer, der Vermögensteuer, des Erbschaftssteueräquivalents und der auf diese Abgaben entfallenden Nebengebühren durch Bescheid zu verzichten, wenn die im § 1 genannten Unternehmen jeweils einen so hohen Betriebsabgang aufweisen, daß die vorübergehende oder dauernde Einstellung des ganzen oder eines Teiles des Verkehrs einer Eisenbahn (eines Streckenteiles) bewilligt werden könnte und wenn durch den Verzicht allein oder in Verbindung mit anderen Maßnahmen die BetriebsEinstellung vermieden werden kann.

(2) Dieser Verzicht kann auch dann erfolgen, wenn zwar kein Betriebsabgang vorliegt, die Einnahmen jedoch nicht zur Deckung der den Unternehmen eisenbahnrechtlich obliegenden Verpflichtungen zur Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Eisenbahnbetriebes und des Eisenbahnverkehrs ausreichen. Ob und welche Verpflichtungen dieser Art bestehen, hat im Zweifel der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nach Maßgabe des öffentlichen Verkehrsinteresses durch Bescheid zu entscheiden.

(3) Die Anwendung der Bestimmungen des Abs. 2 ist davon abhängig zu machen, daß die dadurch ersparten Beträge für bestimmte der im Abs. 2 genannten Verpflichtungen verwendet werden.

§ 7. (1) Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. Jänner 1989 in Kraft. Es tritt mit 31. Dezember 1998 außer Kraft.

(2) Auf den Zeitraum bis längstens 31. Dezember 1993 gerichtete Anträge auf Gewährung von Unterstützungen nach §§ 2 und 3 können bis 31. Dezember 1994 gestellt werden und sind nach dem Privatbahnunterstützungsgesetz 1988 in der Fassung BGBl. Nr. 606/1988 zu behandeln.

§ 5. Die im § 1 genannten Unternehmen sind von der Körperschaftsteuerpflicht befreit.

§ 7. (1) Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. Jänner 1989 in Kraft. § 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 519/1994 tritt mit 31. Dezember 1998 außer Kraft. Die §§ 1, 4 Abs. 1 und 5 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/1999 treten mit 1. Jänner 1999 in Kraft. Dieses Bundesgesetz tritt mit 31. Dezember 2003 außer Kraft.

(2) Auf § 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 519/1994 gestützte Anträge auf die Erstattung von Leistungen für den Zeitraum bis 31. Dezember 1998 können noch bis 31. Dezember 1999 gestellt werden und sind diesfalls noch nach dieser Gesetzesbestimmung zu behandeln.

