

1582 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVIII. GP

Ausgedruckt am 29. 4. 1994

Regierungsvorlage

Bundesgesetz, mit dem das Privatbahnunterstützungsgesetz 1988 geändert und der Anwendungsbereich zur Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung Nr. 1893/91 festgelegt wird

(2) Für die Bestellung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen einen mehrjährigen Bestellrahmen festzulegen.

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel I

Das Privatbahnunterstützungsgesetz 1988, BGBl. Nr. 606, wird wie folgt geändert:

1. § 1 lautet:

„§ 1. Die im jeweiligen Bundesfinanzgesetz vorgesehenen Ansatzbeträge für Ausgaben für die Einbringung 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.“

2. § 2 lautet:

„§ 2. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen im öffentlichen Interesse, aus Sicht der Verkehrspolitik, um insbesondere unter Berücksichtigung sozialer, umweltpolitischer und landesplanerischer Faktoren eine ausreichende Verkehrsbedingung sicherzustellen oder um Sondertarife für bestimmte Gruppen von Reisenden anzubieten, bei den Unternehmen die Erbringung von Verkehrsleistungen zu betriebswirtschaftlich nicht gerechtfertigten Tarifen bestellen. Bei der Bestellung sind auch das Ausmaß der anzuwendenden Tarifiermäßigungen und die Abgeltung der daraus entstehenden Einnahmehausfälle zu vereinbaren.“

(3) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat in dem alljährlich dem Nationalrat gemäß § 3 Abs. 2 Bundesbahngesetz 1992 vorzulegenden Bericht auch über die von ihm bei den Unternehmen bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen und die eingetretenen Veränderungen zu berichten.“

3. § 3 lautet:

„§ 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 Koordination 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. § 7 Abs. 2 lautet:

„(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.“

2

1582 der Beilagen

5. § 7 Abs. 3 entfällt.

des Kraftfahrlineiengesetzes 1952) ausschließlich im Stadt- und Vorortverkehr betreiben.

Artikel II

Vom Anwendungsbereich zur Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 werden gemäß Art. 1 dieser Verordnung Unternehmen ausgenommen, die Eisenbahnen (§ 1 des Eisenbahngesetzes 1957) und Kraftfahrlinien (§ 1

Artikel III

Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. Jänner 1994 in Kraft. Mit der Vollziehung ist der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen betraut.

VORBLATT

Problem:

1. Das geltende Privatbahnunterstützungsgesetz und die Privatbahn-Tarifverordnung verweisen auf die Bundesbahn-Tarifverordnung, welche nach neuer Rechtslage gemäß Bundesbahngesetz 1992 per 31. Dezember 1993 ausläuft und durch Bestellvertrag ersetzt wird.
2. Anwendungsbereich der durch EWR geltenden Verordnung (EWG) 1191/69 idF 1893/91 innerstaatlich auszuführen.

Ziel:

1. Legistische Analogie mit Bundesbahngesetz wahren.
2. Anwendungsbereich für städtischen Verkehr abgrenzen.

Inhalt:

1. — Bestellprinzip für gemeinwirtschaftliche Leistungen mit mehrjährigem Bestellrahmen.
— Neugestaltung der Anschlußkosten in Verknüpfung mit Benützungsentgelt nach Bundesbahngesetz.
2. Eisenbahnen und Kraftfahrlinien im Stadt- und Vorortverkehr ausgenommen.

Kosten:

1. Keine zusätzlichen Kosten zur Vollziehung. Die Unterstützung der Privatbahnen gemäß Budget 1994 im bisherigen Rahmen; in weiterer Folge von vorgesehenen Neuverhandlungen der gemeinwirtschaftlichen Leistungen abhängig.
2. Keine.

EWR-Konformität:

Gegeben.

Erläuterungen

A. Allgemeiner Teil

Das geltende Privatbahnunterstützungsgesetz (BGBl. Nr. 606/1988) enthält eine Bestimmung zur Festlegung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen am Tarifsektor im Verordnungsweg unter Bedachtnahme auf die Regelung nach dem bisherigen Bundesbahngesetz (BGBl. Nr. 137/1969 idF BGBl. Nr. 151/1984). Die gemeinwirtschaftlichen Tarifiermäßigungen waren demnach für die Bundesbahn bisher in der Tarifverordnung 1992 (BGBl. Nr. 671/1991) und die Privatbahnen analog nach der Privatbahn-Tarifverordnung (BGBl. Nr. 406/1989) geregelt.

Diese Ordnungsregelung nach dem Bundesbahngesetz lief auf Grund des neuen Bundesbahngesetzes (BGBl. Nr. 825/1992) per Ende 1993 aus. Nach dem Bundesbahngesetz 1992 werden die gemeinwirtschaftlichen Leistungen nach dem Bestellprinzip, wie es in der über den EWR geltenden Ordnungsregelung ausgeführt ist, neu ausverhandelt.

Dieses Regelungszusammenhangs wegen ergibt sich ein legislatischer Lösungsbedarf auch für die Privatbahnen.

Im Rahmen dieses Bundesgesetzes ist des weiteren eine Klarstellung des Anwendungsbereiches der durch den EWR geltenden Ordnung vorgesehen.

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung eines solchen Bundesgesetzes ergibt sich aus Art. 10 Abs. 1 Z 9 „Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen“ sowie bezüglich der Kraftfahrlinien aus Art. 10 Abs. 1 Z 8.

Was die budgetäre Vorsorge anlangt, sind für 1994 Mittel für die Privatbahnunterstützung auch am Sektor der gemeinwirtschaftlichen Leistungen (Tarifiermäßigungen) und der Anschlußkosten auf bisheriger Gesetzesbasis enthalten. Wegen der Spitzabrechnungen nach dem bisherigen Privatbahnunterstützungsgesetz einerseits, vor allem aber andererseits wegen des Verhandlungszieles für die Neugestaltung der Leistungen im Rahmen des bisherigen Budgetbedarfes ergibt sich keine geänderte Vorsorge für das laufende Jahr.

Zur Rechtslage nach dem EWR-Abkommen ist auszuführen, daß für den Bereich „gemeinwirtschaftliche Leistungen“ nach österreichischer Terminologie die im Rahmen des EWR übernommene Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs — in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 — maßgeblich ist.

Die Ordnungsregelungen sehen eine Bestellung gemeinwirtschaftlicher Leistungen grundsätzlich im Vertragsweg vor, wobei kostengünstige Lösungen auszuverhandeln und die Leistungen und Entgelte im Vorhinein zu regeln sind. Auf diese Ordnungsregelungen ist der § 3 des Bundesbahngesetzes 1992 bereits abgestellt worden.

Nach der Bestimmung in Artikel 1 der zitierten Verordnung wird es den einzelnen Staaten überlassen, Unternehmen, deren Tätigkeit ausschließlich auf den Betrieb von Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdiensten beschränkt ist, vom Anwendungsbereich dieser Verordnung auszunehmen.

Für den Bereich der österreichischen Privatbahnen, wie sie unter den Geltungsbereich des Privatbahnunterstützungsgesetzes fallen, wird in der Gesetzesvorlage eine Regelung über die gemeinwirtschaftlichen Leistungen ebenfalls nach dem Bestellprinzip vorgesehen und damit die bisher grundsätzlich bewährte Konstruktion abgestimmter Lösungen mit den Österreichischen Bundesbahnen, mit deren Netz der Privatbahnverkehr verknüpft ist, fortgesetzt.

Für den Bereich der städtischen Verkehrsunternehmen (Bahnen und Kraftfahrlinien) wird den bestehenden Strukturen entsprechend innerstaatlich klargestellt, daß sie von den Kriterien der zitierten Regelungen im Rahmen des EWR nicht betroffen sind; die Ausgestaltung der Leistungen im öffentlichen Interesse bleibt für diese Unternehmen unberührt.

Diese Gesetzesvorlage enthält somit innerstaatliche Durchführungsregelungen zum

EW-Abkommen, Anhang XIII, 369 R 1191, 391 R 1893.

B. Besonderer Teil

Zu Art. I:

Zu Z 1 (§ 1):

Terminologische Anpassung an des Bundesbahngesetz 1992 und Präzisierung der vom Privatbahnunterstützungsgesetz betroffenen Unternehmen als „nicht zur Gänze im Eigentum des Bundes stehend“.

Zu Z 2 (§ 2):

Diese Bestimmung regelt die bisher als „Sozial- und Subventionstarife“ titulierten gemeinwirtschaftlichen Leistungen in einer Neuformulierung gemäß den Kriterien nach der zitierten Verordnung, wie sie im EW-Abkommen gilt.

Nach dem Bestellprinzip werden gemeinwirtschaftliche Tarifiermäßigungen den Leistungsanforderungen nach und dem Ausmaß nach (Höhe der Tarifeinnahmen einerseits und der Ermäßigungsausmaße andererseits) einschließlich Abgeltungen der Einnahmehausfälle vertraglich im Vorhinein zu regeln sein.

Die neu vorgesehenen Absätze über einen mehrjährigen Bestellrahmen und den Bericht an den Nationalrat stehen in Gleichklang mit den im Bundesbahngesetz 1992 getroffenen Regelungen.

Zu Z 3 (§ 3):

Die Anschlußkosten sind im bisherigen Privatbahnunterstützungsgesetz als Kosten für die Benützung der ÖBB-Anlagen bzw. für die ÖBB-Leistungen im Anschluß- und Übergangsbahnhof umschrieben. Deren Höhe wird nach Rechnungslegung durch die Österreichischen Bundesbahnen festgelegt und den Privatbahnen ersetzt.

Die Neuregelung erfolgt in Abstimmung mit der bundesbahngesetzlichen Regelung über ein Benützungsentgelt für die Eisenbahninfrastruktur. Die Anschlußkosten werden auf Basis Benützungsentgelt neu zu bestimmen sein, wie es im Bereich der Anschluß- und Übergangsbahnhöfe anfällt.

Die vorliegende Regelung geht auch von der Überlegung aus, daß eine Verknüpfung der Verkehrsangebote der Privatbahn und der Österreichischen Bundesbahnen in diesen Anschlußpunkten unterstützt wird.

Für die Vollziehung ergibt sich der Vorteil der Berechnung im Vorhinein.

Zu Z 4 (§ 7 Abs. 2):

Die bereits im Privatbahnunterstützungsgesetz 1988 getroffene Übergangsregelung wird auf den Übergangszeitraum für die vorliegende Novellierung angepaßt. Es wird klargestellt, daß auf Grund des bisherigen Gesetzes entstandene Ansprüche abzurechnen und abzugelten sind.

Zu Z 5 (§ 7 Abs. 3):

Entbehrlich gewordene Übergangsregelung aus dem Privatbahnunterstützungsgesetz 1988 entfällt.

Zu Art. II:

Die Abgrenzung des Anwendungsbereiches für Unternehmen, die Eisenbahnen (wie insbesondere Straßenbahnen und U-Bahnen) und Kraftfahrlinien ausschließlich im Stadt- und Vorortverkehr betreiben (vgl. Allgemeiner Teil der Erläuterungen).

Zu Art. III:

Sowohl für die im Artikel I enthaltene Änderung des Privatbahnunterstützungsgesetzes mit Wirksamkeit ab dem Budgetjahr 1994 als auch für die im Artikel II enthaltene Klarstellung auf Grund des EW-Abkommens ist ein Inkrafttreten ab 1. Jänner 1994 zweckmäßig.

Textgegenüberstellung

Alte Fassung:

§ 1. Die im jeweiligen Bundesfinanzgesetz vorgesehenen Ansatzbeträge für Ausgaben zur Abgeltung der Einnahmehausfälle aus der Gewährung von Sozial- und Subventionstarifen, zur Vergütung von Anschlußkosten sowie für Investitionsförderungen zugunsten von Haupt- und Nebenbahnen (§ 4 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60), die nicht vom Bund betrieben werden — im folgenden Unternehmen genannt — sind nach Maßgabe dieses Bundesgesetzes zu verwenden.

§ 2. (1) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen den im § 1 genannten Unternehmen im öffentlichen Interesse, insbesondere auf dem Gebiet der Verkehrs-, der Wirtschafts-, Agrar- und Forstpolitik, der Finanz- und Wehrpolitik, der Raumordnungs- und Bevölkerungspolitik, der Arbeitsmarkt- und Sozialpolitik sowie der Umweltschutzpolitik durch Verordnung auftragen, aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht gerechtfertigte Tarifiermäßigungen im Schienenverkehr einzuräumen oder beizubehalten. Bei der Auftragserteilung ist darauf Bedacht zu nehmen, welche Tarifiermäßigungen und in welchem Ausmaß jeweils den Österreichischen Bundesbahnen als gemeinwirtschaftliche Leistung übertragen sind, wobei Unterschiede in der Betriebs- und Verkehrsstruktur zu den Österreichischen Bundesbahnen zu beachten sind.

(2) Der auf Grund eines Auftrages nach Abs. 1 entstehende Einnahmehausfall ist den Unternehmen auf Antrag abzugelten. Die Höhe des Abgeltungsbetrages ist auf Grund der dem Antrag anzuschließenden Nachweise vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Bescheid zu bemessen.

(3) Die näheren Bestimmungen über die bei der Antragstellung und Abgeltung einzuhaltende Vorgangsweise hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Richtlinien festzulegen. Hierbei ist insbesondere zu bestimmen, bis zu welchem Zeitpunkt jeweils die Anträge und Nachweise vorzulegen sind, wie die Tarifiermäßigungen zu berechnen sind und welche Belege als Nachweise angesehen werden.

§ 3. (1) Die im § 1 genannten Unternehmen haben für die Benützung der Anlagen der Österreichischen Bundesbahnen und für die in den Anschluß- und Übergangsbahnhöfen von den Österreichischen Bundesbahnen erbrachten

Neue 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.

§ 2. (1) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen im öffentlichen Interesse, aus Sicht der Verkehrspolitik, um insbesondere unter Berücksichtigung sozialer, umweltpolitischer und landesplanerischer Faktoren eine ausreichende Verkehrsbedienung sicherzustellen oder um Sondertarife für bestimmte Gruppen von Reisenden anzubieten, bei den Unternehmen die Erbringung von Verkehrsleistungen zu betriebswirtschaftlich nicht gerechtfertigten Tarifen bestellen. Bei der Bestellung sind auch das Ausmaß der anzuwendenden Tarifiermäßigungen und die Abgeltung der daraus entstehenden Einnahmehausfälle zu vereinbaren.

(2) Für die Bestellung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen einen mehrjährigen Bestellrahmen festzulegen.

(3) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat in den alljährlich dem Nationalrat gemäß § 3 Abs. 2 Bundesbahngesetz 1992 vorzulegenden Bericht auch über die von ihm bei den Unternehmen bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen und die eingetretenen Veränderungen zu berichten.

§ 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

Alte Fassung:

personellen und sachlichen Leistungen nur jene Kosten zu tragen, die entfallen würden, wenn die nicht vom Bunde betriebenen Haupt- und Nebenbahnen eingestellt werden müßten.

(2) Bei Vorliegen der im § 5 Abs. 1 festgelegten Voraussetzungen hat der Bund die Kosten nach Abs. 1 zu tragen. Hierüber entscheidet auf Grund entsprechender Nachweise über Antrag der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Bescheid.

§ 7. (2) Anträge auf Gewährung von Unterstützungen nach dem Privatbahnunterstützungsgesetz 1959, BGBl. Nr. 286/1958, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. Nr. 564/1978, können bis 31. Dezember 1989 gestellt werden und sind nach dem Privatbahnunterstützungsgesetz 1959 zu behandeln.

(3) Die bei Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes bereits eingeräumten, aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht gerechtfertigten Tarifiermäßigungen im Schienenverkehr gelten vorerst bis 30. Juni 1989 als aufgetragen im Sinne des § 2 Abs. 1 dieses Bundesgesetzes.

Neue Fassung:

erstatten, als dies im Interesse einer verkehrspolitisch wünschenswerten Koordinierung der Schienenverkehrsversorgung liegt.

(2) Über das Vorliegen der im Abs. 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.

§ 7. (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.