

BUNDESMINISTERIUM FÜR FINANZEN

GZ. 42 1003/3-II/9/91/25)

Entwurf eines Bundesgesetzes zur
Neuordnung der Rechtsverhältnisse der ÖBB;
Begutachtung.

Himmelpfortgasse 4 - 8
Postfach 2
A-1015 Wien
Telefon 51 433 / DW
1832

Sachbearbeiter:

ORat Dr. Luksch

An das
Präsidium des
Nationalrates
Wien

17/SN - 67/ME

Betrifft GESETZENTWURF	
Zl. 67 17 -GE/19	11
Datum: 19. AUG. 1991	
Verteilt: 22. Aug. 1991 <i>la</i>	

Sofort*H Klausgraber*

Das BMF beehrt sich, in der Anlage 25 Ausfertigungen der ho. zum Gesetzesentwurf des BMöWuV für ein Bundesbahngesetz 1991 erstatteten Stellungnahme zu übermitteln.

9. August 1991

Für den Bundesminister:

i.V.Dr. Kotzaurek

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Uauy

BUNDESMINISTERIUM FÜR FINANZEN

GZ. 42 1003/3-II/9/91

Entwurf eines Bundesgesetzes zur
Neuordnung der Rechtsverhältnisse der ÖBB;
Begutachtung.
Z.Z. vom 11. Juni 1991, ho. eingelangt
am 11. Juli 1991 (!)

Himmelfortgasse 4 - 8
Postfach 2
A-1015 Wien
Telefon 51 433 / DW
1832
Sachbearbeiter:
ORat Dr. Luksch

An das
Bundesministerium für
öffentliche Wirtschaft und Verkehr
Sektion V

W i e n

Zum do. übermittelten Entwurf für ein Bundesbahngesetz 1991 beehrt sich das BMF folgendes auszuführen:

Das BMF begrüßt grundsätzlich die mit einem derartigen Gesetz verfolgte Zielsetzung einer Verselbständigung der ÖBB, vermag jedoch den do. übermittelten Unterlagen nicht zu entnehmen, daß die vom BMF aus einer derartigen Maßnahme zu fordernde Entlastung des Bundeshaushaltes auch nur annähernd erreicht werden könnte. Aufgrund der vorliegenden Fassung dieses Gesetzentwurfes, vor allem der Bestimmungen der §§ 2 und 20, muß im Gegenteil erwartet werden, daß eine erhebliche Mehrbelastung des Bundeshaushaltes eintreten würde. Einer solchen kann jedoch keinesfalls, insbesondere unter den derzeitigen budgetären Rahmenbedingungen, zugestimmt werden.

Mit dieser Maßgabe sind die folgenden Ausführungen zu verstehen:

Zu § 1 Abs. 2

Im Zusammenhalt mit den Erläuterungen sollte es nach dem Strichpunkt wohl heißen "... das Unternehmen bzw. es hat die für Kaufleute geltenden Rechtsvorschriften anzuwenden".

Zu § 2 Abs. 5

Damit der Bund nicht - wie üblich - als Zahler übrigbleibt, sollte in der 3. Zeile "kann" durch "hat" ersetzt werden.

Zu § 4 Abs. 4

Betreffend die "sinngemäße Anwendung" siehe Abschn. 59 des Teiles 1 der Legistischen Richtlinien 1990.

- 2 -

Zu § 12 Abs. 2

Betreffend des unbestimmten Gesetzesbegriffes

"dringende verkehrspolitische Notwendigkeit" siehe Abschn. 87 des 1. Teiles der Legistischen Richtlinien 1990.

Zu § 13 Abs. 1

Die Worte "... setzt ... fort", könnte durch "... tritt in ... ein" ersetzt werden.

Der nunmehr zur Stellungnahme ausgesendete Entwurf für ein Bundesbahngesetz 1991 berührt das BMF in erster Linie durch die sich daraus ergebenden Auswirkungen auf den Bundeshaushalt. Es ist in Erinnerung zu rufen (OZ 1 und 2/91), daß nach dem Arbeitsübereinkommen der beiden Regierungsparteien (Punkt IX) für die ÖBB - ausgehend von bewährten Elementen des Ges.m.b.H.-Gesetzes - eine Unternehmenskonstruktion herbeigeführt werden sollte, in welcher der Vorstand und das Aufsichtsorgan soweit als möglich eigenverantwortlich sind. In budgetärer Hinsicht wurde lediglich ausgesagt, daß die Belastungen der ÖBB aus der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Aufgaben aus dem Budget abzugelten sind. Darüber hinaus gehende finanzielle Zusagen sind darin nicht enthalten. Dies zielte auch in die Richtung einer mit der Ausgliederung der ÖBB verfolgten Entlastung des Bundeshaushaltes durch substantielle Verringerung der bisher für die ÖBB erforderlichen finanziellen Leistungen des Bundes. Immerhin läßt der Bundeszuschuß für die ÖBB, der zuletzt (1990) bereits 27,7 Mrd. S betragen hat, für 1991 bereits eine weitere Steigerung auf rd. 29 Mrd. S erwarten.

Der vorliegende Gesetzesentwurf sieht demgegenüber umfangreiche finanzielle Leistungen des Bundes an die ÖBB vor, die jedenfalls über die bisherigen Zuschußleistungen des Bundes hinausgehen müßten. In diesem Zusammenhang muß ausdrücklich festgehalten werden, daß der Gesetzesentwurf die gem. § 14 BHG zwingend erforderlichen Aussagen über die finanziellen Auswirkungen dieser rechtsetzenden Maßnahmen nicht enthält. Dies kann durch die Aussage laut Vorblatt zu den Erläuterungen, wonach die mit diesem Vorhaben unmittelbar verbundenen Kosten Gegenstand laufender betriebswirtschaftlicher Untersuchungen sind und daß langfristig das Vorhaben auf Rationalisierungserfolge und eine Entlastung des Bundeshaushaltes erzielt, sicherlich nicht ersetzt werden. Das BMF muß daher auf der Vorlage einer Darstellung bestehen, welche mittelfristig Aufschluß über die finanziellen Auswirkungen dieses Gesetzesentwurfes gewährt.

Im einzelnen ist zu den Bestimmungen mit finanzieller Auswirkung folgendes zu bemerken:

Abgeltung der Belastungen aus der Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen:

Die Begriffsbestimmung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen laut § 2 Abs. 1 ent-

spricht der schon durch das BBG 1984 getroffenen. Gemäß § 2 Abs. 2 ist die Erbringung solcher Leistungen den ÖBB mit Verordnung der Bundesregierung - bisher: Verordnung der Bundesregierung im Einvernehmen mit dem Hauptausschuß des Nationalrates - zu übertragen. In der Verordnung sind Art, Umfang und Dauer der gemeinwirtschaftlichen Leistung festzulegen. Dies müßte nach ho. Auffassung auch bedeuten, daß jeweils die budgetären Belastungen festgelegt werden. Anders könnte eine Zustimmung durch den BMF im Ministerrat schwerlich erwartet werden. Gemäß § 2 Abs. 3 sind die Belastungen, die den ÖBB aus der Erbringung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen erwachsen und zwar insbesondere die Erstinvestitionen und die Folgekosten, den ÖBB abzugelten. Ganz abgesehen davon, daß völlig unklar bleibt, welche Belastungen (Kosten ?) abgegolten werden sollen, stellt diese Bestimmung jedenfalls eine erhebliche Erweiterung der Abgeltungen dar. Derzeit (§ 18 BBG 1984) werden den ÖBB nur die Belastungen aus der Gewährung von Sozial- und Subventionstarifen und aus der Führung von Nebenbahnen abgegolten, nicht jedoch die aus der Führung von Nahverkehren und aus der Bereithaltung des Schienenverkehrsweges. Bemerkenswert insbesondere auch die Formulierung, wonach "insbesondere die Erstinvestitionen und die Folgekosten" abzugelten sind. Gemäß § 2 Abs. 4 soll die Festlegung der Entgelte für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen jährlich in Verhandlungen zwischen dem BMöWuV und den ÖBB erfolgen, wobei insbesondere die Grundsätze der Einfachheit, Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit zu berücksichtigen sind. Eine im Hinblick auf die beträchtliche Größenordnung der budgetären Belastungen zweifelsohne erforderliche Befassung des BMF ist hier nicht vorgesehen. Eine solche kann nach ho. Auffassung nicht ersetzt werden, durch die Bestimmung des § 15 Abs. 3, wonach die Kriterien der Rechnungslegung für die Entgelte für die gemeinwirtschaftlichen Leistungen durch Verordnung des BM für öWuV im Einvernehmen mit dem BMF festgelegt werden sollen.

Vermögensübertragung, Abgabenbefreiung

Unter dieser Überschrift enthält das 9. Hauptstück mit den §§ 20 und 21 eine Fülle von Leistungserwartungen an den Eigentümer Bund. Diese würden die durch die gem. § 2 vorgesehenen Abgeltungen notwendigen Budgetbelastungen noch bei weitem übersteigen:

Gemäß § 20 Abs. 1 soll "das bisher im Eigentum des Bundes gestandene, dem Wirtschaftskörper ÖBB gewidmete Vermögen mit dem Inkrafttreten dieses BG in das Eigentum des Wirtschaftskörpers mit eigener Rechtspersönlichkeit ÖBB" übergehen. Ganz abgesehen von der Überlegung, daß nach ho. Auffassung das den ÖBB "gewidmete Vermögen" nur die Betriebsgrundflächen und Bahnanlagen umfaßt, wobei außerhalb dieses Betriebsvermögens von den ÖBB ein beträchtliches Grundvermögen - genützt für gewerbliche Zwecke, Wohnzwecke und Erholungszwecke - verwaltet wird, ist diese Bestimmung nicht zu trennen von

- 4 -

der folgenden des § 20 Abs. 2. Nach dieser soll der Bund für eine ausreichende Kapitalerstaussstattung der ÖBB sorgen, womit die Fortsetzung der Betriebsführung, die Abwicklung des laufenden Investitions- und Rationalisierungsplanes sowie die Rückzahlung der bestehenden längerfristigen Verbindlichkeiten aus Eurofima-, Ratenkauf- und Bauträgerfinanzierungen abzudecken ist. Eine solche Vorsorge, ebenso wie die nach § 2 Abs. 3 geforderte 5jährige Beitragsleistung für betriebsnotwendige kaufmännisch genutzte Ersatzinvestitionen kann im Hinblick auf die großen Vermögenswerte der ÖBB und den hohen Eigenmittelanteil nicht in Betracht gezogen werden.

Bezüglich der gem. § 20 Abs. 5 - Befreiung dieser Vermögensübertragungen von allen bundesgesetzlich geregelten Abgaben - und gem. § 21 - Weitergeltung aller dem bisherigen Wirtschaftskörper ÖBB eingeräumten Abgabenbefreiungen - mit diesem Gesetzesentwurf verfolgten Erwartungen wird auf die weiteren Ausführungen der ho. Stellungnahme verwiesen.

Übernahme der Bediensteten und der Ruhe- und Versorgungsgenüßempfänger

Gemäß § 13 Abs. 1 setzt das Unternehmen ÖBB die Rechte und Pflichten des Bundes gegenüber den aktiven Bediensteten und den Empfängern von Ruhe- und Versorgungsgenüssen fort. D.h. (siehe S. 13 der Erläuternden Bemerkungen) daß damit die bisherigen Dienstverhältnisse der ÖBB-Bediensteten zum Bund in Dienstverhältnisse zu dem mit Rechtspersönlichkeit ausgestatteten Wirtschaftskörper ÖBB umgewandelt werden.

Gemäß § 14 Abs. 1 bleiben bis zu ihrer Neuregelung die Bestimmungen über das Dienst-, Besoldungs- und Pensionsverhältnis (-recht) unberührt.

Hiezu ergeben sich folgende Überlegungen:

Da im Zuge der ersten Ministerverhandlung über den Stellenplan 1991 bereits die Möglichkeit erörtert wurde, die Bediensteten der ÖBB aus dem Stellenplan auszugliedern und damit mehr Flexibilität im Personalbereich zu ermöglichen, erscheint es dringend geboten, bereits vor Realisierung des gegenständlichen Reformvorhabens wenigstens die tragenden Grundsätze des künftigen Dienst- und Besoldungsrechts zu fixieren. Anderenfalls bestünde die Gefahr, die zweifelsohne beträchtlichen Kosten des neuen Systems mit der Starrheit und Unflexibilität des alten Systems zu verbinden.

Die Regelung, daß alle Bediensteten, also auch die Bundesbahnbeamten im Sinne des § 1 Abs. 1 der Bundesbahn - Besoldungsordnung 1963, demnach Bedienstete des selbständigen Wirtschaftskörpers und nicht Bundesbedienstete sind, hätte im Hinblick auf die gem. § 13 Abs. 2 vorgesehene Verpflichtung des Bundes, den Pensionsaufwand für Ruhe- und Versorgungsgenüßempfänger der ÖBB zu tragen, die höchst problematische Folge, daß der Bund den Pensionsaufwand für ehemalige Bedienstete eines Unternehmens zu

tragen hat, die in keinem Bundesdienstverhältnis gestanden sind und deren allfälliger, in der Bundesbahn-Pensionsordnung 1966 umschriebener Pensionsanspruch nicht gegenüber dem Bund, sondern gegenüber dem Unternehmen besteht. Als "Bundespensionisten" sind dagegen alle jene (ehemaligen) Bediensteten der ÖBB (einschließlich der Hinterbliebenen und Angehörigen solcher Bediensteten) anzusehen, die bereits einen Anspruch auf Pensionsleistungen im Sinne der Bundesbahn-Pensionsordnung 1966 erworben haben oder einen derartigen Anspruch bis zum allfälligen Inkrafttreten des Bundesbahngesetzes 1991 i.d.F. des vorliegenden Entwurfes erwerben. Es wäre nicht begründet, daß die Berechnung und Zahlbarstellung der erwähnten Pensionsleistungen von dem mit eigener Rechtspersönlichkeit ausgestatteten Wirtschaftskörper "Österreichische Bundesbahnen" vorgenommen wird, wie dies nach dem vorliegenden Entwurf anscheinend geschehen soll. Diese Aufgabe obläge nach § 2 Abs. 1 Z. 2 des Bundesrechenamtsgesetzes, BGBl. Nr. 123/1978, vielmehr dem Bundesrechenamt. Die diesbezügliche Ausnahmeregelung des § 3 Abs. 1 Z. 1 des Bundesrechenamtsgesetzes müßte im Wege einer Novellierung des genannten Gesetzes beseitigt werden.

Bezüglich der Höhe des zu leistenden Beitrages zur Deckung des Pensionsaufwandes (§ 13 Abs. 3: 26 % des Aufwandes auf Aktivbezügen für Bundesbahnbeamte) ist zu sagen, daß bei der Ausgliederung von Bundesbetrieben aus dem Bundesvoranschlag das Prozentmaß der erwähnten Beitragsleistung bisher grundsätzlich entsprechend dem Hundertsatz der nach den sozialversicherungsrechtlichen Regelungen im Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Ausgliederung zu entrichtenden Dienstgeber- und Dienstnehmerbeiträge festgesetzt worden ist. Im Falle der ÖBB beträgt dieser Hundertsatz derzeit 30,5 % (= 6,3 % in der Krankenversicherung, 1,4 % in der Unfallversicherung und 22,8 % in der Pensionsversicherung). Grundsätzlich sind dem Bund auch die vom Wirksamwerden der Ausgliederung an von Sozialversicherungsträgern geleistete Überweisungsbeträge in voller Höhe zu überweisen. Dem Unternehmen ist überdies die Verpflichtung aufzuerlegen, dem BMF alle Unterlagen zur Verfügung zustellen, die für die Erstellung des BVA und des BRA bezüglich des erwähnten Beitrages erforderlich sind. Siehe auch die Bestimmungen des § 6 des Scheidemünzengesetzes 1988, BGBl.Nr. 597/1988. *)

*) Allerdings ist vorzusorgen, daß dem Bund die von den Bundesbahnbeamten zu leistenden besonderen Pensionsbeiträge zufließen. Es hätte daher der letzte Satz des § 13 Abs. 3 des Gesetzesentwurfes zu lauten: "Die von Bediensteten zu leistenden Pensionsbeiträge, mit Ausnahme der besonderen Pensionsbeiträge, verbleiben beim Unternehmen ÖBB."

- 6 -

Anwendung der Bestimmungen des Katastrophenfondsgesetzes 1986

Gemäß § 23 Abs. 1 Ziffer 3 des Entwurfes sollen auf das Unternehmen ÖBB auch die Bestimmungen des Katastrophenfondsgesetzes 1986 Anwendung finden. Hiezu ist folgendes zu bemerken:

Bis dato wurden die Schäden bei den ÖBB jeweils als im Bundesvermögen eingetretene Katastrophenschäden behandelt und daher den ÖBB im Rahmen der für Schäden im Vermögen des Bundes reservierten Mittel in der Höhe von 10 vH die eingetretenen Schäden abgegolten.

Nach dem vorliegenden Gesetzentwurf sollen jedoch die ÖBB eine eigene Rechtspersönlichkeit bilden und es können daher die eingetretenen Schäden nicht mehr dem Bund zugerechnet werden.

Grundsätzlich bestünde die Möglichkeit, die ÖBB wie andere juristische Personen nach dem Katastrophenfondsgesetz zu behandeln und im Rahmen der Quote zu berücksichtigen, die für Schäden bei physisch oder juristischen Personen (11 vH) mit Ausnahme von Gebietskörperschaften reserviert ist, zu berücksichtigen.

Diese Vorgangsweise hat jedoch zur Voraussetzung, daß sich die Länder bereiterklären, der juristischen Person ÖBB entsprechende Mittel zur Schadensbehebung zur Verfügung zu stellen (länderweise unterschiedlich, in der Regel jedoch 30 v.H des eingetretenen Schadens); bis zu 60 % kann der Bund dann dem jeweiligen Land aus Mitteln des Katastrophenfonds vergüten. Diese Vorgangsweise erscheint unrealistisch, da die Länder kaum bereit sein werden, aus ihren eigenen Budgetmitteln Beträge zur Schadensbehebung bei den ÖBB zur Verfügung zu stellen. Dazu kommt noch, daß die ÖBB bis dato ihren Schaden zu 100 % aus Mitteln des Kat.Fonds finanzieren konnten, was nach der dargestellten Vorgangsweise ebenfalls nicht möglich wäre.

Es erscheint daher überlegenswert, daß durch eine gesetzliche Regelung im Kat.Fondsgesetz sichergestellt werden sollte, daß die ÖBB weiterhin als im Rahmen des Bundesanteiles (Schäden im Vermögen des Bundes) in der Höhe von 10 vH zu berücksichtigen sind. Die Konstruktion müßte jedenfalls so gewählt werden, daß Beispielfolgen bei anderen juristischen Personen ausgeschlossen sind.

1. Der Gesetzesentwurf sieht vor, daß die Aufgaben und das Bundesvermögen des Bundesbetriebes "Österreichische Bundesbahnen" an einen Wirtschaftskörper mit eigener Rechtspersönlichkeit übertragen wird.

Unter Beachtung des Art. 51 Abs. 6 B-VG, der eine Haushaltsführung des Bundes nach einheitlichen Grundsätzen fordert und im Zusammenhalt mit § 59 Abs. 5 und Abs. 1 Z. 1 BHG, wonach die Übertragung der Aufgaben und des Bundesvermögens einem

- 7 -

wichtigen volkswirtschaftlichen Anliegen in Übereinstimmung mit den in § 2 Abs. 1 BHG genannten Zielen besser entsprechen muß, wird in den Erläuterungen zum Gesetz noch überzeugend darzutun sein, inwieweit dies bei der Beurteilung der Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit zutrifft.

2. Es wird die Bestimmung des § 14 BHG in Erinnerung gebracht, wonach über die finanzielle Auswirkung einer rechtssetzenden Maßnahme, vom zuständigen Bundesminister, in dessen Wirkungsbereich der Entwurf ausgearbeitet wurde, eine Stellungnahme anzuschließen ist, die dzt. noch fehlt.

3. In § 2 Abs. 5 wird die Berichtspflicht des BMöWV, betreffend gemeinwirtschaftliche Leistungen, an den Nationalrat normiert. Im Hinblick auf die in Abs. 2 getroffene Regelung wäre diese Berichtslegung im Wege der BReg. vorzusehen.

4. Zu § 6 Abs. 2 wird bemerkt, daß die Institutionen, die ein Mitglied in den Verwaltungsrat entsenden sollen taxativ angeführt und ihnen auch das Vorschlagsrecht zugebilligt werden sollte. Damit würde die Bestellbefugnis des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr entsprechend dem Art. 18 (1) BN-VG determiniert.

Aus dem gleichen Grunde erscheint die in Abs. 6 normierte - auch nicht näher determinierte - Widerrufsmöglichkeit problematisch.

5. Was die in § 6 Abs. 2 vorgesehene Entsendung eines Vertreters des BMF anlangt, wird klargestellt, daß dadurch allein keine hinreichende Mitbefassung des BMF gegeben erscheint. Es ist vielmehr nach den Bestimmungen des Bundesministeriengesetzes 1986, Anlage 2, Abschnitt E Z. 6 letzter Absatz sicherzustellen, daß das BMF vom BMöWV bei allen Maßnahmen mit budgetärer Auswirkung, die ein Zusammenwirken mit dem BMF erfordern, befaßt wird. Ein diesbezüglicher Hinweis zur Klarstellung der Rechtslage sollte in den Erläuterungen zum Gesetz aufgenommen werden.

Es wird darauf hingewiesen, daß dieses Zusammenwirken mit dem BMF nach dem Bundesministeriengesetz formal nicht mit dem Vertreter des BMF im Verwaltungsrat, sondern mit der Abt. II/9 zu erfolgen hat.

6. Problematisch erscheint die in § 6 Abs. 10 vorgesehene Vergütungsregelung für die Verwaltungsratsmitglieder. Diese Regelung ist eine Neuerung gegenüber dem bisher geltenden Bundesbahngesetz.

Sollte daran festgehalten werden, wäre wegen der Beispielswirkung eine entsprechende Begründung in die Erläuterungen aufzunehmen.

7. Zu § 9 Abs. 2 Z. 2 ist zu bemerken, daß bei der Aufnahme von Anleihen, Darlehen und Krediten mit Auswirkungen auf den Bundeshaushalt, die Eigenzuständigkeit des BMF gegeben ist. Für die angeführten Finanzierungsinstrumente sollte daher eine Ermächtigungsregelung in das Gesetz aufgenommen werden.

8. Es wird empfohlen, § 9 Abs. 2 Z. 10 wie folgt zu ergänzen: "..... übersteigt bzw. eine mehrfährige Belastung der Österr. Bundesbahnen bedingt."

- 8 -

9. In § 17 Abs. 3 sollte wenigstens beispielhaft angeführt werden, was als "wesentliche" Änderung anzusehen ist.

10. Was die im § 20 Abs. 1 vorgesehene Vermögensübertragung anlangt, ist davon auszugehen, daß die Entscheidung hierüber gem. Art. 42 Abs. 5 B-VG dem Nationalrat allein zusteht.

Aus diesem Grunde sollte diese Bestimmung in einem eigenen Abschnitt des Entwurfes zusammengefaßt und in den Erläuterungen hiezu festgehalten werden, daß dem Bundesrat diesbezüglich kein Mitwirkungsrecht zusteht.

Eine gesonderte Anführung der im Abs. 4 genannten Anteile erscheint nur unter der Voraussetzung erforderlich, daß es sich hiebei nicht um bereits heute von der Österr. Bundesbahn selbst verwalteten Anteilsrechte handelt; andernfalls wären diese Vermögensbestandteile bereits durch den Abs. 1 erfaßt.

11. Es besteht Unklarheit, ob die in § 22 Abs. 1 und 2 in Rede stehenden Entscheidungen des BMöWV bescheidmäßig oder im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung erfolgen sollen. Soweit die in Rede stehenden Auffassungsunterschiede die Österr. Bundesbahnen oder andere Bundeseinstellen betreffen und daher von den Entscheidungen betroffen werden, wäre eine Regelung im Sinne des § 49 Abs. 5 BHG vorzuziehen.

12. Durch § 23 Abs. 2 des Entwurfes wird die Anwendung der haushaltsrechtlichen Vorschriften ausgeschlossen. Hiezu darf bemerkt werden, daß das BHG auf eigene Rechtsträger keine unmittelbare Anwendung findet (s. § 1 Abs. 1 BHG), sondern nur eine sinngemäße Anwendung in bestimmten Verrechnungsbereichen normiert.

Sollte auch die sinngemäße Anwendung ausgeschlossen werden, müßten im Gesetzesentwurf selbst noch entsprechend detaillierte Bestimmungen für diese Bereiche aufgenommen werden und außerdem sollte Abs. 2 besser wie folgt lauten:

"Für das Unternehmen Österreichische Bundesbahnen gelten die haushaltsrechtlichen Vorschriften des Bundes nicht."

Die im Gesetzesentwurf enthaltenen Regelungen werden insoweit für unzureichend erachtet, als diese nur einen Teil der Verrechnungsvorschriften abdecken. Allenfalls könnte in einer Subsidiaritätsklausel auf die in Betracht kommenden Rechtsvorschriften (z.B. aktienrechtl. Bestimmungen) hingewiesen werden.

Gegen die in § 20 Abs. 5 des Gesetzesentwurfes enthaltene Abgabenbefreiung für den Vorgang der Vermögensübertragung bestehen keine Bedenken.

Eine weitgehende Abgabenbefreiung des neuen Unternehmens, wie sie § 21 des Entwurfes vorsieht, widerspricht zwar dem Grundgedanken der Gleichstellung des neuen Unternehmens mit privatwirtschaftlichen Betrieben, kann aber aus der Sicht der Verwal-

- 9 -

tungsvereinfachung hingenommen werden, da dadurch auf längere Frist eine laufende Erstellung von Steuerbilanzen und die laufende Verlustveranlagung vermieden wird.

Hingegen erscheint die vorgesehene Bestimmung des § 23 Abs. 1 Z. 1 nicht vertretbar. Die ÖBB sind, so wie auch das zu gründende neue Unternehmen, als Betrieb gewerblicher Art einer Körperschaft des öffentlichen Rechts im Sinne des § 2 KStG 1988 einzustufen. Als solche unterliegen sie, um eine Gleichstellung mit privaten Unternehmern herzustellen, grundsätzlich der Abgabepflicht. Den ÖBB wurde bereits bisher auf ertragsteuerlichem Gebiet eine Abgabenbefreiung zugestanden, die nunmehr durch § 21 des Entwurfes auch auf das Nachfolgeunternehmen übertragen werden soll. Der Bund als Körperschaft des öffentlichen Rechtes selbst unterliegt aber keiner vergleichbaren Abgabepflicht, sodaß der Regelungsgehalt der geplanten Bestimmung nicht bestimmbar erscheint.

Zu § 23 Abs. 5 des Entwurfes ist festzustellen, daß vermutlich eine Befreiung der Grundstücksübertragungsvorgänge im Rahmen der Überführung des bisherigen Bundesvermögens in die neue Körperschaft erreicht werden soll. Die vorliegende Formulierung erscheint allerdings relativ unverständlich. Sollte der oben genannte Sinn hinter der Bestimmung stehen, erscheint sie unnötig, da dieser Effekt bereits durch § 20 Abs. 5 des Entwurfes erreicht wird. Sollte aber eine Befreiung jedweden Grundstückstransfers zwischen dem Bund und dem Rechtsträger ÖBB angesprochen sein, fehlt für eine solche Befreiung eine sachliche Begründung. Diesfalls wäre die Bestimmung daher abzulehnen.

Im übrigen möchte das BMF festhalten, daß die Aussendung des do. Gesetzesentwurfes zwar vom 11. Juni 1991 datiert ist, das BMF jedoch erst am 11. Juli 1991 erreicht hat. Dies im Hinblick auf die mit 9. August 1991 befristete Stellungnahme.

Dem Präsidium des Nationalrates werden unter einem 25 Ausfertigungen der ho. Stellungnahme zugeleitet.

9. August 1991

Für den Bundesminister:

i.V. Dr. Kotzaurek

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

