

1733 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XX. GP

Bericht des Verkehrsausschusses

über die Regierungsvorlage (1645 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Privatbahnunterstützungsgesetz 1988 geändert wird

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. 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.

Der Verkehrsausschuß hat die Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 14. April 1999 in Verhandlung genommen.

An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Mag. Reinhard **Firlinger**, Mag. Thomas **Barmüller**, Dr. Gabriela **Moser**, Mag. Helmut **Kukacka** und der Obmann des Ausschusses Abgeordneter Rudolf **Parnigoni** sowie der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr Dr. Caspar **Einem**.

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf unter Berücksichtigung eines Abänderungsantrages der Abgeordneten Rudolf **Parnigoni** und Mag. Helmut **Kukacka** einstimmig angenommen.

Dem erwähnten Abänderungsantrag, der eine Neufassung des § 5 beinhaltet, war nachstehende Begründung beigegeben:

Die vorgeschlagenen Änderungen bewirken eine steuerliche Gleichstellung der Privatbahnen mit den Österreichischen Bundesbahnen. Das Abstellen auf das Vorliegen des Unternehmensschwerpunktes im Betreiben eines Eisenbahnunternehmens soll einerseits den Kreis der steuerbefreiten Unternehmen begrenzen, andererseits aber den Privatbahnen das Ausüben von Nebenbetrieben, wie zB die gewerbliche Personenbeförderung mit Bussen oder die Eigenerzeugung von Energie, ermöglichen. Derartige Tätigkeiten werden auch von den Österreichischen Bundesbahnen unternommen.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuß somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 1999 04 14

Johann Kurzbauer

Berichterstatter

Rudolf Parnigoni

Obmann

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. (1) Die im § 1 genannten Unternehmen sind von der Körperschaftsteuer befreit, wenn deren Unternehmungsschwerpunkt im Betreiben eines Eisenbahnunternehmens liegt.

(2) Die im § 1 genannten Unternehmen sind mit 66% der Bemessungsgrundlage von der Kommunalsteuer befreit, wenn deren Unternehmungsschwerpunkt im Betreiben eines Eisenbahnunternehmens liegt.”

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.

xxx der Beilagen

3

(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.”