



Türkei

REPUBLIK ÖSTERREICH

Bundesministerium für
Wissenschaft und Verkehr

A-1031 Wien,
Radetzkystraße 2

Teletex (232)3221155 bmw
Telefax (01) 713 03 26

DVR: 0000175

1. An das
Präsidium des
Nationalrates

Zl. 212.033/4-II/C/11-1998

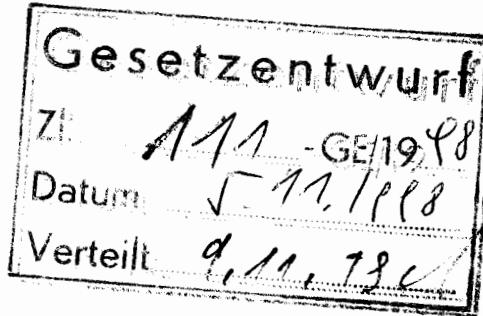
Dr. Karl Renner-Ring 3
1017 WIEN

Sachbearb.: Dr. Catharin
Telefon: 01- 711 62 / DW 2100
Fax: 01- 711 62 / DW 2199

Wien, am 3. November 1998

2. An die
Österreichische
Präsidentenstabskanzlei

Hofburg
1014 WIEN



D. Klausgruber

3. An das
Bundeskanzleramt

Ballhausplatz 1
1014 WIEN

4. An das
Bundeskanzleramt/Verfassungsdienst

Ballhausplatz 1
1014 WIEN

5. An das
Bundeskanzleramt/Bundesministerin
für Frauenangelegenheiten und Verbraucherschutz

Ballhausplatz 1
1014 WIEN

6. An das
Bundesministerium für
auswärtige Angelegenheiten

Ballhausplatz 2
1014 WIEN

7. An das
Bundesministerium für
wirtschaftliche Angelegenheiten

Stubenring 1
1010 WIEN

8. An das
Bundesministerium für
Umwelt, Jugend und Familie

Stubenbastei 5
1010 WIEN

9. An das
Bundesministerium für
Arbeit, Gesundheit und Soziales

Stubenring 1
1010 WIEN

10. An das
Bundesministerium
für Finanzen

Himmelpfortgasse 4-8
1010 WIEN

11. An das
Bundesministerium
für Inneres

Herrengasse 7
1014 WIEN



Türkis

316/ME
3 von 17

REPUBLIK ÖSTERREICH

Bundesministerium für
Wissenschaft und Verkehr

A-1031 Wien,
Radetzkystraße 2
Teletex (232)3221155 bmvv
Telex 61 3221155 bmvv
Telefax (01) 713 03 26

DVR: 0000175

1. An das
Präsidium des
Nationalrates

Dr. Karl Renner-Ring 3
1017 WIEN

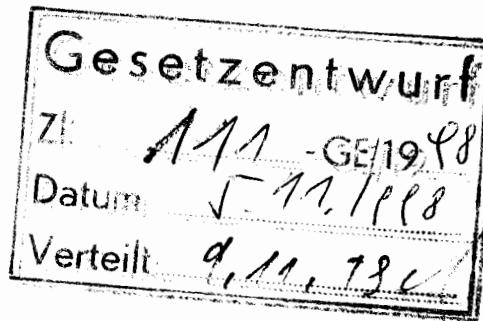
Zl. 212.033/4-II/C/11-1998

Sachbearb.: Dr. Catharin
Telefon: 01- 711 62 / DW 2100
Fax: 01- 711 62 / DW 2199

Wien, am 3. November 1998

2. An die
Österreichische
Präsidentenstschaftskanzlei

Hofburg
1014 WIEN



D. Klausgruber

3. An das
Bundeskanzleramt

Ballhausplatz 1
1014 WIEN

4. An das
Bundeskanzleramt/Verfassungsdienst

Ballhausplatz 1
1014 WIEN

5. An das
Bundeskanzleramt/Bundesministerin
für Frauenangelegenheiten und Verbraucherschutz

Ballhausplatz 1
1014 WIEN

6. An das
Bundesministerium für
auswärtige Angelegenheiten

Ballhausplatz 2
1014 WIEN

7. An das
Bundesministerium für
wirtschaftliche Angelegenheiten

Stubenring 1
1010 WIEN

8. An das
Bundesministerium für
Umwelt, Jugend und Familie

Stubenbastei 5
1010 WIEN

9. An das
Bundesministerium für
Arbeit, Gesundheit und Soziales

Stubenring 1
1010 WIEN

10. An das
Bundesministerium
für Finanzen

Himmelpfortgasse 4-8
1010 WIEN

11. An das
Bundesministerium
für Inneres

Herrengasse 7
1014 WIEN

12. An das
Bundesministerium
für Justiz

Museumstraße 7
1016 WIEN

13. An das
Bundesministerium für
Landesverteidigung

Dampfschiffstraße 2
1030 WIEN

14. An das
Bundesministerium für
Land- und Forstwirtschaft

Stubenring 1
1010 WIEN

15. An das
Bundesministerium für
Unterricht und kulturelle Angelegenheiten

Minoritenplatz 5
1014 WIEN

16. An den
Rechnungshof

Dampfschiffstraße 2
1030 WIEN

17. An das
Amt der
Burgenländischen Landesregierung

Landhaus
7000 EISENSTADT

18. An das
Amt der Kärntner Landesregierung

Arnulfplatz 1
9020 KLAGENFURT

19. An das
Amt der Niederösterreichischen Landesregierung

Landhausplatz 1
3109 St. PÖLTEN

20. An das
Amt der Oberösterreichischen Landesregierung

Klosterstraße 7
4020 LINZ

21. An das
Amt der Salzburger Landesregierung

Chiemseehof
5010 SALZBURG

22. An das
Amt der Steiermärkischen Landesregierung

Hofgasse 15
8010 GRAZ

23. An das
Amt der Tiroler Landesregierung

Landhaus, Maria Theresien-Straße 43
6020 INNSBRUCK

24. An das
Amt der Vorarlberger Landesregierung

Landhaus
6900 BREGENZ

25. An das
Amt der Wiener Landesregierung

Neues Rathaus
1010 WIEN

26. An die
Verbindungsstelle der Bundesländer beim
Amt der Niederösterreichischen Landesregierung

Schenkenstraße 4
1010 WIEN

27. An die
Wirtschaftskammer Österreich

Wiedner Hauptstraße 63
1045 WIEN

28. An die
Wirtschaftskammer Österreich
Fachverband der Schienenbahnen

Wiedner Hauptstraße 63
1045 WIEN

29. An die
Bundesarbeitskammer

Prinz Eugen-Straße 20-22
1040 WIEN

30. An die
Präsidentenkonferenz der
Landwirtschaftskammern Österreichs

Löwelstraße 1b
1010 WIEN

31. An den
Österreichischen Städtebund

Neues Rathaus
1010 WIEN

32. An den
Österreichischen Gemeindebund

Johannesgasse 15
1010 WIEN

33. An den
Österreichischen Gewerkschaftsbund

Hohenstaufengasse 10-12
1010 WIEN

34. An die
Vereinigung österreichischer Industrieller

Schwarzenbergplatz 4
1030 WIEN

35. An die
Gewerkschaft der Eisenbahner
Privatbahnreferat

Margarethenstraße 166
1050 WIEN

Betreff: Entwurf eines Privatbahngesetzes
(Novellierung PbUG 1988),
Begutachtung

Das geltende Privatbahnunterstützungsgesetz 1988, welches 1994 novelliert und verlängert wurde, läuft mit 31. Dezember 1998 aus.

Der vorliegende Gesetzesentwurf sieht eine weitere Anpassung und Verlängerung, wiederum für einen Fünfjahreszeitraum, vor. Erläuterungen, Textgegenüberstellung und Kostenblatt sind beigeschlossen.

Das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr ersucht die begutachtenden Stellen, eine allfällige Stellungnahme zu diesem Gesetzesentwurf bis

7. Dezember 1998

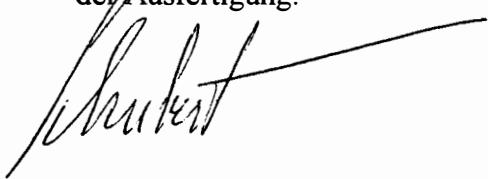
anher zu übermitteln. Sollte bis dahin keine Stellungnahme einlangen, darf angenommen werden, daß sich zum gegenständlichen Gesetzesentwurf keine Bemerkungen ergeben. Es wird ersucht, 25 Ausfertigungen einer do. Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates zuzuleiten.

Beilage

Für den Bundesminister:

Dr. HARTIG

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:



EntwurfBMWV**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), BGBI. Nr. 606, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. Nr. 519/1994, wird wie folgt geändert:

1. Der Titel lautet :

“Bundesgesetz vom 1998 über Leistungen an nicht vom Bund betriebene Haupt- und Nebenbahnen (Privatbahngesetz 1998)”

2. § 1 lautet:

“§ 1. Dieses Bundesgesetz gilt für die Ausgaben für die Erbringung 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 hiefür nicht gesonderte bundesgesetzliche Regelungen bestehen. Die im jeweiligen Bundesfinanzgesetz für diese Ausgaben vorgesehenen Beträge sind nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen zu verwenden.”

3. § 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 aufgrund 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.”

4. § 5 lautet:

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

5. § 7 lautet:

“§ 7. (1) Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. Jänner 1989 in Kraft. Es tritt mit 31. Dezember 2003 außer Kraft.

(2) § 3 dieses Bundesgesetzes ist auf Leistungen für den Zeitraum ab 1. Jänner 1999 nicht mehr anzuwenden; auf die Erstattung von Leistungen für den Zeitraum bis längstens 31. Dezember 1998 gerichtete Anträge auf Gewährung von Erstattungen nach § 3 dieses Bundesgesetzes können bis 31. Dezember 1999 gestellt werden und sind noch nach dieser Gesetzesbestimmung zu behandeln.”

V O R B L A T T
zu den Erläuterungen

Problem:

Das bisher geltende System des Privatbahnunterstützungsgesetzes, welches für Fünfjahreszeiträume verlängert wurde, läuft aktuell per 31. 12. 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 Tarifermäßigung
- 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 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, da es weiterhin verkehrspolitisches Ziel ist, Leistungen des Eisenbahnverkehrs der Privatbahnen abzugelten und Finanzierungsbeiträge zu ihrer Sicherung und Modernisierung zu leisten.

Kosten:

Der Gesetzesentwurf 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. Bezuglich der Zahlenangaben wird auf das diesbezügliche Beilageblatt verwiesen.

EU-Konformität:

gegeben.

Hinsichtlich der Finanzierungsbeiträge für die Schieneninfrastruktur handelt es sich um eine Regelung nach den Grundsätzen des Art. 7 Abs. 3 der Richtlinie 91/440/EWG.

E R L Ä U T E R U N G E N

Zu Z 1:

Der Wortlaut des Gesetzstitels wird dahingehend 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 Eimäurnung besonderer Tarife (Tarifermäßigung)
 - 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.

Zu Z 3 (§ 4 Abs. 1):

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

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.

Zu Z 4 (§ 5):

Das bisher geltende Gesetz sieht einen Verzicht auf die Steuereinhebung (aktuell noch betroffen die Körperschaftssteuer) über Antrag der Unternehmen vor, wenn im wesentlichen der Bedarf hiefür (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 Körperschaftssteuer, wie sie auch den ÖBB eingeräumt ist, zu vereinfachen

Zu Z 5 (§ 7):

Die im § 3 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 Übergangslösung - künftig nicht mehr anzuwenden sein.

Was die Verknüpfung von Eisenbahnen bzw. die dazu nötigen Regelungen anlangt, ist in dem Zusammenhang auf die per Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz 1997 im § 24 1 EisbG getroffenen Bestimmungen hinzuweisen; für die Benützung der Schieneninfrastruktur einer anderen Eisenbahn ist eine Regelung im Rahmen des Benützungsentgeltes nach §§ 24a ff EisbG vorgesehen.

T E X T G E G E N Ü B E R S T E L L U N G

geltender Text	Entwurf
<p>§ 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.</p>	<p>§ 1. Dieses Bundesgesetz gilt für die Ausgaben für die Erbringung 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 hiefür nicht gesonderte bundesgesetzliche Regelungen bestehen. Die im jeweiligen Bundesfinanzgesetz für diese Ausgaben vorgesehnen Beträge sind nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen zu verwenden.</p>
<p>§ 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.</p>	<p>§ 4. (1) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen den im § 1 genannten Unternehmen auf Ansuchen und aufgrund 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.</p>
<p>§ 5. (1) Der Bundesminister für Finanzen hat auf die Einhebung der Körperschaftssteuer, der Gewerbesteuer, der</p>	<p>§ 5. Die im § 1 genannten Unternehmen sind von der unbeschränkten Körperschaftsteuerpflicht befreit.</p>

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 auch dem Privatbahnunterstützungsgesetz 1988 in der Fassung BGBl. Nr. 606/1988 zu behandeln.

§ 7. (1) Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. Jänner 1989 in Kraft. Es tritt mit 31. Dezember 2003 außer Kraft.

(2) § 3 dieses Bundesgesetzes ist auf Leistungen für den Zeitraum ab 1. Jänner 1999 nicht mehr anzuwenden; auf die Erstattung von Leistungen für den Zeitraum bis längstens 31. Dezember 1998 gerichtete Anträge auf Gewährung von Erstattungen nach § 3 dieses Bundesgesetzes können bis 31. Dezember 1999 gestellt werden und sind noch nach dieser Gesetzesbestimmung zu behandeln.

Beilage zum Entwurf "Privatbahngesetz"

Der vorliegende Entwurf des Privatbahngesetzes sieht gegenüber dem "alten" Privatbahnunterstützungsgesetz 1988 nur in den §§ 1, 4 (1), 5 und 7 Änderungen vor. Die finanziellen Auswirkungen dieser textlichen Änderungen sind:

Ad § 1: Diese Neufassung des "alten" § 1 hat keine finanziellen Auswirkungen über die bisherigen Anforderungen hinausgehend

Das Privatbahnunterstützungsgesetz 1988 sah bereits bisher die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen nach Maßgabe der im jeweiligen Bundesfinanzgesetz vorgesehenen Beträge vor. Diese Regelung soll auch im künftigen Privatbahngesetz in dieser Art bestehen bleiben. Die Bundesvoranschläge sehen auf dem entsprechenden Ansatz 1/65158 für die Privatbahnen vor

1998: öS 569,723.000,-
1999: öS 569,723.000,-

Diese Ansätze können bis zum Ende des Jahres 2001 beibehalten werden, da mit den Privatbahnen sowohl eine Deckelung der Zahlungen vereinbart als auch seitens des BMVV ein "Sparprogramm" angeregt wurde.

Da die ministeriumsinterne Abwicklung des Programms auch in Zukunft durch die gleichen Organe wie bisher erfolgen wird, ist auch bei diesen Kosten (Material- und Personalkosten) keine Änderung zu erwarten.

Ad § 3: Keine finanziellen Auswirkungen über die bisherigen Anforderungen hinausgehend

Zumindest bis zum Ende des Jahres 2000 ergeben sich hinsichtlich der Anschlußkosten keine Auswirkungen, da bis 31.12.1999 Anträge auf Erstattung so wie bisher eingebbracht werden können. Diese Anträge sind spätestens zu Lasten des Budgetjahres 2000 durch die entsprechenden Zahlungen abzuwickeln. Aufgrund der geringen Dottierung dieser Budgetpost (17 Mio öS p.a.) sind Nachzahlungen für die Jahre 1997 und 1998 zu erwarten, die im Jahr 1999 bedeckt werden sollten. Durch Mittelumschichtungen innerhalb des Ansatzes erscheint derzeit kein Mehrbedarf gegeben, den das BMVV nicht aus eigenem decken könnte.

Da die Abwicklung dieser Budgetpost auch in Zukunft durch die gleichen Organe wie bisher erfolgen wird, ist bei diesen Kosten (Material- und Personalkosten) keine Änderung zu erwarten.

Ad § 4: Keine finanziellen Auswirkungen über die bisherigen Anforderungen hinausgehend

Während das Privatbahnunterstützungsgesetz 1988 nur "Förderungen für Investitionen" definiert, präzisiert der vorliegend Entwurf des Privatbahngesetzes "Investitions- und Erhaltungsmaßnahmen auf Grundlage mehrjähriger Pläne.." auf dem Gebiet der Infrastruktur. Die Höhe der finanziellen Ausgaben wird dadurch nicht definiert, ist jedoch durch die jeweiligen Ansätze im Bundesfinanzgesetze und durch fünfjährige Förderungsverträge mit jeweils gleichen Jahressummen limitiert.

Die Bundesvoranschläge sehen auf dem entsprechenden Ansatz 1/65266 im Jahr vor:

1998: öS 424,696.000,-
1999: öS 424,696.000,-

Das nächste mittelfristige Investitionsprogramm für Privatbahnen wird den Zeitraum 2001 bis 2005 betreffen und könnte der Höhe nach wie bisher gestaltet werden.

Nachdem die zukünftige Abwicklung durch die gleichen Organe wie bisher erfolgen wird, ist bei diesen Kosten (Material- und Personalkosten) keine Änderung zu erwarten.

Ad § 5:Keine finanziellen Auswirkungen über die bisherigen Anforderungen hinausgehend

Der vorliegende Entwurf zum Privatbahngesetz grenzt den Steuerverzicht auf die aktuell betroffene Steuer (= Körperschaftssteuer) ein. Gemäß bisherigem Privatbahnunterstützungsgesetz war die Grundlage für den Steuerverzicht seitens des Bundes nicht nur ein negatives Unternehmensergebnis sondern auch die notwendige Deckung der den Unternehmen obliegenden eisenbahnrechtlichen Verpflichtungen. Daher war jedem Schienenverkehrsunternehmen eine Steuerverzichtserklärung auszustellen, da die "eisenbahnrechtlichen Verpflichtungen" (= Sicherheit des Betriebes) kaum Spieraum für Ablehnungen ließen.

Die nunmehr in § 5 des PbG - Entwurf festgelegte Steuerbefreiung von der unbeschränkten Körperschaftssteuerpflicht definiert die bisher anzuwendenden umfangreichen Ausnahmeregelungen auf einen einfachen Regelung. Den Privatbahnen wird damit eine den ÖBB eingeräumte Steuerbefreiung ebenfalls gewährt.

Durch die im neuen Regelung von § 5 entfallen Überprüfungs- und Abwicklungskosten, die alleine im Verkehrsressort dem Gegenwert eines Personenmonats entsprechen.

Zusammenfassend sind aufgrund des vorliegenden Entwurfes zum Privatbahngesetz keine zusätzlichen Belastungen des Bundeshaushaltes sowohl hinsichtlich neuer Zahlungsverpflichtungen als auch hinsichtlich eines erhöhten Personalbedarfs zu erwarten.