

## Vorblatt

### **Problem:**

Das bisherige Privatbahngesetz war wie seine Vorgängerregelungen befristet und trat mit 31. Dezember 2003 außer Kraft.

### **Ziel:**

Für die Privatbahnen soll eine gesetzliche Nachfolgeregelung geschaffen werden, die inhaltlich das bestehende und bewährte System der Privatbahnfinanzierung fortsetzt. So wie im Rahmen der Struktur der ÖBB wird auch für die Privatbahnen ein Regelungssystem angestrebt, das auf mehrjährige Instrumente für finanzielle Leistungen abstellt, aber von der gesetzlichen Grundlage her nicht befristet ist.

### **Inhalt:**

- Anpassungen der Terminologie an die eisenbahn- und bundesbahngesetzlichen Reformen;
- zeitgemäße Adaption der abgabenrechtlichen Sonderbestimmungen;
- unbefristete Geltungsdauer des Privatbahngesetzes.

### **Alternative:**

Bei den gegebenen Zielsetzungen und budgetären Vorgaben: keine.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Die Tatbestände und die Grundsätze der finanziellen Leistungen durch Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen auf Privatbahnen und durch Finanzierungsbeiträge im Rahmen von mittelfristigen Investitions- und Erhaltungsprogrammen zur Schieneninfrastruktur von Privatbahnen wird nicht verändert. Das Volumen verbleibt im budgetär vorgesehenen Rahmen.

### **Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:**

Erhaltung der infrastrukturellen Bedeutung der Privatbahnen.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die Maßnahmen sind kompatibel.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

## Erläuterungen

### Allgemeiner Teil

Das Privatbahngesetz, das früher als Privatbahnunterstützungsgesetz betitelt war, wurde immer wieder zeitlich befristet und verlängert, in der Regel für Fünfjahresperioden. In seiner bisherigen Fassung trat es mit 31. Dezember 2003 außer Kraft.

Die Privatbahnen mit ihrer wichtigen Funktion vor allem im Regional- und städtischen Umlandverkehr und die finanziellen Leistungen für diese Bahnen, wie sie der Bund im Zusammenwirken mit anderen Gebietskörperschaften erbringt, sind weiterhin ein unverzichtbarer Bestandteil des österreichischen Schienenverkehrs.

Einerseits davon ausgehend, und andererseits von der Vorgabe, dass der Bundeshaushalt keine Erweiterung dieser Leistungen zulässt, soll das bestehende und bewährte System unter zeitgemäßen Adaptionen weitergeführt und die gesetzliche Grundlage erneuert werden.

Das bestehende System beinhaltet vor allem zunächst die Abgeltungen für vom Bund bestellte gemeinwirtschaftliche Leistungen durch Einräumung besonderer Tarife, die im Sinne der verkehrspolitischen öffentlichen Interessen ein begünstigtes und gleichförmiges Tarifniveau sowohl auf Privatbahnen als auch bei den ÖBB sicherstellen. Für diese Bestellungen ist ein mehrjähriger Rahmen vorgesehen, der bisher für fünf Jahre erstellt wurde. Desweiteren sind, abgesehen von einigen abgabenrechtlichen Sonderbestimmungen, vor allem die Finanzierungsbeiträge für die Schieneninfrastruktur der Privatbahnen im Rahmen der mittelfristigen Investitions- und Erhaltungsprogramme vorgesehen. Sie bauen auf mehrjährigen Planungen und Programmen der die Privatbahnen betreibenden Eisenbahnunternehmen auf; zur Finanzierung tragen regelmäßig verschiedene Gebietskörperschaften und Rechtsträger bei.

Da die beiden Instrumente der Leistungen des Bundes für Privatbahnen jeweils in mehrjährigen Perioden ausgeformt werden und das Volumen an die Vorgaben des Bundeshaushaltes gebunden ist, und andererseits die beiden Tatbestände von finanziellen Leistungen für die Privatbahnen dem Grunde nach dauerhaft bereitstehen sollten, ist die neue Gesetzesgrundlage ohne Befristung vorgesehen.

#### **Für die einzelnen Gesetzestatbestände ergeben sich folgende ziffernmäßige Auswirkungen im Bundeshaushalt:**

zu § 3: Für die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen auf Privatbahnen sind im Bundeshaushalt unter dem Ansatz 1/65158 nach einem Erfolg von 42 124 500,- € für 2002 im Bundesvoranschlag für 2003 und 2004 jeweils 38 402 000,- € veranschlagt.

zu § 4: Unter dem Ansatz 1/65266 sind für die Finanzierungsbeiträge des Bundes insbesondere im Rahmen der Investitions- und Erhaltungsprogramme nach einem Erfolg von 25 447 000,- € für 2002 Finanzierungsbeiträge von insgesamt 25 235 000,- € für 2003 und 25 447 000,- € für 2004 veranschlagt, wobei jeweils 17,25 Mio € für die Bundesbeiträge im Rahmen der Investitions- und Erhaltungsprogramme vorgesehen sind.

zu § 5: Bezüglich der Gesellschaftssteuer ist nur eine Klarstellung vorgesehen, die vermeidbare Vollziehungskosten durch unterschiedliche Auslegung verhindern soll.

Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass der im Bundeshaushalt für die Leistungen für Privatbahnen veranschlagte Bedarf insgesamt im bisherigen Rahmen bleiben wird. Darüberhinaus werden sich durch die Vollziehung des neugefassten Privatbahngesetzes auch keine Änderungen für den Sach- und Personalaufwand bzw. Planstellen ergeben.

Was die Frage von Auswirkungen auf andere Gebietskörperschaften anlangt, ist festzuhalten, dass die Befreiung von der Kommunalsteuer bereits bisher im selben Ausmaß vorgesehen war und daher auch keine Mehr- oder Minderkosten folgen, wenn sie nun weiter vorgesehen ist. Was die mittelfristigen Investitions- und Erhaltungsprogramme anlangt, ergeben sich aus § 4 des Privatbahngesetzes keine unmittelbaren Auswirkungen auf die anderen Gebietskörperschaften bzw. Rechtsträger, und die zu erwartenden mittelbaren Auswirkungen sind die gleichen wie bisher. Die Klausel, dass die Gewährung der Beiträge des Bundes zur Schieneninfrastruktur der Privatbahnen davon abhängig gemacht werden kann, dass andere Gebietskörperschaften oder Rechtsträger gleich hohe Beträge gewähren wie der Bund, bestand schon bisher und wurde auch in diesem Sinne in Vereinbarungen mit den Gebietskörperschaften so gehandhabt. Somit ist davon auszugehen, dass dies weiter der Fall sein wird und der konstant bleibende Rahmen für die Ausgaben des Bundes auch auf Seiten der anderen Gebietskörperschaften konstant bleibt. Künftige konkrete Beitragshöhen und Zahlungsmodalitäten innerhalb dieses Rahmens werden sich ebenfalls wie in der Vergangenheit auch erst aus den auf Grundlage eines Privatbahngesetzes zu verhandelnden Programmen und Finanzierungsmodalitäten selbst ergeben.

Die verfassungsrechtliche Zuständigkeit des Bundes für dieses Bundesgesetz gründet sich auf Art. 10 Abs. 1 Z 4 und 9 B-VG.

Die Kompatibilität mit dem EG-Recht ist gegeben. Bezüglich der gemeinwirtschaftlichen Leistungen besteht die unmittelbar anzuwendende 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, die es den Mitgliedstaaten überlässt, die innerstaatlichen Zuständigkeiten zur Bestellung und Abgeltung zu regeln, was für eine Art der in dieser Verordnung genannten Leistungen, nämlich die im § 3 umschriebenen Tarifmaßnahmen, mit dem Privatbahngesetz geschieht (im Übrigen sei angemerkt, dass die Regelung über die vom Anwendungsbereich dieser gemeinschaftsrechtlichen Verordnung nach Art. II des Bundesgesetzes in BGBl. Nr. 519/1994 ausgenommenen Verkehrsunternehmen unberührt aufrecht ist). Für die Finanzierungsbeiträge zur Schieneninfrastruktur liegt ein allgemeiner Hinweis zu deren Zulässigkeit in Art. 7 der Richtlinie des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (91/440/EWG) in der Fassung der Änderungsrichtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 vor.

### **Besonderer Teil:**

#### **Zu § 1:**

Hier soll zunächst der Fachbegriff „Privatbahnen“ im Sinne des langjährigen Verständnisses in dieser Regelungsmaterie klargestellt werden.

Erfasst werden kurz gesagt die Haupt- und Nebenbahnen außerhalb derjenigen der ÖBB, für die der Bund als gesetzlicher Eigentümer die Regelungen im Bundesbahngesetz getroffen hat. Genauer gesagt sind Privatbahnen diejenigen Haupt- und Nebenbahnen, deren Betreiber ein nicht im Bundesbahngesetz angeführtes Eisenbahnunternehmen ist, wobei in diesem Gesetz sowohl die Gesellschaft ÖBB als derzeitiger Betreiber von Haupt- und Nebenbahnen als auch für die Zeit nach der Umstrukturierung das im Betreiben nachfolgende Eisenbahnunternehmen angeführt sind. Andere Eisenbahnunternehmen bedürfen für den Bau und Betrieb von Haupt- und Nebenbahnen einer Konzession nach dem Eisenbahngesetz 1957, das Betreiben einer Privatbahn ist also eine konzessionspflichtige Tätigkeit.

#### **Zu § 2:**

Angeführt werden zunächst die beiden Ausgabentatbestände der Leistungen für Privatbahnen, wie sie dann in den folgenden Bestimmungen näher ausgeführt werden: Der erste Tatbestand betrifft Ausgaben für gemeinwirtschaftliche Leistungen durch Einräumung besonderer Tarife bei der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Strecken der Privatbahnen, der zweite Tatbestand betrifft die Finanzierungsbeiträge zur Schieneninfrastruktur der Privatbahnen.

Die Ausgaben des Bundes sind beim ersten Tatbestand eine Abgeltung an ein Eisenbahnunternehmen für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf einer Privatbahnstrecke, beim zweiten Tatbestand handelt es sich um Ausgaben als Finanzierungsbeiträge für Investitionen und die Erhaltung der Schieneninfrastruktur der Privatbahnen, die dem die Schieneninfrastruktur der Privatbahn betreibenden Eisenbahnunternehmen gewährt werden. Auf die im Eisenbahngesetz für den Bereich der Zugangsrechte zur Schieneninfrastruktur eingeführte Unterscheidung der Eisenbahnunternehmen in Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen wird im Gesetzestext des Privatbahngesetzes nicht abgestellt, weil nach der in parlamentarischer Behandlung stehenden Vorlage zur weiteren Novellierung des Eisenbahngesetzes diese Unterscheidung nur für sogenannte vernetzte Haupt- und Nebenbahnen, nicht hingegen die nicht vernetzten maßgeblich sein soll, und letztere sollen aber auch weiterhin als Privatbahnen erfasst sein. Betreibendes Eisenbahnunternehmen ist bei den nicht vernetzten Haupt- und Nebenbahnen ein Eisenbahnunternehmen schlechthin; bei einer vernetzten Haupt- oder Nebenbahn ist es im bisherigen Regelfall ein integriertes Eisenbahnunternehmen in seiner Funktion als Eisenbahninfrastrukturunternehmen, es könnte aber auch ein bloßes Eisenbahninfrastrukturunternehmen sein.

Was die Abgrenzung von anderen bundesgesetzlichen Regelungen anlangt, sind die auf Strecken der ÖBB zu erbringenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen, welche von der Bestellregelung im Bundesbahngesetz erfasst sind, schon durch die Begriffsumschreibung der Privatbahnen vom Privatbahngesetz abgrenzend aufgenommen. Im Übrigen soll der Zusatz im Abs. 1 verdeutlichen, dass für solche Maßnahmen bestehende andere bundesgesetzliche Regelungen unberührt bleiben, insbesondere für Tarifmaßnahmen nach dem ÖPNRV-G 1999 oder für eine Investitionsfinanzierung im Rahmen eines PPP-Modells nach dem SCHIG.

Verwiesen wird schließlich wie nach der bisher geltenden Regelung auf die maßgebliche Veranschlagung der Ausgaben im jährlichen Bundeshaushalt nach dem Bundesfinanzgesetz.

#### **Zu § 3:**

Im Abs. 1 wird die Art der gemeinwirtschaftlichen Leistungen umschrieben, wobei es um bestellte und im Eisenbahnverkehr auf Privatbahnen zu erbringende Tarifermäßigungen geht. Die vorliegende Regelung für

auf Privatbahnen zu erbringende Leistungen stellt, wie die im Bundesbahngesetz enthaltene, eine Regelung der innerstaatlichen Zuständigkeit zur Bestellung und Abgeltung im Sinne der zitierten EG-Verordnung dar, wobei es hier im Privatbahngesetz nur um die definierten Tarifmaßnahmen geht. Nach dem Privatbahngesetz sind sie erfasst, wenn sie für die Erbringung auf Strecken der Privatbahnen bestellt werden; insoweit auf diesen Strecken Zugang zur Schieneninfrastruktur einzuräumen ist, können solche Leistungen bei verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellt werden (wie andererseits auch die auf dem Streckennetz der Haupt- und Nebenbahnen der ÖBB zu erbringenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen bei verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellt werden können).

Der mehrjährige Bestellrahmen nach Abs. 2 ist eine bewährte und auch im Bundesbahngesetz vorgesehene Regelung.

Auch der Bericht an den Nationalrat ist ein solches Instrument, das wie im Bundesbahngesetz vorgesehen beibehalten werden soll. Schon im Hinblick darauf, dass von einer weiterhin gleichartigen Bestellung von Tarifmaßnahmen für den Eisenbahnverkehr auf Strecken der ÖBB wie der Privatbahnen auszugehen ist, und die gleiche Berichterstattung im Bundesbahngesetz vorgesehen ist, werden die Bestellungen des BMVIT zweckmäßigerweise in einem gemeinsamen Bericht für beide Bereiche synoptisch darzustellen sein.

#### **Zu § 4:**

Die Regelung für die mittelfristigen Investitions- und Erhaltungsprogramme soll ebenfalls aufrecht bleiben. Inhalt dieser hier behandelten Programme sind Maßnahmen nur für die Schieneninfrastruktur der Privatbahnen. Die Schieneninfrastruktur ist gemeinschaftsrechtlich definiert, und auf diese im Eisenbahngesetz 1957 zitierte Definition wird in Klammer verwiesen.

Im Abs. 1 werden als weiterer Aspekt, auf den bei der Ausgestaltung der Programme Bedacht zu nehmen ist, allfällige Festlegungen im Generalverkehrsplan genannt, die in Betracht kommen, soweit solche für die betreffende Privatbahn vorliegen. Was Art und Umfang der vorzulegenden Unterlagen anlangt, wird die Textierung mit dem Bundesbahngesetz abgestimmt. Die genaue Ausformung der Anforderungen an die Unterlagen kann aber im Rahmen des Regelungssystems des Privatbahngesetzes den nach Abs. 3 vorgesehenen Richtlinien überlassen werden.

Im Abs. 2 ist die schon bisher vorgesehene Klausel enthalten, dass die Gewährung der Finanzierungsbeiträge des Bundes für die mittelfristigen Investitions- und Erhaltungsprogramme von der Gewährung mindestens gleich hoher Beträge durch andere Gebietskörperschaften oder sonstige Rechtsträger abhängig gemacht werden kann, die am Betrieb der Privatbahn interessiert sind. Das wurde auch regelmäßig in der Vollzugspraxis so gehandhabt, zumal das Betreiben der Privatbahnen im besonderen regionalen Interesse liegt.

Das im Abs. 3 vorgesehene Instrument von Richtlinien gab es auch schon bisher. In den Richtlinien können nicht nur die nötigen Unterlagen näher spezifiziert werden, sondern auch die inhaltlichen Anforderungen. Es kann auch die Vorgangsweise für die Abstimmung der Beiträge und Zahlungen des Bundes mit denen anderer Gebietskörperschaften oder sonstiger Rechtsträger im Wege der Richtlinien gemäß Abs. 3 klargestellt werden.

#### **Zu § 5:**

Als abgabenrechtliche Sonderbestimmungen vorgesehen sind einerseits im Abs. 1 eine Klarstellung für Privatbahnen betreibende Eisenbahnunternehmen hinsichtlich der Gesellschaftssteuer für Finanzierungsbeiträge beteiligter Gebietskörperschaften, und andererseits im Abs. 2 eine Befreiungsbestimmung von der Kommunalsteuer mit dem gleichen Prozentsatz wie sie für die ÖBB besteht.

#### **Zu § 6:**

Das Inkrafttreten mit 1.1.2004 stellt einerseits eine nahtlose Anknüpfung an die Gewährung von Mitteln nach dem per 31. Dezember 2003 ausgelaufenen bisherigen Privatbahngesetz dar und entspricht im Übrigen der auf Haushaltsjahre abgestellten Vollziehung.

#### **Zu § 7:**

Die Vollzugsklausel richtet sich an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen hinsichtlich der gemeinwirtschaftlichen Leistungen und der Investitions- und Erhaltungsprogramme, an den Bundesminister für Finanzen hinsichtlich der abgabenrechtlichen Bestimmungen, und im Übrigen an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie.