

Beilage zu GZ. 212.033/3-II/Sch 1/2003

Entwurf

Bundesgesetz, mit dem das Privatbahngesetz geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Bundesgesetz über Leistungen an nicht vom Bund betriebene Haupt- und Nebenbahnen (Privatbahngesetz), BGBl. Nr. 606/1988, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 82/1999, wird wie folgt geändert:

1. *Der Titel lautet:*

„Bundesgesetz über Leistungen auf und für Privatbahnen (Privatbahngesetz)“

2. *§ 1 lautet:*

„**§ 1.** (1) Privatbahnen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind Haupt- und Nebenbahnen, die von Eisenbahnunternehmen betrieben werden, deren Anteilsrechte nicht gesetzlich unmittelbar oder mittelbar dem Bund vorbehalten sind.

(2) Dieses Bundesgesetz ist auf Ausgaben zur Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen durch die Einräumung besonderer Tarife auf Privatbahnen und für Finanzierungsbeiträge zur Schieneninfrastruktur von Privatbahnen anzuwenden, soweit hierfür nicht gesonderte bundesgesetzliche Regelungen bestehen.

(3) Die im jeweiligen Bundesfinanzgesetz für die Ausgaben nach Abs. 2 vorgesehenen Beträge sind nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen zu verwenden.“

3. *Im § 2 Abs. 1 und 2 wird jeweils der Ausdruck „Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr“ durch den Ausdruck „Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ ersetzt.*

4. *§ 2 Abs. 3 lautet:*

„(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat in dem alljährlich dem Nationalrat vorzulegenden Bericht über die von ihm bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen und die eingetretenen Veränderungen einschließlich der bestellten Leistungen auf Privatbahnen zu berichten.“

5. *Der § 4 wird zu § 3, und sein Abs. 1 lautet:*

„(1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen den Privatbahnen betreibenden Eisenbahnunternehmen auf Ansuchen und auf Grund vorgelegter mehrjähriger Pläne Finanzierungsbeiträge für die Schieneninfrastruktur 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 sowie eines einzuräumenden Zugangs von Eisenbahnverkehrsunternehmen in Einklang stehen. Auf allfällige Festlegungen im Generalverkehrsplan ist Bedacht zu nehmen. In den mit dem Ansuchen vorzulegenden

Unterlagen sind die Investitionsprojekte und die Erhaltungsmaßnahmen genau zu beschreiben, einschließlich der Zeit- und Kostenpläne.“

6. Im § 3 (neu) lautet Abs. 3:

„(3) Die näheren Bestimmungen über die Gewährung der Finanzierungsbeiträge gemäß Abs. 1 und 2 hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Richtlinien festzulegen.“

(7. Der § 5 wird zu § 4 und lautet:

„§ 4. (1) Werden Finanzierungsbeiträge für die Schieneninfrastruktur durch Gebietskörperschaften geleistet, die an einem eine Privatbahn betreibenden Eisenbahnunternehmen beteiligt sind, so löst dies keine Gesellschaftssteuerpflicht aus.

(2) Die eine Privatbahn betreibenden Eisenbahnunternehmen sind mit 66% der Bemessungsgrundlage von der Kommunalsteuer befreit, wenn deren Unternehmensschwerpunkt im Betreiben des Eisenbahnunternehmens liegt.)

(8. § 6 entfällt..)

9. § 7 wird zu § 5 und lautet:

„§ 5. Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. Jänner 1989 in Kraft. § 6 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 606/1988 und § 5 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 82/1999 treten mit 31. Dezember 2003 außer Kraft. Die §§ 1, 2, 3 Abs. 1 und 3 (sowie § 4) in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. INr. .../2003 treten mit 1. Jänner 2004 in Kraft.“

10. § 8 wird zu § 6 und lautet:

„§ 6. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist hinsichtlich der §§ 1 und 3 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, (hinsichtlich des § 4 der Bundesminister für Finanzen) und im Übrigen der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betraut.“

Vorblatt

Problem:

Das geltende Privatbahngesetz ist befristet (sowie das auch bei den vorangehenden Fassungen dieses Gesetzes der Fall war). Es tritt mit 31. 12. 2003 ausser Kraft, wenn nicht eine Nachfolgeregelung getroffen wird.

Ziel:

Für die Privatbahnen soll eine weitere gesetzliche Vorsorge getroffen werden, die inhaltlich das bestehende und bewährte System der Privatbahnfinanzierung fortsetzt. Sowie 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 Reformvorhaben;
- zeitgemäße Überarbeitung 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 für Privatbahnen wird nicht verändert. Das Volumen verbleibt im budgetär vorgesehenen Rahmen. Im Einzelnen vgl. die Beiblätter zu den Erläuterungen.

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 geltenden Fassung tritt 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 verlängert 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 den Fahrweg der Privatbahnen für deren Schieneninfrastruktur im Rahmen der mittelfristigen Investitions- und Erhaltungsprogramme vorgesehen. Sie bauen auf mehrjährigen Plänen der die Privatbahnen betreibenden Eisenbahnunternehmen auf. Diese Beiträge des Bundes können - und werden in der Vollziehungspraxis - angesichts der differenzierten Eigentümerstrukturen und der besonderen regionalen Funktion der Privatbahnen von Beiträgen der anderen interessierten Gebietskörperschaften oder Rechtsträger abhängig gemacht.

Da diese beiden Instrumente der Leistungen 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 an die Privatbahnen dem Grunde nach dauerhaft bereitstehen sollten, erscheint es gerechtfertigt, die bisherige Befristung für die Gesetzesgrundlage als solche aufzugeben.

Was die finanziellen Auswirkungen anlangt, bleiben diese im Rahmen der bisherigen Tatbestände und der bisherigen Größenordnung. Konkret sind betreffend Privatbahnen im Bundesvoranschlag unter dem Ansatz 1/65158 für die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen für 2003 und 2004 jeweils 38,402.000,- € veranschlagt; und unter dem Ansatz 1/65266 Förderungen 25,235.000,- € für 2003 und 25,447.000,- € für 2004, wovon jeweils eine Summe von 17,25 Mio € für die Finanzierungsbeiträge des Bundes im Rahmen der Investitions- und Erhaltungsprogramme vorgesehen ist. Im Einzelnen sei desweiteren auf die angeschlossenen Beiblätter verwiesen.

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 (weiterhin) gegeben.

Besonderer Teil

Zu Z 1:

Der Wortlaut im Titel wird an die im § 1 neu vorgesehene Umschreibung der „Privatbahnen“ angepasst.

Zu Z 2:

Im Abs. 1 soll der Begriff „Privatbahnen“ klargestellt werden. Im Sinne des langjährigen Verständnisses dieses Fachbegriffes werden solche Haupt- und Nebenbahnen erfasst, deren Betreiber nicht die ÖBB sind (bzw. im Sinne des in Begutachtung befindlichen Entwurfes für ein Bundesbahnstrukturgesetz 2003 deren Betreiber nicht die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG ist), welche zum Bau und Betrieb von Haupt- und Nebenbahnen keiner Konzession nach dem Eisenbahngesetz 1957 bedürfen, und deren Anteilsrechte gesetzlich dem Bund

vorbehalten werden. Betreiber einer „Privatbahn“ sind alle anderen, die Inhaber einer eisenbahngesetzlichen Konzession zum Betrieb einer Haupt- und Nebenbahn sind. Dabei kommt es ansonsten nicht auf die Verteilung der faktischen Anteilsrechte am betreibenden Eisenbahnunternehmen an; die Anteilsrechte können auch bei Gebietskörperschaften liegen.

Im Abs. 2 sind - wie im geltenden § 1 - die beiden Haupttatbestände der Leistungen für Privatbahnen genannt:

Der erste Tatbestand betrifft die gemeinwirtschaftlichen Leistungen durch Einräumung besonderer Tarife im Eisenbahnverkehr „auf“ Privatbahnen. In erster Linie werden sie bei dem die Privatbahn betreibenden integrierten Eisenbahnunternehmen in seiner Funktion als Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellt. Insoweit nach dem Eisenbahngesetz Zugangsrechte eingeräumt sind, könnte das aber auch ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen (oder ein als solches tätiges zugangsberechtigtes ausländisches Eisenbahnunternehmen) sein, bei dem die Einräumung der gleichen besonderen Tarife auf Privatbahnen bestellt wird.

Der zweite Tatbestand betrifft die Finanzierungsbeiträge zum Fahrweg der Privatbahnen, das sind also Leistungen „für“ die Privatbahnen, indem solche Beiträge für Investitionen und die Erhaltung ihrer Schieneninfrastruktur gewährt werden, und diese werden dem die Privatbahn betreibenden Eisenbahn(infrastruktur)unternehmen gewährt.

Abgrenzend wird klargestellt, dass bestehende andere bundesgesetzliche Regelungen nicht berührt werden. Das betrifft nicht nur die schon durch die Begriffsbeschreibung angesprochene Abgrenzung von Leistungen, die nach dem Bundesbahngesetz geregelt sind, sondern auch andere auf Privatbahnen bestellte Tatbestände gemeinwirtschaftlicher Leistungen als die hier behandelten und in § 2 Abs. 1 umschriebenen besonderen Tarifmaßnahmen.

Der Text des Abs. 3 findet sich bereits als letzter Satz im § 1 des geltenden Privatbahngesetzes.

Zu Z 3:

Die ausdrückliche Anpassung der Bezeichnungen für den zuständigen Bundesminister folgt den zwischenzeitigen Änderungen gemäß Bundesministeriengesetz.

Zu Z 4:

Der Bericht des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die von ihm bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen ist sowohl nach dem Bundesbahngesetz wie nach dem Privatbahngesetz vorgesehen, wobei dies ein gemeinsamer Bericht über beide Bereiche sein soll.

Zu Z 5:

Die Regelung für die mittelfristigen Investitions- und Erhaltungsprogramme für die Schieneninfrastruktur der Privatbahnen, deren geltende Fassung mit der Novellierung in BGBl. I Nr. 82/1999 eingefügt wurde, bleibt grundsätzlich unverändert. Als Aspekte, auf die bei der Ausgestaltung der Programme ergänzend Bedacht genommen werden soll, eingefügt werden der Zugang von Eisenbahnverkehrsunternehmen (soweit dieser nach dem Eisenbahngesetz für die betreffende Privatbahn eingeräumt ist) und Festlegungen im Generalverkehrsplan (soweit solche für die betreffende Privatbahn vorliegen bzw. in Betracht kommen).

Was die vorzulegenden Unterlagen anlangt, soll die Textierung mit dem Bundesbahngesetz (bzw. dem in Begutachtung befindlichen Entwurf eines Bundesbahnstrukturgesetzes 2003) abgestimmt werden. Die weitere Ausformung der Anforderungen an die genauen Unterlagen kann hier im Rahmen des Regelungssystems des Privatbahngesetzes aber den hierfür vorgesehenen Richtlinien überlassen werden.

Zu Z 6:

Das Instrument von Richtlinien ist bereits nach dem geltenden Privatbahngesetz vorgesehen. 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 Finanzierungsleistungen des Bundes mit denen anderer Gebietskörperschaften oder sonstiger Rechtsträger nach der - unverändert bleibenden - diesbezüglichen Bestimmung in Abs. 2 im Wege der Richtlinien gemäß Abs. 3 klargestellt werden.

Zu Z 7 und 8:

Unter dem Vorbehalt, dass im Rahmen der Begutachtung noch zu prüfen wäre, inwieweit abgabenrechtliche Sonderbestimmungen notwendig sind und ob sie innerhalb des Privatbahngesetzes verbleiben sollten oder nicht in die entsprechenden abgabenrechtlichen Gesetze eingebaut werden sollten, wird hier vorläufig vorgeschlagen, die bisherige Sonderbestimmung für die Körperschaftssteuer und die Gebühren aufzugeben, eine Klarstellung für die Privatbahnen betreibenden Eisenbahnunternehmen hinsichtlich der Gesellschaftssteuer für Finanzierungsbeiträge beteiligter Gebietskörperschaften einzufügen und die Sonderbestimmung über die Kommunalsteuerbefreiung beizubehalten.

Zu Z 9 und 10:

Die Regelung über ein Datum, an dem das Gesetz ausser Kraft tritt, ist nicht mehr vorgesehen. Die Bestimmung über die Zuständigkeiten zur Vollziehung wird textlich an die vorliegenden Novellierungsvorschläge angepasst.

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung

Vorgeschlagene Fassung

Bundesgesetz, mit dem das Privatbahngesetz geändert wird

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

§ 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.

§ 2. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen ...

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

(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.

Bundesgesetz über Leistungen auf und für Privatbahnen (Privatbahngesetz)

§ 1. (1) Privatbahnen im Sinne dieses Bundesgesetzes sind Haupt- und Nebenbahnen, die von Eisenbahnunternehmen betrieben werden, deren Anteilsrechte nicht gesetzlich unmittelbar oder mittelbar dem Bund vorbehalten sind.

(2) Dieses Bundesgesetz ist auf Ausgaben zur Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen durch die Einräumung besonderer Tarife auf Privatbahnen und für Finanzierungsbeiträge zur Schieneninfrastruktur von Privatbahnen anzuwenden, soweit hierfür nicht gesonderte bundesgesetzliche Regelungen bestehen.

(3) Die im jeweiligen Bundesfinanzgesetz für die Ausgaben nach Abs. 2 vorgesehenen Beträge sind nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen zu verwenden.

§ 2. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen ...

(2) Für die Bestellung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem ...

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat in dem alljährlich dem Nationalrat vorzulegenden Bericht über die von ihm bestellten gemeinwirtschaftlichen Leistungen und die eingetretenen Veränderungen einschließlich der bestellten Leistungen auf Privatbahnen zu berichten.

Geltende Fassung

§ 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.

(2) ...

(3) Die näheren Bestimmungen über die Gewährung der Förderungen hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Richtlinien festzulegen.

§ 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. Die durch dieses Bundesgesetz und das Eisenbahngesetz 1957 veranlaßten Eingaben der im § 1 genannten Unternehmen sind gebührenfrei.

§ 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. 82/1999 treten mit 1. Jänner 1999 in Kraft. Dieses Bundesgesetz tritt mit 31. Dezember 2003 außer Kraft.

Vorgeschlagene Fassung

§ 3. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen den Privatbahnen betreibenden Eisenbahnunternehmen auf Ansuchen und auf Grund vorgelegter mehrjähriger Pläne Finanzierungsbeiträge für die Schieneninfrastruktur 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 sowie eines einzuräumenden Zugangs von Eisenbahnverkehrsunternehmen in Einklang stehen. Auf allfällige Festlegungen im Generalverkehrsplan ist Bedacht zu nehmen. In den mit dem Ansuchen vorzulegenden Unterlagen sind die Investitionsprojekte und die Erhaltungsmaßnahmen genau zu beschreiben, einschließlich der Zeit- und Kostenpläne.

(2) ...

(3) Die näheren Bestimmungen über die Gewährung der Finanzierungsbeiträge gemäß Abs. 1 und 2 hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Richtlinien festzulegen.

§ 4. (1) Werden Finanzierungsbeiträge für die Schieneninfrastruktur durch Gebietskörperschaften geleistet, die an einem eine Privatbahn betreibenden Eisenbahnunternehmen beteiligt sind, so löst dies keine Gesellschaftssteuerpflicht aus.

(2) Die eine Privatbahn betreibenden Eisenbahnunternehmen sind mit 66 % der Bemessungsgrundlage von der Kommunalsteuer befreit, wenn deren Unternehmungsschwerpunkt im Betreiben des Eisenbahnunternehmens liegt.

§ 5. Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. Jänner 1989 in Kraft. § 6 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 606/1988 und § 5 Abs.1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 82/1999 treten mit 31. Dezember 2003 außer Kraft. Die §§ 1, 2, 3 Abs. 1 und 3 (sowie § 4) in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. .../2003 treten mit 1. Jänner 2004 in Kraft.

Geltende Fassung

(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.

§ 8. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist hinsichtlich der §§ 1 und 5 der Bundesminister für Finanzen im Einvernehmen mit dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, hinsichtlich der §§ 2, 3, 4 und 7 der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen und hinsichtlich des § 6 der Bundesminister für Finanzen betraut.

Vorgeschlagene Fassung

§ 6. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist hinsichtlich der §§ 1 und 3 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen, (hinsichtlich des § 4 der Bundesminister für Finanzen) und im Übrigen der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betraut.