
3730/J XXV. GP

Eingelangt am 19.02.2015

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Anfrage

des Abgeordneten Michael Pock, Kollegin und Kollegen

an den Bundesminister für Finanzen

betreffend Umsetzung des Regierungsprogramms im Bereich Energie, Infrastruktur und Verkehr

Seit Abschluss des Regierungsprogramms "Erfolgreich Österreich" im Dezember 2013 ist beinahe ein Jahr vergangen: Einige der darin angekündigten Reformvorhaben wurden bereits umgesetzt, andere harren noch der Realisierung. Da die Öffentlichkeit ein berechtigtes Interesse daran hat zu erfahren, in welchem Tempo die österreichische Bundesregierung die selbst gesteckten Ziele umsetzt, soll im Rahmen einer umfangreichen Anfrageserie der derzeitige Umsetzungsstand der Vorhaben des Regierungsprogramms in Erfahrung gebracht werden.

Aus diesem Grund stellen die unterfertigten Abgeordneten nachstehende

Anfrage:

Laut Regierungsprogramm soll ein steuerliches Anreizmodell der öffentlichen Hand zur Forcierung der thermischen Sanierung etabliert werden.

1. Welche Maßnahmen sind in Ihrem Ressort bereits gesetzt worden, um dieses Regierungsvorhaben zu realisieren?
2. Wurden im Auftrag Ihres Ressorts Studien zu den budgetären Auswirkungen unterschiedlicher Ausgestaltungsvarianten eines etwaigen Anreizmodells in Auftrag gegeben? (Studententitel, beauftragte Institution)
 - a. Wenn ja, wo sind diese öffentlich abrufbar?
 - b. Falls diese nicht öffentlich zugänglich sind: warum nicht?
3. Ab wann soll ein steuerliches Anreizmodell der öffentlichen Hand zur Forcierung der thermischen Sanierung wirksam werden?

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

4. Welche budgetären Effekte (Aufgliederung nach Steuerart inkl. jeweiliger Aufgliederung nach Mehr- und Mindereinnahmen) sind nach internen und/oder externen Berechnungen durch die Umsetzung des steuerlichen Anreizmodells zu erwarten – ggf. im Rahmen der erstellten, unterschiedlichen Szenarien?

Im Regierungsprogramm heißt es: *"Zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit werden u. a. eigenkapitalstärkende Maßnahmen und strategische Partnerschaften bei der RCA bzw. bei spezifischen Geschäftsfeldern überprüft"*.

5. Welche konkreten eigenkapitalstärkenden Maßnahmen wurden seitens Ihres Ministeriums bereits geprüft bzw. befinden sich aktuell in Prüfung?

6. Anhand welcher quantitativen und qualitativen Ziele und Indikatoren werden Umsetzungsgrad und -qualität dieses Regierungsvorhabens gemessen? (z.B. Zielwerte für Eigenkapitalquote, Grad der Innenfinanzierung, etc.)

7. Für welche Projekte wurde bereits – in Abstimmung mit Ihrem Ministerium – eine Prüfung des Einsatzes von PPP-Modellen durchgeführt?

8. Für welche Projekte läuft aktuell die Prüfung für den Einsatz von PPP-Modellen?

9. Welche Maßnahmen wurden bereits getroffen, im Rahmen des Projekts "Breitspur" die Möglichkeit zur Umsetzung mittels eines PPP-Modells zu nutzen?

10. Zu welchen Ergebnissen haben diese Schritte bis dato geführt?

11. In welchen Geschäftsbereichen und für welche Tochterunternehmen der Rail Cargo Austria AG wurden in den vergangenen drei Jahren Möglichkeiten der strategischen Partnerschaften geprüft?

a. An welchen Gründen scheiterte eine Umsetzung?

b. In welcher Weise haben Widerstände der Gewerkschaft wirtschaftlich sinnvolle Potenziale im Bereich strategischer Partnerschaften blockiert?

12. In welche weiteren Geschäftsbereiche und für welche Tochterunternehmen der Rail Cargo Austria AG werden aktuell Potenziale für strategische Partnerschaften evaluiert?

Insgesamt ortet die Regierung Reformbedarf bei der ÖBB. So etwa titelte der Kurier am 06.07.2014: „Suche nach der Bahn-Milliarde“. Im Rahmen dieses Artikels übte Bundesminister Rupprechter harte Kritik am aktuell bestehenden System der Annuitätenzahlungen.

13. Welche Maßnahmen wurden ihrerseits gesetzt, um die Wirtschaftlichkeit des sowie alternative Investitionsfinanzierungsmodelle zum Annuitätensystem zu prüfen?

a. Welche alternativen Modelle werden geprüft?

b. Inwieweit wird die Errichtung eines Bahninfrastrukturfonds nach dem Vorbild der Schweiz aktuell geprüft bzw. warum wird dies nicht in Erwägung gezogen?

14. Ab wann soll eine Umstellung der Finanzierungsmodalitäten in Kraft treten?

15. Wurden für eine derartige Prüfung Gutachten oder Studien beauftragt?

a. Falls ja, wann sollen dazu Ergebnisse vorliegen?

b. Falls ja, wer wurde mit der Erstellung betraut?

16. Liegen Ihrem Ministerium bereits Studien und/oder Gutachten vor, die Einsparungspotenziale quantifizieren?

a. Wie hoch sind die Einsparungspotenziale im Bereich der Finanzierung? (absolut sowie in Prozent im Vgl. zum bestehenden Annuitätensystem - Aufschlüsselung nach Jahren 2014 -2019)

b. Welche budgetären Auswirkungen für die Jahre 2014 und 2015 sind demnach zu erwarten?

17. Wurde in Ihrem Ministerium die „Flugabgabe im Gleichklang mit unseren wichtigsten Nachbarn“ bereits überprüft?

a. Welche Länder zählen zu „unseren wichtigsten Nachbarn und Handelspartnern“?

b. Wenn ja, zu welchem Ergebnis hat die Überprüfung geführt?

c. Wenn nein, wann wird die Überprüfung abgeschlossen sein?

18. Zu welchen Luftverkehrsabkommen führt Ihr Ministerium aktuell Gespräche und Verhandlungen mit dem Ziel einer Liberalisierung?

a. Wann sollen diese Gespräche abgeschlossen sein?

Anfang November entschied das deutsche Bundesverfassungsgericht, dass die seit 2011 erhobene Flugverkehrsabgabe nicht die Grundrechte der Luftverkehrsunternehmen oder der Passagiere verletze. Gegen die Steuer hatte das Land Rheinland-Pfalz erfolglos geklagt, mit dem Argument, dass die Flugverkehrsabgabe vor allem für Regionalflughäfen in Grenznähe einen entscheidenden Wettbewerbsnachteil darstellt.

19. Welche Auswirkungen auf die Überprüfung der Flugabgabe für Österreich hat das Urteil des deutschen Bundesverfassungsgerichtshof?

20. Legitimiert dieses Urteil des deutschen Bundesverfassungsgerichtshofs nach fachlicher Einschätzung Ihres Ministeriums die Nicht-Abschaffung der Flugabgabe?

21. Laut einer Studie des Instituts für Höhere Studien aus dem Jahr 2012 mit dem Titel „Evaluierung der Flugabgabe“ wurden Steuereinnahmen in Höhe von 60 Mio. Euro für das Jahr 2011 sowie 90 Mio. Euro p.a. für die Jahre 2012 bis 2014 prognostiziert.

22. Wie hoch waren die Steuereinnahmen tatsächlich? (Aufgliederung nach Kalenderjahren)

23. Liegen Ihrem Ressort aktuellere Daten (vgl. IHS Studie vom September 2012) zu den Auswirkungen der Einführung der Ticketabgabe auf die österreichische Luftverkehrswirtschaft vor, insbesondere auch für die Auswirkungen für Regionalflughäfen?

a. Wenn nein, ist in den Jahren 2014 oder 2015 die Beauftragung einer Studie zur Evaluierung der Auswirkungen der Flugabgabe auf die heimische Luftverkehrswirtschaft vorgesehen?

b. Falls die Beauftragung einer derartigen Studie vorgesehen ist, welche budgetären Mittel sind dafür im Bundesvoranschlag 2014 bzw. im Budgetvoranschlag 2015 vorgesehen?

Im Regierungsprogramm heißt es: *„Sicherung von bestehenden, hocheffizienten, wärmegeführten Biogasanlagen der 2. Generation (Schwerpunkt Reststoffverwertung) durch Nachfolgetarife“* sowie *„für alle anderen Biogasanlagen ist eine stranded-cost-Lösung anzustreben“*.

24. Wurden seitens des BMWFW bereits mit Ihrem Ministerium dazu Gespräche aufgenommen?

25. Werden seitens Ihres Ministeriums klare budgetäre Rahmenbedingungen für die angestrebte stranded-cost-Lösung definiert?

a. Wenn ja, wie lauten diese Rahmenbedingungen?

26. Liegen Ihrem Ministerium Berechnungen für Ausgestaltungsmöglichkeiten möglicher stranded-cost-Lösungen vor?

a. Wer wurde mit den Berechnungen beauftragt?

b. Welche budgetären Effekte sind infolge einer stranded-cost-Lösung gemäß dieser Berechnungen zu erwarten?

c. Sollten Berechnungen beauftragt sein, aber noch keine Ergebnisse vorliegen: Wann ist mit Ergebnissen zu rechnen?