

Erläuterungen

I. Allgemeiner Teil

Zu Artikel 1:

Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1606/2002 des Europäischen Parlamentes und des Rates betreffend die Anwendung internationaler Rechnungslegungsstandards müssen alle europäischen Unternehmen, die am Kapitalmarkt tätig sind, ihre Konzernbilanz nach IFRS legen.

Die International Financial Reporting Standards (IFRS) sind internationale Rechnungslegungsvorschriften, sie umfassen die Regeln der „International Accounting Standards“ sowie die Interpretationen des „International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC)“. Rechtsverbindlichkeit erlangen die IFRS erst durch ihre Anerkennung („endorsement“) durch die Europäische Kommission. Die EU-Kommission hat mit Verordnung vom 29. September 2003 alle internationalen Rechnungslegungsstandards, die am 14. September 2002 vorlagen, mit Ausnahme von IAS 32 und IAS 39, sowie die entsprechenden Interpretationen übernommen. Diese EU-Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedsstaat.

Da die ÖBB-Infrastruktur Bau AG am Kapitalmarkt Anleihen emittiert, sind im Jahresabschluss 2007 die IFRS-Vorschriften verpflichtend anzuwenden.

Auf Grund von § 43 Abs. 2 Bundesbahngesetz 1992 gewährt der Bund für die Planung und den Bau von Schieneninfrastrukturvorhaben Mittel entsprechend dem Rahmenplan gemäß § 43 Abs. 1 Bundesbahngesetz 1992. Nach § 47 Abs. 1 Bundesbahngesetz 1992 hat der Bund der ÖBB-Infrastruktur Bau AG jene Mittel zur Verfügung zu stellen, die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals gemäß dem genehmigten Rahmenplan erforderlich sind.

Dieser gesetzliche Auftrag des Bundes ist jedoch für die erstmalige Anwendung der IFRS durch die ÖBB-Infrastruktur Bau AG so zu präzisieren, dass die IFRS-Anforderungen erfüllt werden und die Werthaltigkeit des Vermögens gewährleistet ist.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird daher im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen ermächtigt, die erforderlichen Vorbelastungen im Gesamtbetrag bis höchstens 1,91 Milliarden Euro, wobei die Absicht besteht, diese Vorbelastungen für die Jahre 2008 bis 2013 einzugehen.

Sofern allerdings eine Vorbelastung keinem bundesfinanzgesetzlich vorgesehenen Verwendungszweck zugeordnet werden kann, oder wenn sie einen Anteil von 10 vH der bei einem Kapitel im zuletzt kundgemachten Bundesfinanzgesetz vorgesehenen Summe der Sachausgaben überschreitet, so bedarf die Begründung der Vorbelastung einer eigenen bundesgesetzlichen Ermächtigung im Sinne des § 45 Abs. 4 Bundeshaushaltsgesetz (BHG). Im Hinblick auf die für 2007 im Kapitel 65 „Verkehr, Innovation und Technologie“ veranschlagten Sachausgaben in Höhe von 2.456,574 Millionen Euro liegt die Betragsgrenze nach § 45 Abs. 4 BHG bei rund 245,66 Millionen Euro. Für die Begründung von weiteren erforderlichen Vorbelastungen für die Jahre 2008 bis 2013 ist daher eine bundesgesetzliche Ermächtigung einzuholen.

Für die Länder ist durch dieses Gesetz kein finanzieller Mehraufwand zu erwarten. Der Umfang der Vollziehungstätigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) und des Bundesministers für Finanzen bleibt unverändert.

Zu Artikel 2:

Seit der Erstellung bzw. Verlautbarung des Bundesfinanzgesetzes 2007 sind Entwicklungen eingetreten, die Auswirkungen auf das Budget 2007 haben. Hierbei handelt es sich insbesondere um die Einfügung von rücklagefähigen Ansätzen.

Weitere Einzelheiten sind dem besonderen Teil zu entnehmen.

Der Gesetzesbeschluss betrifft die Änderung des Bundesfinanzgesetzes, weshalb gemäß Art. 42 Abs. 5 B-VG dem Bundesrat keine Mitwirkung zusteht.

II. Besonderer Teil

Zu Artikel 1:

Gemäß § 43 Abs. 2 Bundesbahngesetz 1992 gewährt der Bund für die Planung und den Bau von Schieneninfrastrukturvorhaben Mittel entsprechend dem Rahmenplan gemäß § 43 Abs. 1 Bundesbahngesetz 1992. Gemäß § 47 Abs. 1 Bundesbahngesetz 1992 hat der Bund der ÖBB-Infrastruktur Bau AG jene Mittel zur Verfügung zu stellen, die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals gemäß dem genehmigten Rahmenplan erforderlich sind.

Um zu gewährleisten, dass die Einhaltung der IFRS durch die ÖBB-Infrastruktur Bau AG ohne negative Auswirkungen auf die Bilanz ermöglicht wird, soll der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ermächtigt werden, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen die erforderlichen Vorbelastungen für die Jahre 2008 bis 2013 zu begründen.

Mit dem Höchstbetrag von 1.910 Millionen Euro wäre die gemäß § 43 Abs. 2 in Verbindung mit § 47 Abs. 1 Bundesbahngesetz 1992 bis zum Jahr 2013 erforderliche Vorsorge zur Finanzierung der geplanten Schieneninfrastrukturvorhaben getroffen.

Zu Artikel 2:

Zu Z 1 bis 3:

Durch die Einfügung von Voranschlagsansätzen in Artikel X Abs. 1 Z 2a wird dafür vorgesorgt, dass jene Budgetmittel, die der Klima- und Energiefonds im Jahr 2007 (noch) nicht tatsächlich benötigt hat, auch noch zu einem späteren Zeitpunkt zur Verfügung stehen; das selbe Ziel soll durch die Ergänzung des Artikel X Abs. 1 Z 2b hinsichtlich der Budgetmittel für flussbauliche Projekte erreicht werden.

Die Einfügung eines neuen Paragraphen samt Voranschlagsansatz dient der Verrechnung der zweckgebundenen Einnahmen zur Finanzierung des Eisenbahnbasistunnels auf der Brennerachse; dabei handelt es sich um das von der ASFINAG zusätzlich auf der Brennerautobahn eingehobene und an den Bund weitergeleitete Benützungsentgelt. Die übrige Einfügung ist zur ordnungsgemäßen Verrechnung notwendig.