



**REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESKANZLERAMT**

A-1014 Wien, Ballhausplatz 2
Tel. (0222) 66 15/0
Fernschreib-Nr. 1370-900
DVR: 0000019

GZ 600.885/4-V/5/86

Präsidium des Nationalrates

1017 W i e n

31 GE/986
Datum: 25. JULI 1986
Vorname: 1. AUG. 1986 Haage
Ihre GZ/vom: Dr. Klausgruber

Sachbearbeiter Klappe/Dw

Azizi 2373

Betrifft: Entwurf eines Eisenbahnbeförderungsgesetzes
- EisbBefG - EBG (Neufassung der Eisenbahn-Verkehrs-
ordnung);
Begutachtung

Das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst übermittelt beiliegend
25 Exemplare seiner Stellungnahme zu dem mit Note des Bundes-
ministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom
1. April 1986 unter GZ EB 2663/6-II/2-1985 versendeten Entwurf
eines Eisenbahnbeförderungsgesetzes zur gefälligen Kenntnis-
nahme.

21. Juli 1986
Für den Bundesminister:
HOLZINGER

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Haad



**REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESKANZLERAMT**

A-1014 Wien, Ballhausplatz 2
Tel. (0222) 66 15/0
Fernschreib-Nr. 1370-900
DVR: 0000019

GZ 600.885/4-V/5/86

Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr

1010 W i e n

Sachbearbeiter	Klappe/Dw	Ihre GZ/vom
----------------	-----------	-------------

Azizi	2373	EB 2663/6-II/2-86 vom 1. April 1986
-------	------	--

Betrifft: Entwurf eines Eisenbahnbeförderungsgesetzes
- EisbBefG - EBG (Neufassung der Eisenbahn-Verkehrs-
ordnung);
Begutachtung

Der mit oz. Note übermittelte Gesetzentwurf gibt dem Bundes-
kanzleramt-Verfassungsdienst Anlaß zu folgenden Bemerkungen:

Allgemeines:

1. Es sollte jedenfalls nur eine Buchstabenabkürzung vorgesehen werden. Nach Auffassung des Bundeskanzleramtes-Verfassungsdienst erscheint die Abkürzung "EBG" gegenüber "EisBefG" zweckmäßiger, weil einprägsamer und sollte daher als einzige Abkürzung gebraucht werden.
2. Die Promulgationsklausel wäre dem Inhaltsverzeichnis voranzustellen.

- 2 -

3. Hinsichtlich der Gliederung der Erläuterungen wird vorgeschlagen, den Titel "Allgemeine Erläuterungen" durch "Allgemeiner Teil" (S. 1 der Erläuterungen), den Titel "Erläuterungen zu den einzelnen Bestimmungen" durch den Titel "Besonderer Teil" (S. 3 der Erläuterungen) zu ersetzen (vgl. Pkt. 87 der Legistischen Richtlinien 1979).

Zu den Bestimmungen des Entwurfs im einzelnen:

Zu § 2:

1. Das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst geht davon aus, daß es sich bei den "Beförderungsbedingungen" um allgemeine Geschäftsbedingungen zivilrechtlicher Natur handelt.

Es wird daher empfohlen, im Text des Eisenbahnbeförderungsgesetzes die jeweiligen Rechtsformen genau zu bezeichnen, um Mißverständnisse zu vermeiden. Beispielsweise könnte § 2 Abs. 1 lauten: "Die Eisenbahn hat zu diesem Bundesgesetz die notwendigen näheren Bestimmungen in Form allgemeiner Geschäftsbedingungen (Beförderungsbedingungen) festzusetzen." Hinsichtlich der verschiedenen Genehmigungsakte des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wäre ferner klarzustellen, ob diese jeweils Verordnungs- oder Bescheidcharakter besitzen sollen.

2. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, daß die Gründe für die Verweigerung einer Genehmigung durch den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nicht mit hinreichender Deutlichkeit umschrieben sind. Die allgemeine Formulierung "sofern öffentliche Interessen nicht entgegenstehen" bedürfte der Präzisierung im Gesetzestext selbst. Der bloße Hinweis auf "öffentliche Interessen" entspricht nicht dem Bestimmtheitsgebot des Art. 18 B-VG. Beispielsweise könnte es diesbezüglich heißen: "... sofern öffentliche Interessen

- 3 -

der Wahrung des Lebens und der Gesundheit von Menschen und der Gewährleistung einer gesicherten allgemeinen Verkehrsversorgung nicht entgegenstehen."

Zu § 3:

1. Es bleibt unklar, was in Abs. 1 lit. a unter den "Rechtsvorschriften und ... sonstigen für die Beförderung maßgebenden Bestimmungen" zu verstehen ist; möglicherweise könnte statt dessen von den "für die Beförderung maßgebenden Vorschriften" gesprochen werden.
2. Mit den in Abs. 2 lit. b genannten "Bestimmungen" dürften die Beförderungsbedingungen gemäß § 2 Abs. 2 des Entwurfs gemeint sein, was allerdings im Text deutlicher zum Ausdruck kommen sollte.
3. In Abs. 4 bleibt unklar, was unter "zwingenden Gründen des öffentlichen Interesses" zu verstehen ist. Im Sinne der Zielsetzungen des Eisenbahnbeförderungsgesetzes sollten derartige öffentliche Interessen näher umschrieben werden (z.B. aus Gründen des Schutzes des Lebens und der Gesundheit von Menschen oder, um Gefahren für den Verkehr, Anlagen und Einrichtungen der Eisenbahn oder der von ihr übernommenen Güter abzuwehren.) Hinsichtlich der Kundmachungsvorschriften am Ende dieses Absatzes ist der Begriff "nachrichtlich" unscharf, es könnte vielmehr – in Anlehnung an § 2 Abs. 4 des Energielenkungsgesetzes 1982 – heißen: "Soweit erforderlich, hat der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die Verordnungen auch in anderer geeigneter Weise – insbesondere durch Rundfunk oder Veröffentlichung in einer oder mehreren Tageszeitungen – kundzumachen."

- 4 -

Zu § 4 Abs. 2:

Der Verfassungsdienst vertritt die Auffassung, daß auch die in dieser Bestimmung vorgesehenen Richtlinien genehmigungs- und publikationsbedürftig sein sollten.

Zu § 4 Abs. 4:

Diese Bestimmung läßt vertragliche Abweichungen von den vom Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr genehmigten einheitlichen Richtlinien nach Abs. 2 zu, ohne daß deutlich würde, in welche Richtung oder aus welchen Gründen eine solche Abweichung möglich sein sollte. Es bleibt ferner offen, ob mit den Kriterien "vorübergehend und in bestimmten Verkehrsbeziehungen" eine derartige gesetzliche Ausnahme von der allgemeinen Genehmigungspflicht sachlich hinreichend gerechtfertigt ist.

Zu § 6 Abs. 1:

Der Verfassungsdienst vertritt die Auffassung, daß die Tarife und insbesondere die von der Eisenbahn festzusetzende Beträge mit Quasi-Strafcharakter (vgl. z.B. § 12 Abs. 5 letzter Satz und § 12 Abs. 6 letzter Satz) gleichfalls genehmigungspflichtig sein sollten.

Zu § 6 Abs. 2:

Es ist nicht einzusehen, weshalb für Ermäßigungen der Beförderungspreise usw. keine Veröffentlichungspflicht bestehen sollte. Damit wird einerseits einem Teil der Begünstigten die Kenntnis von möglichen Ermäßigungen der Beförderungspreise genommen; zum anderen könnte der Eindruck entstehen, daß privilegiähnliche Ermäßigungen der Beförderungspreise für bestimmte Gruppen von Begünstigten der Allgemeinheit nicht zur Kenntnis gelangen sollen. Aus den genannten Gründen scheint die Ausnahme

- 5 -

ermäßiger Beförderungspreise usw. von der Veröffentlichungspflicht sachlich nicht gerechtfertigt. Im übrigen sind sowohl der Allgemeine Teil der Erläuterungen als auch die Erläuterungen zu § 6 Abs. 2 insofern irreführend, als dort lediglich von einer Ausnahme von den Tarifveröffentlichungsfristen die Rede ist, obwohl es sich nach dem Text des Entwurfs überhaupt um eine Ausnahme von der Tarifveröffentlichungspflicht schlechthin handelt.

Zu § 6 Abs. 5:

Die sachliche Rechtfertigung für die Möglichkeit der Einräumung von Ermäßigungen der Beförderungspreise, der Nebengebühren und von sonstigen Begünstigungen für aktive und im Ruhestand befindliche Bedienstete sowie für deren Familienangehörige ist keineswegs von vornherein eisichtig; sie wäre daher in den Erläuterungen näher zu begründen. Dabei erscheint vor allem bedeutsam, daß die Begünstigung für Familienangehörige sowie für Bedienstete im Ruhestand keineswegs durch dienstliche Erfordernisse zu rechtfertigen wäre.

Zu § 12:

Es sollte überprüft werden, ob in dieser Bestimmung das Wort "kann" jeweils am Platz ist (das gilt im übrigen nicht nur für diese Bestimmung). So muß es in Abs. 2 statt "kann" zweifellos "darf" heißen, während in den jeweils letzten Sätzen der Abs. 4, 5 und 6 nicht klar ist, ob auch nach erfolgter Festsetzung im Tarif der Betrag im Einzelfall einzuheben ist oder lediglich eingehoben werden "kann".

Zu § 15 Abs. 2:

Die Gesichtspunkte der "Erforderlichkeit" für Ausnahmen gemäß dieser Bestimmung sollten im Gesetz zumindest in den Grundzügen angeführt werden.

- 6 -

Zu § 19 Abs. 6:

Aus Gründen der Klarheit sollte diese Bestimmung dahingehend ergänzt werden, daß Ansprüche auf Erstattung gemäß § 29 Abs. 1 unberührt bleiben.

Zu § 25 Abs. 4:

Aus sprachlichen Gründen sollte es in dieser Bestimmung sowie in allen gleichartig formulierten Bestimmungen richtig nicht "erheben", sondern "einheben" heißen. Das Wort "erheben" bedeutet üblicherweise das Feststellen eines Sachverhaltes, hingegen sind Geldbeträge "einzuheben".

Zu § 37 Abs. 2:

Zuschläge haben nach dem allgemeinen Sprachgebrauch finanziellen Charakter. Es wird daher aus sprachlichen Gründen angeregt, den Begriff "Zuschlagsfristen" durch den Begriff "Zusatzfristen" zu ersetzen (vgl. auch § 83 Abs. 4 des Entwurfes).

Zu § 39:

Der letzte Satz dieser Bestimmung scheint insofern mißverständlich formuliert, als angenommen werden könnte, daß die Eisenbahn auch dann von einer Schadenshaftung befreit wäre, wenn sie selbst nicht alle maßgeblichen Vorschriften beachtet habe. Es wird daher eine entsprechende Umformulierung angeregt.

Zu § 46 Abs. 1:

Aus Gründen der leichteren Verständlichkeit wird vorgeschlagen, diese Bestimmung wie folgt zu ergänzen: "Die Eisenbahn hat bei gänzlichem oder teilweisem Verlust des Reisegepäcks ohne weiteren Schadenersatz eine Entschädigung zu leisten und zwar

- 7 -

a) wenn die Höhe des Schadens".

Zu § 47 Abs. 2:

Die sachliche Rechtfertigung von Pauschalierungsbestimmungen hängt wesentlich davon ab, ob sie den tatsächlichen Gegebenheiten Rechnung tragen. Im vorliegenden Zusammenhang ergibt sich daraus die vom do. Bundesministerium abschließend zu beurteilende Frage, ob auf Grund der bisherigen Erfahrungen ausgeschlossen werden kann, daß der nachgewiesene Schaden die vorgesehene Entschädigungshöhe (in der Höhe des Sechsfachen der Gepäckfracht) regelmäßig übersteigt.

Zu § 51 Abs. 4:

In der letzten Zeile sollte es richtig heißen: "... der von ihr als Reisegepäck ...".

Zu § 52 Abs. 6:

Die Höhe eines allfälligen Haftungshöchstbetrages gemäß dieser Bestimmung sollte - zur aufsichtsrechtlichen Wahrung von Kundeninteressen - der Genehmigung durch das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr unterliegen.

Zu § 53 Abs. 2:

Es wären nähere Kriterien für die Gesetzmäßigkeit der vorgesehenen abweichenden Bestimmungen festzulegen.

Überdies ist nicht ersichtlich, weshalb für die Beförderung von Gütern als Stückgut oder als Expreßgut eine Befreiung abweichender Tarifbestimmungen von der Genehmigungspflicht vorgesehen ist. Insbesondere die sachliche Rechtfertigung dieser Befreiung ist nicht erkennbar.

- 8 -

Zu § 56 Abs. 1:

Es bleibt der do. Beurteilung überlassen, inwieweit Abweichungen vom RID nach diesem Übereinkommen ausnahmsweise zulässig sind und inwieweit im RID bereits hinreichende inhaltliche Determinanten für die Genehmigungserteilung durch den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr enthalten sind. Gegebenenfalls wäre gesetzlich für eine entsprechende Vorherbestimmung Sorge zu tragen (Art. 18 B-VG).

Zu § 57 Abs. 3:

Die Möglichkeit zur Festsetzung abweichender Bestimmungen im Tarif erscheint in keiner Weise näher vorherbestimmt. Es bleibt im übrigen der do. Beurteilung überlassen, ob derartige Abweichungen von Art. 12 § 1 CIM zulässig sind.

Zu § 57 Abs. 4:

Der Begriff "öffentliche Interessen" sollte näher umschrieben werden.

Zu § 75 Abs. 2:

Aus dem zweiten Satz ergibt sich - im Gegensatz zu den Erläuterungen - nicht, daß mit den (am Frachtvertrag nicht beteiligten) Dritten lediglich diejenigen gemeint sind, die aufgrund besonderer Pflichten für die Transportkosten aufzukommen haben.

Zu § 90 Abs. 4:

Hinsichtlich der Wortgruppe "ständig mit Zollorganen besetztes Zolleigenlager" wird aus Gründen der Klarstellung angeregt, die im letzten Satz der Erläuterungen zu dieser Bestimmung enthaltene Definition in den Gesetzestext zu übernehmen.

- 9 -

Zu § 103 Abs. 1:

Die Begrenzung der Höhe der gemäß dieser Bestimmung zu leistenden Entschädigung sollte wegen des damit verbundenen Eingriffes in die Rechte des Bahnkunden einer Genehmigung durch den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bedürfen.

Zu § 115 Abs. 1:

Diese Bestimmung wäre durch die Fundstelle des Handelsgesetzbuches zu ergänzen (dRGBl.S. 219/1897, zuletzt geändert durch Bundesgesetz BGBl.Nr. 370/1982).

Zu § 116 Abs. 1:

Das Wort "aus" wäre durch "mit" zu ersetzen.

25 Exemplare dieser Stellungnahme werden u.e. dem Nationalrat übermittelt.

21. Juli 1986
Für den Bundesminister:
HOLZINGER

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

Quad