

Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte



Präsidium des Nationalrates
Dr-Karl-Renner-Ring 3
1010 Wien

Betrifft GESETZENTWURF	
Zl.	27 -GE/19
Datum: 16. JUNI 1997	
Verteilt: 17.6.97	

H. Klausgruber

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	DW	2244	Datum
-	UV-GSt	Hr DI Engleder	FAX	2105	06.06.97

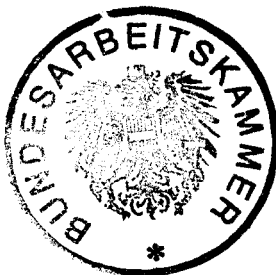
Betreff:

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Eisenbahnbeförderungsgesetz geändert werden (Eisenbahnrechts-Anpassungsgesetz EIRAG)

Die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte übersendet 25 Exemplare ihrer Stellungnahme zu dem im Betreff genannten Gesetz zur gefälligen Information.

Der Präsident:

Mag Herbert Tumpel



Der Direktor:

iA

DI Bernhard Engleder

Beilagen

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22, Postfach 534

Bundesministerium für Wissen-
schaft und Verkehr
Verwaltungsbereich Verkehr und
öffentl Wirtschaft
Radetzkystr 2
1030 Wien

<i>Ihr Zeichen</i>	<i>Unser Zeichen</i>	<i>Bearbeiter/in</i>	 <i>DW</i>	<i>Datum</i>
210.501/7-VII/1-1997	UV/GSt/Hen	Juch DI Engleder	FAX 2105	3.6.1997

Betreff:

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Eisenbahnbeförderungsgesetz geändert werden (Eisenbahnrechts-Anpassungsgesetzes EIRAG)

Die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte nimmt zum vorliegenden Eisenbahnrechts-Anpassungsgesetz (EIRAG) wie folgt Stellung:

Grundsätzlich wird im vorliegenden Entwurf eine Umsetzung der EU-Richtlinien 95/18 und 95/19, die den Zugang zu fremder Infrastruktur regeln, vorgenommen. Die derart angestrebte Umsetzung geht allerdings aus Sicht der Bundesarbeitskammer über die Umsetzungserfordernisse - wie sie sich aus geltendem EU-Recht ableiten - hinaus. Es sollte sich die Umsetzung der genannten Richtlinien in innerstaatliches Recht auf jenen konkreten Handlungsbedarf beschränken, wie er sich aufgrund einer notwendigen Regelung von Mitbenützungsrchten nur für die Schieneninfrastrukturanlagen ergibt.

Darüber hinaus sind mehrere Punkte der genannten EU-Richtlinien einer genaueren Regelung im Verordnungsweg vorbehalten, womit eine insgesamt Beurteilung der

Auswirkungen der gegenständlichen Anpassungsvorschläge des Eisenbahngesetzes nur schwer möglich ist.

Des weiteren erscheint nach Meinung der Bundesarbeitskammer die Definition von Eisenbahnunternehmen, wie sie in § 1 a Abs 1 vorgesehen ist, in der vorgeschlagenen Form problematisch, da die Definition der Begriffe "Eisenbahnverkehrsunternehmen" und "Eisenbahninfrastrukturunternehmen" deutlich von jenen der einschlägigen Richtlinien 91/440 und 95/19 abweicht.

In § 1 a Abs 1 wird eine Trennung von Eisenbahnunternehmen in Infrastrukturunternehmen und Verkehrsunternehmen vorgenommen, die jedoch nach der geltenden EU-Richtlinie 91/440 derzeit in dieser Form nicht erforderlich erscheint. Insbesondere deshalb nicht, weil nach Aussage der EU-Kommission vom Dez 1996 die Richtlinie 91/440 von österreichischer Seite als zur Gänze erfüllt gewertet wird. Nach Meinung der Bundesarbeitskammer ist der § 1 a Abs 1 weitgehend entbehrlich und sollte nur die grundsätzliche Bestimmung enthalten, daß Eisenbahnunternehmen sowohl Infrastrukturunternehmen als auch Verkehrsunternehmen sein können.

Weiters wird vorgeschlagen, in § 1 a einen **eigenen Absatz** anzufügen, mit dem der Regionalverkehr wie folgt definiert wird:

"Regionalverkehre sind jene Verkehrsleistungen, die den Verkehrsbedarf einer Region decken."

Auch der § 4 kann insgesamt gestrichen werden, weil eine Definition von Haupt- und Nebenbahnen in Widerspruch sowohl zum Bundesbahngesetz 1992 als auch zur EU-Richtlinie 91/440 steht.

Darüber hinaus ist die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte der Meinung, daß mehrere Bestimmungen, wie sie im vorliegenden Entwurf enthalten sind, keine klaren Aussagen über ihre konkreten Auswirkungen und die entsprechende Anwendbarkeit zulassen. Dies gilt insbesondere für die §§ 14 Abs 2, 24 Abs 1, 24 a ff, 29, 31 a und 36 a.

So wird in § 24 Abs 1 eine umfassende, undifferenzierte Anschluß- und Mitbenutzungsregelung aller Anlagen gefordert. Demgegenüber wird in den entsprechenden EU-Richtlinien nur der Zugang zu **fremder Infrastruktur** verlangt. Die Gewährung von Mitbenutzungsrechten sollte sich daher auf Anlagen der Eisenbahninfrastruktur im Sinne des § 2 Bundesbahngesetz 1992 beschränken.

Weiters ist es aus Sicht der Bundesarbeitskammer unverständlich, daß ein Probetrieb behördlich zu genehmigen ist. Ein Probetrieb für Fahrbetriebsmittel sollte im Rahmen von freien Vereinbarungen zwischen Eisenbahnunternehmen und fremden Interessenten geregelt werden.

In § 24 a wäre in Abs 1 der Passus "Haupt- und Nebenbahnen" aus bereits genannten Gründen zu streichen. In Abs 2 wäre der zweite Teil ab "zuzüglich der Eisenbahnanlagen, ..." zu streichen, da vom Eisenbahnunternehmen ansonsten die Infrastruktur und zusätzliche Anlagen für Fremdbenutzer auf deren Kosten vorzuhalten wäre, die ausschließlich von fremden Benutzern in Anspruch genommen werden.

Bezüglich § 24 a Abs 3 Ziff 1 wird darauf hingewiesen, daß bei Einräumung von Benutzungsrechten von nicht in der Verordnung 2598/70 genannten Eisenbahnanlagen das für die Infrastruktur zuständige Eisenbahnunternehmen bei der derzeit geltenden Benutzungsentgeltregelung ein fremdes Eisenbahnunternehmen quersubventionieren müßte. Eine derartige Regelung wäre daher erst bei einer vollen Kostendeckung der Infrastrukturkosten durch Benutzungsentgelte für diese Eisenbahnanlagen sinnvoll. Darüber hinaus wären die Ziffern 4 bis 6 zu streichen, da sie über die entsprechenden EU-Richtlinien hinausgehen.

In § 24 a Abs 4 sollen die Begriffe "aufrechte Zulassung als Eisenbahnunternehmen, Eurokonzessionen, und erteilte Konzessionen, Genehmigungen oder Bewilligungen" klargestellt und bereinigt werden.

Der in § 29 enthaltenen Genehmigungsverpflichtung betreffend der Einstellung von Verkehrsleistungen durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen kann seitens der Bundesarbeitskammer nicht zugestimmt werden. Ein derartiger Vorschlag widerspricht der

Verordnung 1191/69, wonach Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes durch die Mitgliedstaaten aufzuheben sind, bzw auch den Zielsetzungen der Richtlinien, da unternehmerische Entscheidungen beschränkt werden würden, ohne daß eine Abgeltung sichergestellt wäre.

Zu § 36 a wird darauf hingewiesen, daß die Normierung einer Verpflichtung zur Bereitstellung (Zurverfügungstellung) von Anlagen für die Durchführung von Probefahrten in Verbindung mit einem Zwangsschlichtungsverfahren weder zur Umsetzung von EU-Richtlinien erforderlich noch betriebswirtschaftlich vertretbar wäre.

Über die oa Kritikpunkte hinaus werden zu den einzelnen Passagen des vorliegenden Entwurfes folgende Anmerkungen gemacht:

In § 14 Abs 5 sollte die Wortfolge "für diese Verkehrsbereiche" durch "die betreffenden Eisenbahnverkehrsleistungen" ersetzt werden, da der Begriff "Verkehrsbereich" im Eisenbahngesetz nicht definiert ist und ein entsprechender Auslegungsbedarf entstehen würde.

Der § 17 Abs 2 a sollte für die Konzessionserteilung neben der Vorlage von Unterlagen für die finanzielle Leistungsfähigkeit und die fachliche Eignung auch Bestimmungen über die Zuverlässigkeit von Unternehmen einfordern. Dabei wird vorgeschlagen, die Bestimmungen über die Zuverlässigkeit aus dem bestehenden Güterbeförderungs- und Gelegenheitsverkehrsgesetz zu übernehmen. Konkret wäre eine Regelung analog § 5 Abs 3 Gelegenheitsverkehrsgesetz denkbar.

Im § 17 a des Entwurfes sollten die Voraussetzungen für eine Konzessionserteilung ausdrücklich im Gesetz genannt werden. Gleichzeitig ist hier die Aufnahme einer eindeutigen Zuständigkeitsregelung für die Verkehrskonzessionen vorzunehmen. Nach Meinung der Bundesarbeitskammer müßte in bezug auf die Erteilung einer Eurokonzession jeder Staat verpflichtet werden, die zuständige Genehmigungsstelle zu benennen.

In § 17 a Abs 2 müßte das angesprochene öffentliche Interesse näher definiert werden, da es sich hier nicht unbedingt um ein öffentliches Interesse des Staates Österreich,

sondern um öffentliches Interesse eines Mitgliedstaates handelt, in welchem die Verkehrsleistung erbracht wird.

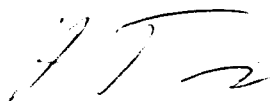
In § 22 Abs 1 sollte die Wortfolge "von Fahrplänen zu führen" durch "von Fahrplänen anzubieten" ersetzt werden. Grundsätzlich besteht auch hinsichtlich der Festlegung und Einhebung des Benutzungsentgeltes ein Widerspruch zum Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz aus dem Jahr 1996.

In § 22 Abs 3 ist nicht nachvollziehbar, in welcher Form "die Behörde jederzeit Änderungen der Tarife und Fahrpläne anordnen" ... kann, wenn gleichzeitig eine Abgeltung der damit verbundenen Kosten nicht vorgesehen ist.

In § 23 sollte an die Wortfolge "einen durchgehenden Tarif" die Wortfolge "und durchgehende Beförderung" anschließen.

Aus den oben genannten Gründen und vor allem aufgrund gewisser Unschärfen bei der Definition von Begriffen sowie damit verbundenen Widersprüchen zwischen dem Bundesbahngesetz 1992, dem Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz 1996 und der Richtlinie 91/440 zum gegenständlichen Entwurf, erachtet die Bundesarbeitskammer eine Überarbeitung des vorliegenden Entwurfes als erforderlich. In diesem Zusammenhang wird insbesondere eine genaue Abstimmung mit der in den Nachbarländern Deutschland und Italien vorgesehenen EU-Anpassung als wichtige Grundlage für die weitere Vorgangsweise gesehen.

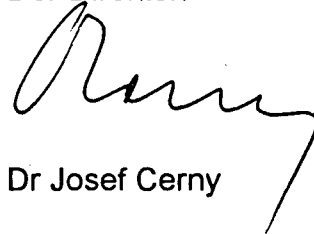
Der Präsident:



Mag Herbert Tumpel



Der Direktor:



Dr Josef Cerny