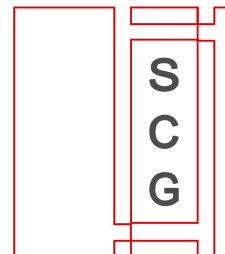


SCHIENEN-CONTROL GMBH

SCHIENEN-CONTROL, ÖSTERREICHISCHE GESELLSCHAFT FÜR SCHIENENVERKEHRSMARKTREGULIERUNG MBH



An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abteilung IV/SCH 1

Radetzkystr. 2
A-1030 Wien

Mag. Norman Schadler
Fachbereich Schlichtung

Tel: ++43-1-5050707-40
Fax: ++43-1-5050707-27
norman.schadler@scg.gv.at

Zeichen
FÜ/HE

Tel.
5050707-10

Wien am
28.10.2009

Bezug: GZ. BMVIT-210.805/0012-IV/SCH1/2009
Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem ein Bundesgesetz zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr erlassen und das Eisenbahngesetz 1957 geändert wird;

Sehr geehrte Damen und Herren!

Das BMVIT übermittelte der SCG mit Schreiben vom 05.10.2009 den obgenannten Entwurf mit dem Ersuchen um Stellungnahme bis 02.11.2009.

Dazu erstattet die SCG in Zusammenarbeit mit der SCK folgende Stellungnahme:

Bei dem genannten Entwurf handelt es sich nach den Erläuterungen um die notwendigen innerstaatlichen Ergänzungen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007.

Die genannte VO tritt am 03.12.2009 in Kraft.

Es ist daher aus der Sicht der Regulierungsbehörden, die bereits seit 2007 Erfahrungen mit Endkundenbeschwerden gesammelt haben, sehr begrüßenswert, wenn nicht von sämtlichen Ausnahmemöglichkeiten der Verordnung Gebrauch gemacht wird. Aufgrund dieser Erfahrungen begrüßen es die Regulierungsbehörden, wenn ihnen nach diesem Bundesgesetz neue Kompetenzen zugewiesen werden. Insbesondere der Ansatz eine Pauschalentschädigung im Pendlerverkehr umzusetzen, erscheint sinnvoll. Dessen ungeachtet darf darauf hingewiesen werden, dass nach einer ersten Abschätzung nur äußerst wenige Individualbeschwerden und möglicherweise auch wenige Anwendungsfälle der Pauschalentschädigungen zu erwarten sind. Dies lässt befürchten, dass die ursprüngliche Intention der Verordnung, die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs durch mehr Kundenzufriedenheit zu steigern, nur bedingt erreicht werden kann.

Diese Verordnung ist ein politischer Kompromiss auf europäischer Ebene, die lediglich Mindeststandards festlegt. Um das Verfehlen der Intention zu verhindern, wäre bei-

spielsweise eine großzügigere Regelung der Fahrpreientschädigung gem. Artikel 17 geeignet, weil aufgrund der Kleinheit der Republik Österreich Verspätungsfälle über 60 Minuten, die nicht auf höhere Gewalt zurückzuführen sind, äußerst selten auftreten werden.

In der Folge wird aus Sicht der Regulierungsbehörden SCG und SCK jedoch zu den geplanten Änderungen des EisbG nur hinsichtlich einer Optimierung des Verwaltungsablaufes der vorgeschlagenen Regelung Stellung genommen:

Art. 1 Bundesgesetz zur Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr

Zu § 1 Ausnahmen vom Anwendungsbereich

Ad § 1 Abs 1:

Zu § 1 (1) ist zu bemerken, dass eine Beförderung im Stadtverkehr zwar ausgenommen werden kann, jedoch ist darauf hinzuweisen, dass im Artikel 2 (3) der Verordnung folgendes normiert ist:

„Mit dem Inkrafttreten dieser Verordnung gelten die Artikel 9, 11, 12 und 19, Artikel 20 Absatz 1 und Artikel 26 gemeinschaftsweit für alle Schienenpersonenverkehrsdienste.“

Daraus folgt, dass diese Artikel auch für eine Beförderung im Stadtverkehr anzuwenden sind.

Der § 1 wäre daher wie folgt durch einen Satz zu ergänzen:

„Dies gilt jedoch nicht für die Artikel 9, 11, 12, und 19, Artikel 20 Absatz 1 und Artikel 26 der Verordnung (EG) 1371/2007.“

Ad § 1 Abs 2:

Nach § 1 (2) des Entwurfes wird der Vorort- und Regionalverkehr zwar nicht generell von der Geltung der Verordnung ausgenommen, aber von zahlreichen wesentlichen Bestimmungen, nämlich folgenden:

- Art. 13 (2) Vorschuss im Todesfall, Mindestbetrag
- Art. 16 Erstattung oder Weiterreise mit geänderter Streckenführung
- Art. 17 Fahrpreientschädigung
- Art. 18 (2) und (4) Hilfeleistung bei Verspätung
- Art. 27 (3) Veröffentlichungen der Unternehmen bei Beschwerden
- Art. 28 Dienstqualitätsnormen

Unabhängig von der Frage, ob im Vorort- und Regionalverkehr eine selektive Ausnahme einzelner Bestimmungen von der Geltung der Verordnung (EG) 1371/2007 überhaupt zulässig ist, halten die Regulierungsbehörden die Ausnahme der Geltung der Art. 16 b und c, Art. 27 (3) und Art. 28 für nicht sachgerecht. Bei den vorhin genannten

Artikeln sehen die Regulierungsbehörden keine Widersprüche zu den Besonderheiten des Vorort- und Regionalverkehrs.

Bei Art. 16 und Art. 17 weisen die Regulierungsbehörden zudem auf Überschneidungen zur Bestimmung des § 24 f. Eisenbahnbeförderungsgesetz (in weiterer Folge: EBG) hin. Im Hinblick auf die Rechtsicherheit erschiene eine Umsetzung der Art. 16 und Art. 17 für alle Arten von Verkehr im EBG zweckmäßig.

Zu § 2 Fahrpreisschädigungen Jahreskarten

Ad § 2 Abs 1:

Im Sinne einer besseren Administrierbarkeit und zur Erleichterung für die EVUs wird vorgeschlagen, dass der Halbsatz in § 2 (1) Ziff 1 „die Inanspruchnahme der Beförderung auf einer derartigen Eisenbahn muss glaubhaft sein“ entfallen sollte, weil nach der menschlichen Lebenserfahrung davon ausgegangen werden kann, dass derjenige, der eine Jahreskarte löst, tatsächlich eine Beförderung in Anspruch nimmt. Das Problem der Gültigkeit auf anderen Verkehrsträgern bzw. die entsprechende Verrechnung der Entschädigungsbeträge muss ohnedies getrennt gelöst werden. Ferner wird vorgeschlagen den Stadtverkehr wie folgt zu definieren:

„Stadtverkehr im Sinne dieses Bundesgesetzes sind Eisenbahnverkehrsleistungen im Personennahverkehr, die keine Stadtgrenze überschreiten“.

Aus den dargelegten Erwägungen halten die Regulierungsbehörden auch die Festsetzung der Entschädigung in pauschalierten Beträgen, abgestuft nach Entfernungsstufen, vor allem im Lichte der Erläuterungen, die von kilometerbezogenen Grenzen spricht, für nicht praktikabel. Da den Fahrkarten in der Regel Tarifzonen zugrunde liegen, die sich nicht an Kilometergrenzen sondern an geografischen Gegebenheiten orientieren, würden sich schwer administrierbare Überschneidungen ergeben. Es wird folgende Formulierung des § 2 Abs 1 Ziff 4 2. Satz vorgeschlagen:

„Die Entschädigung ist in pauschalierten Beträgen sinngemäß abgestuft nach dem jeweiligen Tarif und anteilig für jeden Monat, in dem der Pünktlichkeitsgrad nicht erreicht wurde, festzusetzen.“

Im § 2 Abs 1 Ziff 2 sollte in Übereinstimmung mit § 2 Abs 1 Ziff 4 die aufsichtsbehördliche Beurteilung durch die SCK normiert werden, dass der vorgegebene Pünktlichkeitsgrad des EVU für die Fahrgäste nicht unangemessen und unzumutbar ist. Der § 2 Abs 1 Ziff 2 sollte daher durch einen Satz ergänzt werden, der wie folgt lautet:

„Der vom EVU vorgegebene Pünktlichkeitsgrad darf für die Fahrgäste nicht unangemessen und unzumutbar sein.“

Aus Sicht der Regulierungsbehörden werden Entschädigungsbedingungen unangemessen und unzumutbar sein, wenn sich der vorgegebene Pünktlichkeitsgrad unter Bedachtnahme auf allfällige infrastrukturelle Veränderungen nicht am durchschnittlichen Pünktlichkeitsgrad der vergangenen Jahre orientiert.

Ad § 2 Abs 3:

Den Regulierungsbehörden scheint die gesamte Bestimmung des § 2 Abs. 3 als systemwidrig, weil die Entschädigungen gem. diesem Bundesgesetz für Jahreskarten auf Durchschnittswerten aufbauen und daher die gegenständlichen auf den Einzelfall abzielenden Ausschlussgründe nicht anwendbar sind. Die Klarstellung im letzten Satz betreffend die Beziehung zwischen EIU und EVU könnte unter Verweis auf das einzuführende Performance Regime (§ 67 Abs 7 EisbG) präzisiert werden.

Es wird daher folgende Bestimmung vorgeschlagen:

„Die Nichterreicherung des Pünktlichkeitsgrades durch Verspätungen und Zugausfälle, die auf das EIU, das den Fahrweg betreibt, auf dem die Beförderung erfolgt, zurückzuführen ist, berechtigt das EVU nicht, die Entschädigung zu verweigern, sondern dies ist gem. § 67 Abs 7 EisbG zwischen den Eisenbahnunternehmen zu regeln.“

Ad § 2 Abs 4:

Nach § 2 Abs 4 des Entwurfes haben die EVUs im dort dargelegten Umfang Dienstqualitätsnormen festzulegen sowie dafür zu sorgen, dass die Fahrgäste beim Verkauf von Jahreskarten über ihre Rechte und Pflichten informiert werden.

Wenn im Hinblick auf die Sonderregelung für Zeitkarten im Sinne dieses Gesetzesentwurfes von der Pflicht der Veröffentlichung von Beschwerden durch das Eisenbahnunternehmen gem. Art. 27 (3) und Art. 28 abgesehen werden soll, wäre dies durch eine Veröffentlichung durch die SCG als benannte Schlichtungsstelle, die ohnehin mit dem Vollzug und der Kontrolle befasst ist, zu ersetzen. Eine entsprechende Klarstellung im § 78a EisbG wäre zweckmäßig.

Zu den Bestimmungen des § 2 darf ergänzend bemerkt werden, dass auffällt, dass in dem Bundesgesetz eine Regelung im Sinne des Art. 17 Abs 1 Satz 3 der Verordnung für Fahrgäste, die eine Zeitfahrkarte wie etwa die bundesweit geltende ÖSTERREICH-card besitzen, keine Regelungen enthält. Eine entsprechende Regelung wäre insofern wünschenswert, als Bestrebungen zur Einführung eines Generalabonnements nach Schweizer Vorbild bestehen und dadurch der Kundenkreis wesentlich ausgeweitet wird.

Art. 2 Änderung des Eisenbahngesetzes 1957

Ad Artikel 2 Ziff 2:

Der § 77 Abs 1 Ziff 5 soll nach dem Bundesgesetz künftig wie folgt lauten:

„5. die Tätigkeit einer Schlichtungsstelle.“

Diese Bezeichnung ist nach der Terminologie der Verordnung unzutreffend. Nach Artikel 30 Abs 2 der zitierten Verordnung kann jeder Fahrgast bei der geeigneten nach

Absatz 1 benannten Stelle oder jeder anderen geeigneten von einem Mitgliedstaat benannten Stelle Beschwerde über einen mutmaßlichen Verstoß gegen diese Verordnung einreichen.

Da der § 78a Abs 1 im Wesentlichen gleich ist mit der nunmehrigen gesetzlichen Bestimmung, ist die SCG einerseits im Sinne des § 78a Abs 1 Schlichtungsstelle und in dem neu geschaffenen Absatz 2 Beschwerdestelle im Sinne des Artikel 30 der Verordnung.

Es wird daher vorgeschlagen, § 77 Abs 1 Ziff 5 wie folgt zu normieren:

„5. Die Tätigkeit einer Schlichtungsstelle gem. § 78a Abs 1 EisbG und Beschwerdestelle gem. § 78a Abs 2 EisbG im Sinne des Artikel 30 Abs 1 der Verordnung EG Nr. 1371/2007.“

Ad Artikel 2 Ziff 3:

Unter Hinweis auf die Ausführungen zu Artikel 2 Ziff 2 hat somit auch die Überschrift des § 78a wie folgt zu lauten:

„Schlichtungs- und Beschwerdestelle“

Die Regulierungsbehörden sind der Meinung, dass Sachverhalte betreffend die § 78a Abs 1 und 2 allenfalls der SCK zur Ergreifung der in § 78b Abs 1 genannten Maßnahmen zur Kenntnis zu bringen sind. Diese Anregung ergibt sich auch aus der Verpflichtung nach Art 30 der Verordnung wo die benannten Stellen die notwendigen Maßnahmen ergreifen müssen, um sicherzustellen, dass die Rechte der Fahrgäste gewahrt werden. Es sollte daher folgender Absatz 4 in § 78a eingefügt werden, der lauten soll:

„Werden der Schienen-Control GmbH Sachverhalte nach § 78a Abs 1 und 2 von Amts wegen bekannt, hat sie davon die SCK zu informieren.“

Der § 78a Abs 4 sollte die Bezeichnung Abs 5 erhalten.

Im Hinblick auf die Ausführungen zu dieser Stellungnahme wäre der § 78a Abs 4 nunmehr Abs 5 wie folgt zu ergänzen, indem nach dem 1. Satz folgender Satz eingefügt wird:

„Dieser Bericht hat jedenfalls die gemäß Artikel 27 Abs 3 und Artikel 28 der Verordnung (EG) 1371/2007 zu veröffentlichenden Daten für den Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr sowie Fernverkehr sowie sämtliche Entscheidungen der SCK gemäß § 78b zu enthalten.“

Ad Artikel 2 Ziff 4:

Nach § 78b Abs 1 hat die Schienen-Control GmbH die SCK über gemäß § 78a Abs 2 behandelte und die Entschädigungsbedingungen betreffende Beschwerdefälle zu informieren, wenn es zu keiner einvernehmlichen Lösung kommt.

Nach Artikel 30 (1) und (2) der Verordnung hat jeder Mitgliedstaat eine oder mehrere für die Durchsetzung dieser Verordnung zuständigen Stelle zu benennen und jede dieser Stellen die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um sicherzustellen, dass die Rechte der Fahrgäste gewahrt werden. Daraus folgt, dass die SCK bei unmittelbarer Anwendung dieser Verordnung gemäß § 78b (1) EibG aussprechen kann, dass die Empfehlung der SCG für verbindlich erklärt wird, insbesondere dem EVU aufzutragen, die empfohlene Fahrpreisschädigung dem Beschwerdeführer zu bezahlen oder andere Maßnahmen zu ergreifen, dass die Rechte der Fahrgäste gewahrt werden.

Im Interesse der Rechtsicherheit sollte jedoch dies auch in diesem Gesetzentwurf verankert werden:

Der § 78b Abs 1 sollte daher wie folgt lauten:

„Die Schienen-Control GmbH hat die Schienen-Control Kommission als gemäß Artikel 30 Abs 1 der Verordnung (EG) 1371/2007 benannte Stelle über gemäß § 78a Abs 2 behandelte Beschwerdefälle zu informieren, wenn es zu keiner einvernehmlichen Lösung kommt. Die Schienen-Control Kommission kann aussprechen, dass die Empfehlung der Schienen-Control GmbH gemäß § 78a Abs 3 EibG für verbindlich erklärt wird, insbesondere dem EVU auftragen, die empfohlene Fahrpreisschädigung dem Beschwerdeführer zu bezahlen oder andere Maßnahmen anordnen, dass die Rechte der Fahrgäste gewahrt werden.“

Ad Artikel 2 Ziff 5:

Im Sinne der neuen Aufgaben sollte der § 81 Abs 2 um die Aufgaben nach § 78b ergänzt werden.

Ad Artikel 2 Ziff 6:

Die Strafbestimmungen, die im Entwurf nach § 124a EibG vorgesehen sind, entsprechen keineswegs der Verordnung sowie den Erwägungen in Ziffer 22, wonach die Mitgliedstaaten für Verstöße gegen diese Verordnung Sanktionen festlegen und die zu ihrer Anwendung erforderlichen Maßnahmen treffen sollten, weil diese Sanktionen in keinsten Weise verhältnismäßig, wirkungsvoll und abschreckend sind.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass nach § 126 EibG für alle Verstöße im Zusammenhang mit der Wettbewerbsaufsicht das BMVIT Strafbehörde ist. Es ist daher für die Regulierungsbehörden nicht nachvollziehbar, warum bei Verstößen gegen die genannte Verordnung die Bezirksverwaltungsbehörde als Strafbehörde zuständig sein soll, weil es dadurch zu einer Rechtszersplitterung kommt. Im Sinne einer einheitlichen Rechtsanwendung sollte entweder das BMVIT oder einer der Regulierungsbehörden Strafbehörde sein.

Bei der Bemessung der Strafe sollte unter anderem, um den Vorschriften des Artikels 32 der Verordnung zu entsprechen, auf die Größe des Unternehmens Bedacht genommen werden. Die Einschränkung der Strafbarkeit auf die in § 124a EibG genannten Fällen scheint den Regulierungsbehörden verordnungswidrig zu sein.

Aus Anlass der Begutachtung darf noch angemerkt werden, dass aus systematischer Sicht eine Verankerung der Bestimmungen des Bundesgesetzes zur Verordnung 1371/2007 im EBG wünschenswert wäre, dies umso mehr, als auch in anderen Punkten dieses Gesetzes Novellierungsbedarf besteht.

Ihrer allfälligen Veranlassung dankend entgegensehend verbleiben wir

mit freundlichen Grüßen!

Geschäftsführer der SCG
Georg Fürnkranz eh

Vorsitzender der SCK
Hofrat Dr. Gerhard Hellwagner eh
Senatspräsident des OLG i.R.