



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

An die  
Präsidentin des Nationalrates  
Doris Bures  
Parlament  
1017 Wien

GZ. BMVIT-13.000/0026-I/PR3/2016  
DVR:0000175

Wien, am 12. Juli 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Willi, Freundinnen und Freunde haben am 12. Mai 2016 unter der **Nr. 9256/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend dramatische Risiken durch CETA für den Bereich Verkehr gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Einleitend darf ich grundsätzlich auf die Beantwortung der Anfrage Nr. 9525/J-NR/2016 betreffend dramatische Risiken durch das Freihandelsabkommen CETA durch den Herrn Bundeskanzler verweisen.

Zu den Fragen 1 bis 8:

- **Öffentlicher Verkehr:** *Guter und leistbarer öffentlicher Verkehr kommt nicht ohne öffentliche Zuschüsse aus. Diese Finanzierung regelt innerhalb der EU die so genannte PSO-Verordnung (VO 1370/2007). Das Konfliktpotenzial dieser Verordnung und der darauf fußenden Vergaben im Hinblick auf CETA liegt darin, dass im österreichischen Bahnverkehr bisher Streckenlose, die öffentliche Zuschüsse bekommen, direkt vergeben werden. Die Behörden beauftragen also ein Eisenbahnunternehmen (z.B. ÖBB, Raaberbahn, Stern & Hafferl), den Personenverkehr als Gemeinwirtschaftliche Leistung durchzuführen und leisten dafür diejenigen Zahlungen, die ein finanzielles Defizit des Verkehrsunternehmens aus dem bestellten Angebot vermeiden.*

- a) Könnte im Rahmen von CETA ein kanadisches Eisenbahnunternehmen deshalb auf Diskriminierung klagen und vorenthaltene Subventionen als Enteignung geltend machen?
- b) Wenn nein: Auf Basis welcher Formulierung im Abkommen oder sonstiger konkreter Einschätzung schließen Sie dies aus?
- Im Busverkehr werden Streckenlose meist ausgeschrieben. Dabei sollte eigentlich der Bestbieter den Zuschlag bekommen. Bei der Auswahl können auch Sozial- und andere Qualitätskriterien den Ausschlag geben. Das BMVIT hat dazu entsprechende Orientierungshilfen für die vergebenden Behörden auf seiner Webseite veröffentlicht.
  - a) Könnten im Rahmen von CETA kanadische Busfirmen diese Vergaben anfechten, weil sie Sozialkriterien (z.B. Überzahlung und Schulung der LenkerInnen) nicht gewährleisten können oder wollen?
  - b) Wenn nein: Auf Basis welcher Formulierung im Abkommen oder sonstiger konkreter Einschätzung schließen Sie dies aus?
- Um das Überleben von Klein- und Mittelbetrieben im Markt abzusichern, kann man kleine Buslose auch direkt – also ohne Ausschreibung – vergeben.
  - a) Würden im Rahmen von CETA kanadische Busunternehmen rechtlich dagegen vorgehen können?
  - b) Wenn nein: Auf Basis welcher Form im Abkommen oder sonstiger konkreter Einschätzung schließen Sie sie aus?
- Die Stadt Wien hat mit den „Wiener Linien“ ihren eigenen Verkehrsbetrieb und muss daher ihre U-Bahn-, Straßenbahn- und Busverkehre nicht ausschreiben. Andere Großstädte gehen ähnlich vor.
  - a) Bietet das CETA-Abkommen ausreichend Schutz, dass diese beibehalten werden kann?
  - b) Wenn ja: Auf Basis welcher Formulierung im Abkommen oder sonstiger konkreter Einschätzung schätzen Sie dies so ein?
  - c) Könnten diese „exklusiven Rechte“ vor einem Schiedsgericht bekämpft werden?
  - d) Wenn nein: Auf Basis welcher Formulierung im Abkommen oder sonstiger konkreter Einschätzung schließen Sie dies aus?
- Viel Steuergeld fließt in die Freifahrt von SchülerInnen und Lehrlingen. Dies stellt allerdings keine Förderung von Verkehrsunternehmen, sondern von Familien dar.
  - a) Könnten im Rahmen von CETA auch hier kanadische Firmen mit entsprechenden Methoden in diesen Markt drängen und entsprechende Zahlungen auch für sie beanspruchen?
  - b) Wenn nein: Auf Basis welcher Formulierung im Abkommen oder sonstiger konkreter Einschätzung schließen Sie dies aus?
- Österreichische Verkehrsunternehmen sind gewerkschaftlich gut organisiert und verfügen meist auch über Betriebsräte. In Kanada ist dies seltener der Fall.
  - a) Würde dann im Rahmen von CETA ein allfälliger Arbeitskampf in Österreich eine einklagbare Profitminderung darstellen?

- b) *Wenn nein: Auf Basis welcher Formulierung im Abkommen oder sonstiger konkreter Einschätzung schließen Sie dies aus.*
- *Zwischen Wien und Salzburg tritt die Westbahn AG (an der die französische Staatsbahn beteiligt ist) im liberalisierten Personenfernverkehr in Konkurrenz mit den – zur Gänze staatlichen – ÖBB. Auf dieser Strecke müssen beide Firmen ihre Schnellzüge „eigenwirtschaftlich“ (also ohne öffentliche Zuschüsse) betreiben. Voraussetzung ist allerdings österreichischer Firmensitz und Einhaltung österreichischer Kollektivverträge.*
- a) *Könnte im Rahmen von CETA ein kanadisches Eisenbahnunternehmen den Zugang zur Westbahnstrecke erzwingen?*
- b) *Wenn nein: Auf Basis welcher Formulierung im Abkommen oder sonstiger konkreter Einschätzung schließen Sie dies aus?*
- **Güterverkehr:** *Billiger Transport und sinkende Frachtraten haben eine ihrer Ursachen im technischen Fortschritt (größere Schiffe, längere Züge, effizientere LKW usw.), kommen aber zu einem Gutteil durch Sozial-, Sicherheits-Umweltdumping zustande. CETA würde einerseits das Transportvolumen - mit all seinen negativen ökologischen Auswirkungen - erhöhen. Auf der anderen Seite wird CETA auch zusätzlichen Druck ausüben, dass Transport möglichst billig ist und bleibt. Soziale Verbesserungen werden bei den Verkehrsbeschäftigten also noch schwieriger durchzusetzen sein. Der Gedanke, dass fairer Transport auch einen fairen Preis bedingt, wird noch mehr in die Defensive geraten. In der EU-Gesetzgebung ist zwar der freie Warenverkehr und seine Förderung ein Grundpfeiler, es sind aber zumeist Evaluierungsschleifen eingebaut, um unerwünschte oder ungeplante Folgen später nötigenfalls „reparieren“ zu können. Freihandelsabkommen wie CETA enthalten hingegen standardgemäß Klauseln, die diesem Zugang entgegenstehen.*
- a) *Sind bei CETA etwaige „standstill“ und „ratchet“-Klauseln ein Hindernis, um nachteilige Liberalisierungsschritte wieder zurücknehmen zu können?*
- b) *Wenn nein: Auf Basis welcher Formulierung im Abkommen oder sonstiger konkreter Einschätzung schließen Sie dies aus?*

Ich verweise auf die Anfragebeantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 9525/J-NR/2016 (Punkte 10 und 11) durch den Herrn Bundeskanzler, wobei alle in Ihrer Anfrage genannten Bereiche durch unterschiedlich gefasste Einschränkungen auf EU- und/oder Mitgliedstaatenebene erfasst sind.

#### Zu Frage 9:

- **Flugverkehr:** *CO2-Zertifikatehandel im Flugverkehr und eine allfällige EU-weite Kerosinbesteuerung werden schon heute nicht nur von der Branche selbst, sondern auch von vielen außereuropäischen Staaten bekämpft. Kanada ist zudem einerseits Heimatstaat eines der wenigen verbliebenen großen Flugzeughersteller und könnte hier auch deshalb einseitige Interessen haben, andererseits ist Kanada Sitzstaat der ICAO, die als*

*Weltluftfahrtorganisation eine – normalerweise heute schon bremsende – Schlüsselrolle bei der Änderung ungerechtfertigter Steuerprivilegien der weltweiten Luftfahrt hat.*

- a) Würden sich durch CETA Möglichkeiten eröffnen, im Flugverkehr wichtige umwelt- und klimapolitische Maßnahmen, wie zum Beispiel eine EU-weite Kerosinsteuer oder sonstige Schritte gegen die ungerechtfertigten Steuerprivilegien der Luftfahrt, zu verhindern?*
- b) Wenn nein: Auf Basis welcher Formulierung im Abkommen oder sonstiger konkreter Einschätzung schließen Sie dies aus?*

Es gibt keine Möglichkeit über CETA im Luftverkehr wichtige umwelt- und klimapolitische Maßnahmen zu verhindern. Zum einen sind Luftverkehrsdienstleistungen als solche nicht vom Anwendungsbereich des Abkommens umfasst. Darüber hinaus verweise ich auf die Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 9525/J-NR/2016 (Punkte 8 und 9) durch den Herrn Bundeskanzler.

Mag. Jörg Leichtfried

