

## BESCHEID

Die Schienen-Control Kommission hat durch den Senatspräsidenten des OLG Wien Dr. Gerhard Hellwagner als Vorsitzenden sowie Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Erich Kopp und Ass. Prof. Dkfm. Mag. Dr. Brigitta Riebesmeier als weitere Mitglieder nach der am 03.03.2003 in Anwesenheit der Schriftführerin Mag. Gabriele Lutter durchgeführten nicht öffentlichen Sitzung über den Antrag der \*\*\*\*\* , vom 20.01.2003 zu Recht erkannt:

**Der Antrag der \*\*\*\*\* auf Einleitung aller notwendigen Maßnahmen durch die Schienen-Control Kommission zur Beseitigung von wirtschaftlichen Nachteilen, welche der \*\*\*\*\* einerseits dadurch entstehen, dass die österreichischen Zollbehörden in Anwendung der rechtlichen Bestimmungen betreffend das gemeinschaftliche bzw. gemeinsame Versandverfahren grenzüberschreitende Gütertransporte im vereinfachten gemeinschaftlichen bzw. gemeinsamen Verfahrensverfahren de facto nur durch ehemalige Staatsbahnen – in Österreich die Österreichischen Bundesbahnen - zulassen und andererseits dadurch, dass Grenzzollabfertigungsstellen vom Grenzübertrittsbahnhof \*\*\*\*\* nach \*\*\*\*\* verlegt wurden, wird mangels Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission gemäß § 6 Abs. 1 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz (AVG), BGBl. Nr. 51/1991, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2002,**

**zurückgewiesen.**

### Begründung

Mit Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (in der Folge kurz „BMVIT“) vom 03.06.2001 wurde der \*\*\*\*\* (in der Folge kurz „\*\*\*\*\*“) gemäß § 17 Abs. 2a Eisenbahngesetz (EisbG) die eisenbahnrechtliche Konzession als Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen in Österreich im Bereich des Güterverkehrs auf Haupt- und Nebenbahnen im Normal- und Schmalspurbereich erteilt.

Mit Telefax vom 20.01.2003 wandte sich die \*\*\*\*\* mit folgendem Antrag an die Schienen-Control Kommission:

Im Zuge der Vorbereitungen von \*\*\*\*\*transporten durch die \*\*\*\*\* von der \*\*\*\*\* nach \*\*\*\*\* sei der \*\*\*\*\* durch das Bundesministerium für Finanzen (in der Folge kurz „BMF“), Abteilung Zollpolitik und Zollrecht, mitgeteilt worden, dass eine Durchführung der beabsichtigten Transporte im vereinfachten gemeinschaftlichen Versandverfahren rechtlich nicht möglich sei. Folglich könne der für diese Transporte

ausgestellte CIM-Frachtbrief im Falle der Beförderung durch die \*\*\*\*\* auf dem österreichischen Streckenabschnitt von den Zollbehörden nicht als Zollpapier (Einheitspapier) anerkannt werden und müsse zwecks Sicherung der Erfüllung einer für die betreffenden Waren möglicherweise entstehenden abgabenrechtlichen Schuld eine Sicherheitsleistung erbracht werden. Das BMF habe dies damit begründet, dass nur eine Teilnahme am internationalen Frachtabrechnungssystem der Staatsbahnen die Nachvollziehbarkeit und Kontrolle der grenzüberschreitenden Bahntransporte für die Zollbehörden möglich mache.

Eine Teilnahme von \*\*\*\*\* am internationalen Frachtabrechnungssystem der Österreichischen Bundesbahnen sei aber aufgrund der bereits bestehenden Wettbewerbssituation weder von den Staatsbahnen noch von \*\*\*\*\* erwünscht. Sollte dies jedoch die einzige Möglichkeit sein, dass die \*\*\*\*\* ihre \*\*\*\*\*transporte im vereinfachten gemeinsamen Versandverfahren durchführen kann, so erfülle dieses Abrechnungssystem eine hoheitliche Funktion und müsse allen am Wettbewerb teilnehmenden Eisenbahnverkehrsunternehmen zu wettbewerbsneutralen Bedingungen zur Verfügung stehen.

Des Weiteren sei der \*\*\*\*\* vom BMF mitgeteilt worden, dass eine Zollabfertigung im Bahnhof \*\*\*\*\* nicht möglich sei, da im Zuge von Rationalisierungsmaßnahmen die Grenzzollabfertigungsstellen nach \*\*\*\*\* verlegt worden seien. Dies widerspreche dem zwischen der \*\*\*\*\* und \*\*\*\*\* bestehenden Staatsvertrag betreffend den grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr, worin die Bahnhöfe \*\*\*\*\* und \*\*\*\*\* als Grenzübertrittsbahnhöfe festgelegt seien.

Um die Durchführung der Transporte ohne Gestellung der Ganzzüge in \*\*\*\*\* sicherstellen zu können, sei der \*\*\*\*\* durch die Zollbehörden aufgetragen worden, die Transporte im regulären gemeinschaftlichen Versandverfahren mittels Versandschein T1 und Sammelwarenerklärung durch den Empfänger durchzuführen. Die Transporte werden nunmehr seit September 2001 durchgeführt.

Um die Transporte in der mit dem Kunden vereinbarten Weise aufnehmen zu können, habe der Absender der Waren in der \*\*\*\*\* eine Gesamtbürgschaft erwerben müssen. Diesem seien dadurch Kosten entstanden, die ihm bei einem Transport durch die Staatsbahnen im vereinfachten gemeinschaftlichen Versandverfahren nicht entstanden wären.

Darüber hinaus sei die \*\*\*\*\* aufgrund der fehlenden Zollabfertigungsstellen am Grenzbahnhof \*\*\*\*\* gar nicht in der Lage, ein Versandverfahren bei Grenzeintritt in \*\*\*\*\* einzuleiten. Das Verfahren müsse daher für jeden einzelnen Transport bereits im Versandland eingeleitet werden. Die sei für die \*\*\*\*\* praktisch nahezu undurchführbar und darüber hinaus mit der Verursachung weiterer Kosten verbunden, welche den ehemaligen Staatsbahnen, die ihre Transporte im vereinfachten gemeinschaftlichen Versandverfahren durchführen können, nicht entstehen.

Aufgrund des sich aus diesen Ausführungen ergebenden Diskriminierungstatbestandes erachte sich die \*\*\*\*\* in Ansehung eines diskriminierungsfreien Wettbewerbs im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr gegenüber ihrem Mitbewerber, insbesondere den \*\*\*\*\* erheblich im Nachteil. Der \*\*\*\*\* drohe der Eintritt eines erheblichen wirtschaftlichen Schadens, da Kunden der

\*\*\*\*\* bereits überlegen, die ehemaligen Staatsbahnen wegen der sich für sie ergebenden zusätzlichen Kosten und Schwierigkeiten mit der Durchführung der Transporte zu betrauen.

Betroffen seien ebenso grenzüberschreitende Gütertransportleistungen der \*\*\*\*\* zwischen Österreich und \*\*\*\*\*, in Kooperation mit anderen nicht-staatlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen von der \*\*\*\*\* über Österreich und \*\*\*\*\* nach \*\*\*\*\* sowie beabsichtigte Transportleistungen der \*\*\*\*\* von \*\*\*\*\*, \*\*\*\*\* und \*\*\*\*\*.

Aus diesen Gründen beantrage die \*\*\*\*\* daher die umgehende Einleitung der erforderlichen Maßnahmen zur Herstellung diskriminierungsfreier Wettbewerbsbedingungen zur Abwehr des der \*\*\*\*\* drohenden Schadens durch die Schienen-Control Kommission.

Mit E-Mail vom 29.01.2003 übermittelte die \*\*\*\*\* ein von ihr in dieser Angelegenheit am 29.01.2003 übermitteltes Schreiben an das BMF sowie ein Schreiben des BMF, Abteilung Zollpolitik und Zollrecht, vom 23.01.2003, mit welchem auf Anfragen der \*\*\*\*\* vom 09.01.2003, vom 13.01.2003 und vom 23.01.2003 geantwortet wurde. Darin wurde durch das BMF festgehalten, dass die uneingeschränkte Anwendung des vereinfachten Versandverfahrens für Transporte durch die \*\*\*\*\* von der \*\*\*\*\* nach \*\*\*\*\* bzw. von der \*\*\*\*\* nach \*\*\*\*\* nicht möglich ist.

Am 11.02.2003 teil\*\*\*\*\* Herr \*\*\*\*\*, Geschäftsführer der \*\*\*\*\*, telefonisch mit, dass zwischen ihm und dem Zollexperten der Österreichischen Bundesbahnen, \*\*\*\*\*, ein Gespräch stattgefunden hat, in welchem seitens der Österreichischen Bundesbahnen zugesagt wurde, die \*\*\*\*\* im Rahmen von grenzüberschreitenden Verkehren an ihrem internationalen Frachtverrechnungssystem teilhaben zu lassen. Aus diesem Grund ist für die \*\*\*\*\* ihr Begehren im Schreiben vom 20.01.2003, der \*\*\*\*\* – falls notwendig - ein Zugangsrecht zum internationalen Frachtabrechnungssystem der Österreichischen Bundesbahnen zuzusprechen, nicht mehr verfahrensgegenständlich.

Im Versandverfahren erfolgt die grenzüberschreitende Beförderung von Waren unter zollrechtlicher Überwachung. Man unterscheidet das gemeinschaftliche Versandverfahren, auf welches die gemeinschaftsrechtlichen Regelungen im Zollkodex und in den Durchführungsvorschriften zu der Verordnung des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften anzuwenden sind, und das gemeinsame Versandverfahren, welches rechtlich im Übereinkommen über ein gemeinsames Versandverfahren zwischen den EG und EFTA-Staaten sowie seit 01.07.1996 auch mit den Visegrad-Staaten Tschechien, Polen, Slowakei und Ungarn geregelt ist. Die Regelungen für das gemeinschaftliche und gemeinsame Versandverfahren sind im Wesentlichen ident. Es ist seitens der Europäischen Gemeinschaften beabsichtigt, die derzeit vorgesehenen Bestimmungen betreffend den Eisenbahnverkehr zu reformieren, um sie den durch die Liberalisierung des Schienenverkehrs entstandenen neuen Gegebenheiten anzupassen. Um bei den Beratungen in den Verwaltungsausschüssen in Brüssel die Interessen aller österreichischen Eisenbahnverkehrsunternehmen vertreten zu können, wurde vom BMF unter der Leitung von Herrn Oberrat Ewald Komarek eine Arbeitsgruppe

„Zollrecht-Eisenbahnen“ eingerichtet. Die erste Sitzung fand am 27.02.2003 in den Räumlichkeiten des BMF statt. Es nahmen neben den Vertretern des BMF, unter anderem auch Vertreter der Österreichischen Bundesbahnen und des Fachverbandes für Schienenbahnen, \*\*\*\*\* von der \*\*\*\*\*; Vertreter anderer österreichischer Privatbahnen sowie Frau Mag. Bernadette Gronister von der Schienen-Control GmbH teil.

Die Schienen-Control Kommission hat dazu erwogen:

Die Aufgaben der Schienen-Control Kommission sind in § 81 EisbG abschließend geregelt. Dieser Bestimmung zufolge obliegt ihr

- die Genehmigung der allgemeinen Geschäftsbedingungen für den Zugang zur Schieneninfrastruktur und die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen und Anlagen (§ 59 EisbG),
- die Überprüfung der Angemessenheit von Anzahlungen gemäß § 66 EisbG (§ 66 Abs. 2 EisbG)
- die Erledigung von Beschwerden hinsichtlich der Zuweisung von Zugtrassen (§ 69 EisbG),
- die Erledigung von Beschwerden hinsichtlich Anschluss und Mitbenützung sowie der Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen und Anlagen (§ 71 EisbG),
- die Wettbewerbsaufsicht hinsichtlich des Zugangs zur Schieneninfrastruktur einschließlich sämtlicher damit verbundener administrativer, technischer und finanzieller Modalitäten (§ 73 EisbG), sowie
- die Erledigung von Berufungen gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH (§ 81 Abs. 2 EisbG).

Die Schienen-Control Kommission ist somit für die Behandlung des Antrages der \*\*\*\*\* zuständig, wenn dieser unter einen der genannten Tatbestände zu subsumieren ist.

Unzweifelhaft begehrt die Antragstellerin nicht die Genehmigung von Allgemeinen Geschäftsbedingungen gemäß § 59 EisbG.

Das Anbringen beinhaltet darüber hinaus kein Begehren der Antragstellerin auf die Zuweisung einer Zugtrasse durch ein österreichisches Eisenbahninfrastrukturunternehmen. In diesen Fällen hätte der Anrufung der Schienen-Control Kommission ein entsprechender Antrag an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemäß § 69 Abs. 1 EisbG vorangehen müssen.

Ebenso wenig umfasst der Antrag der \*\*\*\*\* ein Begehren der Antragstellerin an ein österreichisches Eisenbahnunternehmen auf Abschluss eines Vertrages über Anschluss- oder Mitbenützungsrechte oder die Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen und Anlagen im Sinne von § 58 EisbG, die für den Zugang zur Schieneninfrastruktur erforderlich sind. Diesem Antrag hätte ein entsprechender Antrag an das Eisenbahnunternehmen gemäß § 71 Abs. 1 EisbG vorangehen müssen.

Vielmehr sind wirtschaftliche Nachteile der \*\*\*\*\* bei der grenzüberschreitenden Beförderung von Waren gegenüber ehemaligen Staatsbahnen – in Österreich den Österreichischen Bundesbahnen - gegenständlich, welche sich erstens daraus

ergeben, dass die gesetzlichen Bestimmungen betreffend das gemeinschaftliche bzw. gemeinsame Versandverfahren eine Befreiung von einer Sicherheitsleistung bzw. die Anerkennung des CIM-Frachtbriefes als Zollpapier im Rahmen des vereinfachten Versandverfahrens de facto nur ehemaligen Staatsbahnen ermöglichen und zweitens dadurch, dass Grenzzollabfertigungsstellen durch die österreichischen Zollbehörden vom Grenzübertrittsbahnhof \*\*\*\*\* nach \*\*\*\*\* verlegt wurden. Folglich liegt aber auch kein Tatbestand vor, in welchem die Schienen-Control Kommission amtswegig im Rahmen der Wettbewerbsaufsicht gemäß § 73 Abs.1 EisbG einschreiten kann. Gemäß § 73 Abs. 1 EisbG kann die Schienen-Control GmbH nämlich ausschließlich einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen hinsichtlich des Zugangs zur Schieneninfrastruktur und einem Eisenbahnverkehrsunternehmen hinsichtlich sonstiger Leistungen und Anlagen ein nichtdiskriminierendes Verhalten auferlegen oder ein diskriminierendes Verhalten untersagen oder/und Verträge ganz oder teilweise für unwirksam erklären, wenn ein solches Unternehmen unter vergleichbaren Umständen nicht zu gleichwertigen Bedingungen in derselben Qualität Leistungen bereitstellt, die es am Markt anbietet oder die es für seine eigenen Dienste oder für Dienste verbundener Unternehmen anbietet.

Nur der Vollständigkeit halber soll noch erwähnt werden, dass die Antragstellerin des weiteren nicht die Überprüfung einer Anzahlung im Sinne von § 66 Abs. 2 EisbG begehrt hat und auch nicht einen Bescheid der Schienen-Control GmbH bekämpft.

Aus diesen Gründen war der Antrag der \*\*\*\*\* mangels Zuständigkeit der Schienen-Control Kommission gemäß § 6 Abs. 1 AVG zurückzuweisen.

### **Rechtsmittelbelehrung**

Gegen diese Entscheidung ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

### **Hinweis**

Die Bescheide der Schienen-Control Kommission unterliegen nicht der Aufhebung oder Abänderung im Verwaltungswege. Die Anrufung des Verwaltungsgerichtshofes (VwGH) ist gemäß § 84 EisbG zulässig. Die Beschwerde an den VwGH ist binnen sechs Wochen nach Zustellung dieses Bescheides zu erheben. Sie bedarf der Unterschrift eines Rechtsanwaltes und ist mit € 180,-- zu vergebühren.

Ferner kann binnen sechs Wochen nach Zustellung dieses Bescheides Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof (VfGH) erhoben werden. Sie bedarf der Unterschrift eines Rechtsanwaltes und ist mit € 180,-- zu vergebühren.

Wien, am 03.03.2003  
Der Kommissionsvorsitzende  
SenPräs. Dr. Gerhard HELLWAGNER

