

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Die Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes wurde durch die Novelle BGBl. I Nr. 137/2015 des Eisenbahngesetzes 1957 innerstaatlich umgesetzt. Eine Änderung der Richtlinie 2012/34/EU durch die Richtlinie (EU) 2016/2370 wurde durch die Novelle BGBl. I Nr. 60/2019 des Eisenbahngesetzes 1957 innerstaatlich umgesetzt.

Die Richtlinie 2012/18/EU zur Beherrschung der Gefahren mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG (Seveso III-Richtlinie) wurde durch die Novelle BGBl. I Nr. 137/2015 des Eisenbahngesetzes 1957 innerstaatlich umgesetzt; konkret durch eine Änderung des § 30a Abs. 1, der wiederum auf die die Seveso III-Richtlinie umsetzenden Bestimmungen der Gewerbeordnung 1994 verweist.

Diese innerstaatlichen Umsetzungen der vorangeführten Richtlinien wurden der Europäischen Kommission notifiziert.

Die Europäische Kommission hält die innerstaatliche Umsetzung dieser Richtlinien einerseits für unvollständig und andererseits als nicht im Sinne der Richtlinien umgesetzt und hat deshalb folgende Vertragsverletzungsverfahren gegen die Republik Österreich eingeleitet:

1. Vertragsverletzungsverfahren 2020/2304 wegen unvollständiger Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU;
2. Vertragsverletzungsverfahren 2020/2305 wegen Schlechtumsetzung der Richtlinie 2012/34/EU;
3. Vertragsverletzungsverfahren 2019/0003 wegen unvollständiger Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/2370; und
4. Vertragsverletzungsverfahren 2020/2104 wegen Nichtumsetzung des hier relevanten Art. 13 Absatz 1 Buchstabe c der Richtlinie 2012/18/EU.

Das Vertragsverletzungsverfahren 2019/0003 befindet sich bereits im Stadium der begründeten Stellungnahme der Europäischen Kommission, die übrigen Vertragsverletzungsverfahren im Stadium eines Mahnschreibens.

Der nächste Verfahrensschritt der Europäischen Kommission im Vertragsverletzungsverfahren 2019/003 wäre bereits eine Klageerhebung gegen die Republik Österreich beim Gerichtshof der Europäischen Union wegen nicht vollständiger Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/2370.

Um einen Rechtsstreit vor dem Gerichtshof der Europäischen Union zu vermeiden, wäre die Richtlinie (EU) 2016/2370 vollständig durch eine weitere Novelle des Eisenbahngesetzes 1957 innerstaatlich umzusetzen.

Im Zuge dieses Gesetzesvorhabens wären aus verwaltungs- und personalökonomischen Erwägungen auch die von der Republik Österreich in den anderen Vertragsverletzungsverfahren nicht bestrittenen innerstaatlichen Umsetzungsdefizite zu beseitigen.

Folgende Änderungen des Eisenbahngesetzes 1957 sind schwerpunktmäßig vorgesehen:

- Möglichkeit des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, seine Funktionen an andere geeignete Unternehmen oder Stellen auszulagern; Überwachung der Gesetzeskonformität durch die Schienen-Control Kommission;
- Möglichkeit des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, die Durchführung von Arbeiten und damit verbundenen Aufgaben an andere Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Unternehmen, die Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrollieren, auszulagern; Überwachung der Gesetzeskonformität durch die Schienen-Control Kommission;
- Wahrnehmung von mit dem Bau und Betrieb einer Eisenbahn verbundenen Funktionen nicht nur durch ein einziges Eisenbahninfrastrukturunternehmen, sondern auch durch mehrere Eisenbahninfrastrukturunternehmen einschließlich Parteien öffentlich-rechtlicher Partnerschaften; Überwachung der Gesetzeskonformität durch die Schienen-Control Kommission;
- Überwachung und Aufhebung von Kooperationsvereinbarungen zwischen einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und einem oder mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen zwecks Erhöhung von Kundenvorteilen durch die Schienen-Control Kommission;

- Verpflichtung der Zuweisungsstellen zur Wahrung des Geschäftsgeheimnisses hinsichtlich gemachter Angaben;
- Möglichkeit des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, bestimmte Eisenbahnstrecken für die Erbringung bestimmter Arten von Eisenbahnverkehrsdiensten – einschließlich der Bevorrangung solcher Eisenbahnverkehrsdienste im Zuweisungsverfahren von Fahrwegkapazität – auszuweisen und damit zusammenhängend ergänzende Regelungen für eine Rahmenregelung;
- Verpflichtung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Erhebung von angemessenem Entgelt erst bei regelmäßiger Versäumung der Nutzung zugewiesener Zugtrassen;
- Recht des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, auch Kosten für die Bearbeitung und Prüfung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität einzuheben; und
- Möglichkeit der Behörde, eine Verkehrsgenehmigung bei nicht mehr Vorliegen der Voraussetzungen hierfür auch nur auszusetzen.

Was die umfangmäßig geringfügigen Änderungen des Bundesbahngesetzes und des Unfalluntersuchungsgesetzes betreffen, wird auf den besonderen Teil der Erläuterungen verwiesen.

Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Eisenbahngesetzes 1957):

Zu Z 1 (§ 12 Abs. 2 Z 12):

Hier wird lediglich ein Redaktionsversehen beseitigt.

Zu Z 3 und 4 (§ 15h Abs. 1 erster Satz und § 15j Abs. 1):

Entsprechend dem Artikel 24 Absatz 8 der Richtlinie 2012/34/EU wird vorgesehen, dass die Behörde eine Verkehrsgenehmigung, deren Voraussetzungen nicht mehr vorliegen, von der Behörde nicht nur entzogen, sondern auch im Sinne einer zeitlich befristeten Entziehung ihrer Gültigkeit ausgesetzt werden darf. Auch eine solche Aussetzung einer Verkehrsgenehmigung und sonstige Änderungen einer Verkehrsgenehmigung sind der Eisenbahnagentur der Europäischen Union unverzüglich mitzuteilen.

Zu Z 4a (§ 18 Abs. 1):

Es wird klargestellt, dass ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen auch zur Erneuerung, Instandhaltung und Umrüstung seiner Eisenbahninfrastruktur und zur Ausführung der Funktion „Verkehrsmanagement“ berechtigt und ausschließlich dafür zuständig ist. Mit dieser Regelung soll ein von der Europäischen Kommission gerühtes innerstaatliches Umsetzungsdefizit (Artikel 7 Absatz 1 in Verbindung mit Artikel 3 Nummer 2 der Richtlinie (EU) 2012/34/EU) behoben werden.

Zu Z 5 (§ 31f Z 3):

In dem im Vertragsverletzungsverfahren 2020/2104 wegen Nichtumsetzung des Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe c der Richtlinie 2012/18/EU ergangenen Mahnschreiben vom 14. Mai 2020 hält die Europäische Kommission der Republik Österreich vor, dass sich im Eisenbahngesetz 1957 keine Bestimmungen finden, wonach die zuständige Behörde den Ausbau einer Eisenbahnstrecke in der Nachbarschaft eines Seveso-Betriebes ablehnen kann, wenn dies das Risiko eines schweren Unfalls vergrößern oder die Folgen eines solchen Unfalls verschlimmern könnte.

Ergänzend zu den bisherigen Voraussetzungen für die Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung wird daher vorgesehen, dass der Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen im Gefährdungsbereich eines Seveso-Betriebes nur dann eisenbahnrechtlich baugenehmigt werden darf, wenn im Bauentwurf Vorkehrungen ausgewiesen sind, die schwere Unfälle bei einem Seveso-Betrieb vermeiden sollen und vermeiden sollen, dass das Risiko oder die Folgen solcher Unfälle vergrößert oder verschlimmert werden können; weiters ist im Bauentwurf der Gefährdungsbereich des Seveso-Betriebes darzustellen.

Zu Z 7 (§ 55f Abs. 3)

Entsprechend dem Artikel 7d Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/2370 wird vorgesehen, dass vor dem 24. Dezember 2016 zwischen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens gewährte Darlehen sofort fällig sind, wenn solche Darlehen nicht zu Marktsätzen abgeschlossen wurden und tatsächlich nicht ausgezahlt und bedient werden.

Zu Z 8 (§§ 55g bis 55i samt Überschriften):

§ 55g: Entsprechend dem Artikel 7c Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie (EU) 2016/2370 wird in Ergänzung der in Umsetzung dieses Richtlinienartikels ergangenen §§ 62 und 62b betreffend die

Funktionen Zuweisungsstelle und entgelterhebende Stelle vorgesehen, dass ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen weitere seiner Funktionen per schriftlichem Vertrag an andere geeignete Unternehmen oder an andere geeignete Stellen auslagern darf; diese dürfen kein Eisenbahnverkehrsunternehmen sein, kein Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrollieren oder von keinem Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrolliert werden.

Ergänzend zu den vorangeführten Befugnissen und entsprechend dem Artikel 7c Absatz 1 Buchstabe b der Richtlinie (EU) 2016/2370 kann ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen per schriftlichem Vertrag auch die Durchführung von Arbeiten und damit verbundenen Aufgaben an Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Unternehmen, die ein Eisenbahnunternehmen kontrollieren oder von einem solchen kontrolliert werden, auslagern.

Die vorerwähnten Verträge müssen eine ausreichende Aufsichtsbefugnis der Funktionen und Aufgaben auslagernden Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorsehen. Weiters haftet ein auslagerndes Eisenbahninfrastrukturunternehmen für Schäden, die von seinem Vertragspartner verschuldet werden.

§ 55h: Entsprechend Artikel 7c Absatz 2 der Richtlinie (EU) 2016/2370 wird es für zulässig erklärt, dass mit dem Bau und Betrieb von Eisenbahnen verbundene Funktionen nicht nur von einem einzigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, sondern auch von verschiedenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, einschließlich Parteien öffentlich-rechtlicher Partnerschaften, wahrgenommen werden können. Zur Vermeidung von Abgrenzungsproblemen bei der Ausführung der Funktionen durch mehrere Eisenbahninfrastrukturunternehmen und zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen Baues und Betriebes von Eisenbahnen, wird der zwingende Abschluss eines schriftlichen Kooperationsvertrages gefordert.

Die Begriffsbestimmung „öffentlich-rechtliche Partnerschaft“ ist dem Artikel 3 Nummer 32 der Richtlinie (EU) 2016/2370 nachgebildet.

§ 55i: Der Abschluss von Kooperationsvereinbarungen zwischen einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und einem oder mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen zwecks Erhöhung der Kundenvorteile wäre schon bisher rechtlich möglich gewesen, kam aber in der Praxis nicht vor. Entsprechend Artikel 7c Absatz 4 und Artikel 56 Absatz 12 letzter Unterabsatz der Richtlinie (EU) 2016/2370 wird vorgesehen, dass solche Kooperationsvereinbarungen der Prüfung und Überwachung der Schienen-Control Kommission unterliegen und diese in begründeten Fällen den Vertragsparteien die Beendigung einer solchen Kooperationsvereinbarung zu raten hat.

Zu Z 8a (§ 57c Abs. 2):

Obzwar der Artikel 11 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstaben a bis d der Richtlinie (EU) 2016/2370 durch die Durchführungsverordnung (EU) 2018/1795 unmittelbar anwendbar gemacht wird, hält die Europäische Kommission dessen innerstaatliche Umsetzung für geboten. Es werden daher jene Rechtspersonen, die der Schienen-Control Kommission einen Antrag auf Entscheidung, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages infolge eines begehrten Zuganges zwecks Erbringung von Personenverkehrsdiensten gefährdet wird, angeführt.

Zu Z 9 (§ 57c Abs. 5):

Entsprechend Artikel 11 Absatz 3 der Richtlinie (EU) 2016/2370 wird vorgesehen, dass Entscheidungen der Schienen-Control Kommission über die Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichtes von Dienstleistungsaufträgen infolge eines begehrten Zuganges zwecks Erbringung von Personenverkehrsdiensten begründet werden müssen. Innerhalb eines Monats nach Veröffentlichung dieser Entscheidung auf ihrer Internetseite hat die Schienen-Control Kommission bestimmten von dieser Entscheidung Betroffenen mitzuteilen, unter welchen Bedingungen eine neuerliche Prüfung des Vorliegens einer Gefährdung des wirtschaftlichen Gleichgewichtes beantragt werden kann.

Zu Z 10 (§ 62a Abs. 3):

Hier wird lediglich ein Redaktionsversehen berichtigt.

Zu Z 11 (§ 63 Abs. 1):

Entsprechend Artikel 39 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU wird festgelegt, dass die Zuweisungsstelle die Zuweisung von Fahrwegkapazität an Fahrwegkapazitätsberechtigte auch unter Wahrung des Geschäftsgeheimnisses hinsichtlich der ihr gegenüber gemachten Angaben vorzunehmen hat.

Zu Z 12 (§ 63a samt Überschrift):

Entsprechend Artikel 49 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU wird vorgesehen, dass ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen unter gewissen Voraussetzungen bestimmte Eisenbahninfrastrukturabschnitte seiner Eisenbahn für die Nutzung zugunsten bestimmter Arten von

Eisenbahnverkehrsdiensten ausweisen darf. Diesfalls darf das Eisenbahninfrastrukturunternehmen Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zwecks Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten dieser Art vorrangig berücksichtigen. Sollte ausreichend Fahrwegkapazität vorhanden sein, darf die Erbringung sonstiger anderer Arten von Eisenbahnverkehrsdiensten auf der von der Nutzungsbeschränkung erfassten Eisenbahn nicht ausgeschlossen werden.

Zu Z 13 (§ 64 Abs. 6 und 7):

Entsprechend Artikel 42 Absatz 6 erster und zweiter Unterabsatz der Richtlinie 2012/34/EU wird geregelt, unter welchen Voraussetzungen Rahmenregelungen für nutzungsbeschränkte Eisenbahninfrastruktur (§ 63a) für die Dauer von bis zu 15 Jahren und für die Dauer von über 15 Jahren abgeschlossen werden dürfen.

Zu Z 14 (§ 67 Abs. 1):

Entsprechend Artikel 31 Absatz 3 in Verbindung mit Anhang II Z 1 der Richtlinie 2012/34/EU wird festgelegt, dass Weegeentgelt auch für die Bearbeitung und Prüfung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität zu entrichten sind.

Zu Z 15 (§ 67i samt Überschrift):

Die Europäische Kommission sieht in der bisherigen Regelung, wonach ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen für zugewiesene, aber nicht genutzte Fahrwegkapazität ein angemessenes Entgelt zu erheben hat, eine nicht richtlinienkonforme Einschränkung der Gestaltungsmöglichkeit der Geschäftstätigkeit eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens.

Dem Wortlaut des Artikel 36 der Richtlinie 2012/34/EU folgend wird nun vorgesehen, dass erst dann zwingend ein angemessenes Entgelt zu erheben ist, wenn es Fahrwegkapazitätsberechtigte regelmäßig versäumen, zugewiesene Zugtrassen oder Teile derselben zu nutzen. Kriterien für die Feststellung einer solchen Nichtnutzung sind in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen.

Zu Z 16 (§ 74 Abs. 1 Z 16 bis 18):

Entsprechend Artikel 56 Absatz 1 Buchstabe j der Richtlinie 2012/34/EU wird die Wettbewerbsaufsicht der Schienen-Control Kommission dergestalt erweitert, dass diese Aufsicht auf die Einhaltung der neuen §§ 55g bis 55i erweitert wird.

Zu Z 17 (§ 143 Abs. 1):

Infolge eines Versehens bei der Formulierung der Novellierungsanordnung 41 im Artikel 1 des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 143/2020 wurde an Stelle der Änderung des ersten Satzes des § 143 Abs. 1 in der Fassung vor dieser Novelle der gesamte Abs. 1 geändert, was zur Folge hat, dass die früheren Sätze zwei und drei dieses Absatzes nicht mehr Bestandteil der Rechtsordnung sind. Da jedoch diese beiden Sätze für die Umsetzung der Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Züge und Lokomotiven im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen, unbedingt erforderlich sind, werden sie wortgleich wieder dem nunmehrigen ersten Satz des § 143 Abs. 1 angefügt.

Zu Z 21 (§ 157 Abs. 2):

Infolge der fehlerhaften Novellierungsanordnung 49b im Artikel 1 des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 143/2020 wird der korrekte Wortlaut dieser Bestimmung aus Gründen der Rechtssicherheit wiederholt.

Zu Z 29 (§ 168 Z 1):

Hier wird lediglich eine fehlerhafte Zitierung korrigiert.

Zu Z 30 (§ 195 Abs. 5)

Hier wird für eine einheitliche Verwendung der Terminologie „einheitliche Sicherheitsbescheinigung“ gesorgt.

Zu Z 2, 18 bis 20, 22 bis 28 (§ 15h Abs. 3, § 147a, § 161 Z 1, § 162, § 164 und § 167)

Nachdem die Zuständigkeiten der Bundesministerin/des Bundesministers für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie nunmehr explizit im § 12 festgelegt sind, ist deren/dessen gesonderte Nennung in diesen Bestimmungen nicht mehr notwendig. Die Zuständigkeiten des Bundesministers/der Bundesministerin in diesen Bestimmungen werden nunmehr „der Behörde“ zugeordnet.

Zu Artikel 2 (Änderung des Bundesbahngesetzes):

Die Europäische Kommission hat zum Inhalt des bisherigen § 46 Bundesbahngesetz ausgeführt, dass die darin vorgesehene obligatorische ministerielle Genehmigung für die Festsetzung von Weegeentgelten dem

Ansatz der Richtlinie 2012/34/EU in Bezug auf die Unabhängigkeit der Geschäftsführung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (hier: ÖBB-Infrastruktur AG) widerspreche, vor allem was dessen Befugnis zur Festsetzung von Infrastrukturentgelten angehe. Die Republik Österreich sei daher dem Artikel 29 Absatz 1 Unterabsatz 3 über die Befugnis des Infrastrukturbetreibers zur Festsetzung von Entgelten in Verbindung mit dem Artikel 4 Absatz 2 über die Unabhängigkeit der Geschäftsführung des Infrastrukturbetreibers nicht nachgekommen.

In Entsprechung dieser Ausführungen der Europäischen Kommission wird der Inhalt und die Überschrift des bisherigen § 46 durch einen neuen § 46 samt Überschrift ersetzt. Der neue § 46 samt Überschrift enthält nur mehr eine Zuständigkeit der Bundesministerin/des Bundesministers für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie für die Wahrnehmung der im Zusammenhang mit der Ermäßigung, dem Erlass oder der Stundung von Entgelten, wie insbesondere gemäß der Verordnung (EU) 2020/1429 einem Mitgliedstaat eingeräumten Rechte und Pflichten.

Zu Artikel 3 (Änderung des Unfalluntersuchungsgesetzes):

Hier wird lediglich der veraltete Umsetzungshinweis aktualisiert.