



REPUBLIK ÖSTERREICH

Bundesministerium für

Verkehr, Innovation und Technologie

A-1031 Wien,
Radetzkystraße 2

Telefax (01) 713 03 26

E-mail: post@bmv.gv.at

X.400: C=AT;A=GV;P=BMV;S=POST

homepage: www.bmv.gv.at

DVR: 0000175

Zl. 210.860/1-II/C/11-2001

Sachbearb.: Dr. Catharin, Dr. Funk

Telefon: 01-711 62 /DW 2100,2102

Fax: 01- 711 62 / DW 2199

Wien, am 5. April 2001

1. An das Präsidium des Nationalrates
2. An die Österreichische Präsidentschaftskanzlei
3. An das Bundeskanzleramt
4. An das Bundeskanzleramt/Verfassungsdienst
5. An das Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten
6. An das Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur
7. An das Bundesministerium für Finanzen
8. An das Bundesministerium für Inneres
9. An das Bundesministerium für Justiz
10. An das Bundesministerium für Landesverteidigung
11. An das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft,
Umwelt und Wasserwirtschaft
12. An das Bundesministerium für öffentliche Leistung und Sport
13. An das Bundesministerium für soziale Sicherheit und Generationen
14. An das Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit
15. An den Rechnungshof
16. An das Amt der Burgenländischen Landesregierung
17. An das Amt der Kärntner Landesregierung
18. An das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
19. An das Amt der Oberösterreichischen Landesregierung
20. An das Amt der Salzburger Landesregierung
21. An das Amt der Steiermärkischen Landesregierung
22. An das Amt der Tiroler Landesregierung
23. An das Amt der Vorarlberger Landesregierung
24. An das Amt der Wiener Landesregierung
25. An die Verbindungsstelle der Bundesländer beim
Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
26. An die Wirtschaftskammer Österreich
27. An die Wirtschaftskammer Österreich, Fachverband der Schienenbahnen
28. An die Bundesarbeitskammer
29. An die Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern Österreichs
30. An den Österreichischen Städtebund
31. An den Österreichischen Gemeindebund
32. An den Österreichischen Gewerkschaftsbund
33. An die Vereinigung österreichischer Industrieller

34. An die Finanzprokuratur
35. An die Volksanwaltschaft
36. An die Österreichischen Bundesbahnen
37. An die Gewerkschaft der Eisenbahner
38. An die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG
39. An die Brenner Eisenbahn GmbH

Betr.: Entwurf eines Bundesgesetzes über die Interoperabilität des

transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems

(Interoperabilitätsgesetz Hochgeschwindigkeitsbahnsystem – IG-HGBS);

Begutachtung

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelt in der Beilage den Entwurf eines Bundesgesetzes über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems samt erläuternden Bemerkungen mit dem Ersuchen, bis

8. Juni 2001

hieu Stellung nehmen zu wollen. Sollte bis zu diesem Zeitpunkt keine do. Stellungnahme eingelangt sein, darf angenommen werden, daß sich zum gegenständlichen Gesetzesentwurf keine Bemerkungen ergeben.

Die begutachtenden Stellen werden ersucht,

- 25 Ausfertigungen ihrer Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates zuzuleiten,
- – bei Vorhandensein der technischen Möglichkeiten hiezu – die Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates – zusätzlich zur Übermittlung in 25 Ausfertigungen – im Wege elektronischer Post an die Adresse „begutachtungsverfahren@parlament.gv.at“ zu senden und
- das ho. Bundesministerium im Rahmen der Stellungnahme hievon zu verständigen.

Für die Bundesministerin:

Dr. HARTIG

Für die Richtigkeit der Ausfertigung:

Entwurf

Bundesgesetz über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems (Interoperabilitätsgesetz Hochgeschwindigkeitsbahnsystem – IG-HGBS)

Der Nationalrat hat beschlossen:

1. Abschnitt**Allgemeines****Zweck**

§ 1. Zweck dieses Bundesgesetzes ist die Sicherstellung der Interoperabilität des österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems mit dem übrigen transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem.

Anwendungsbereich

§ 2. Dieses Bundesgesetz ist auf das österreichische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem anzuwenden.

österreichisches Hochgeschwindigkeitsbahnsystem

§ 3. Zum österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem als einem Teil des im Anhang der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, ABl. Nr. L 228 vom 9. 09. 1996 S. 1, ausgewiesenen transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems gehören:

1. Hauptbahnen oder Teile derselben, die eigens für die Benützung durch Hochgeschwindigkeitszüge gebaut worden sind oder werden und die so ausgelegt sind, dass auf ihnen Hochgeschwindigkeitszüge mit einer Mindestgeschwindigkeit von 250 km/h zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen eingesetzt werden oder eingesetzt werden sollen;
2. Hauptbahnen oder Teile derselben, die eigens für die Benützung durch Hochgeschwindigkeitszüge ausgebaut worden sind oder werden und
 - a) die so ausgelegt sind, dass auf ihnen Hochgeschwindigkeitszüge mit einer Geschwindigkeit von rund 200 km/h zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen eingesetzt werden oder eingesetzt werden sollen oder
 - b) die auf Grund der sich aus der Topographie, der Oberflächengestaltung oder der städtischen Umgebung ergebenden Notwendigkeiten von spezifischer Beschaffenheit sind und auf denen die Geschwindigkeit der Hochgeschwindigkeitszüge im Einzelfall festgelegt werden muss;
3. Fahrbetriebsmittel, die so ausgelegt sind, dass sie bei folgenden Geschwindigkeiten einen sicheren Fahrbetrieb ohne Unterbrechung erlauben:
 - a) bei mindestens 250 km/h auf eigens für Hochgeschwindigkeitszüge gebauten oder zu bauenden Hauptbahnen, wobei es möglich sein muss, in geeigneten Fällen eine Geschwindigkeit von mehr als 300 km/h zu erzielen;
 - b) bei rund 200 km/h auf eigens ausgebauten oder auszubauenden bestehenden Hauptbahnen;
 - c) bei der jeweils höchsten Geschwindigkeit auf den in Z 2 lit. b angeführten Hauptbahnen.

Interoperabilität

§ 4. Unter Interoperabilität versteht man die Tauglichkeit aller Streckenabschnitte des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Hochgeschwindigkeitszugverkehr.

Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)

§ 5. Unter technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) versteht man Spezifikationen, die im Auftrag der Kommission von einem Gremium ausgearbeitet werden, in dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen und die Industrieunternehmen vertreten sind.

benannte Stellen

§ 6. Benannte Stellen sind für die in diesem Bundesgesetz vorgesehenen Prüfungen und Bewertungen

1. aufgrund des Akkreditierungsgesetzes, BGBl. Nr. 468/1992, heranzuziehende akkreditierte Stellen oder
2. heranzuziehende Stellen, die in der von der Kommission gemäß Artikel 20 Abs. 1 der Richtlinie 96/48/EG im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlichten Liste mit ihrer Kennnummer und mit Angabe ihres Zuständigkeitsbereiches eingetragen sind.

grundlegende Anforderungen

§ 7. (1) Die grundlegenden Anforderungen sind jene Bedingungen, die das österreichische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten erfüllen müssen.

(2) Es gilt Anhang III der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems.

2. Abschnitt

Interoperabilitätskomponenten

Begriffsbestimmung

§ 8. Interoperabilitätskomponenten sind Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, die in ein Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und von denen die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems direkt oder indirekt abhängt.

Inverkehrbringen

§ 9. (1) Es dürfen nur solche Interoperabilitätskomponenten in den inländischen Verkehr gebracht werden, die die Verwirklichung der Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems ermöglichen und den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Als Inverkehrbringen gilt nicht das Überlassen von Interoperabilitätskomponenten zum Zwecke der Lagerung oder Verschrottung.

(2) Beeinträchtigt eine Interoperabilitätskomponente, für die eine EG-Erklärung vorliegt, die in Verkehr gebracht worden ist und die bestimmungsgemäß verwendet wird, die Einhaltung der grundlegenden Anforderungen, so hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie das Inverkehrbringen und den freien Warenverkehr mit Komponenten der gleichen Type mit Verordnung zu untersagen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat diese Entscheidung der Kommission unter Angabe der Gründe mitzuteilen, wobei insbesondere anzuführen ist, ob die betreffende Interoperabilitätskomponente deshalb nicht konform ist, weil

1. die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt werden,
2. die in Anspruch genommenen europäischen Spezifikationen (§ 15 Z 21 BVergG) nicht ordnungsgemäß angewandt worden sind, oder
3. die europäischen Spezifikationen unvollständig sind.

(4) Die Verordnung ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie aufzuheben, wenn die Kommission der Republik Österreich mitteilt, dass sie die Untersagung des Inverkehrsbringens und des freien Warenverkehrs mit dieser Komponente für unbegründet hält.

(5) Die Überwachung der Einhaltung der Bestimmung über das Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten nach Abs. 1 und 2 obliegt der Bezirksverwaltungsbehörde. Die Organe der Bezirksverwaltungsbehörde sind in Ausübung dieser Überwachung befugt, Geschäfts- und Betriebsräume sowie dem Geschäft und Betrieb dienende Grundstücke, in oder auf denen Interoperabilitätskomponenten hergestellt werden, zum Zwecke des Inverkehrsbringens lagern oder ausgestellt sind, zu den Betriebs- und Geschäftszeiten zu betreten, die Interoperabilitätskomponenten zu besichtigen und zu prüfen.

Feststellung der Konformität

§ 10. (1) Sofern einschlägige europäische Spezifikationen (§ 15 Z 21 BVergG) existieren, ist die Konformität einer Interoperabilitätskomponente mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen anhand dieser festzustellen.

(2) Liegen keine europäischen Spezifikationen vor, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Kommission ein Verzeichnis der für die Anwendung der grundlegenden Anforderungen gebräuchlichen Normen (§ 15 Z 17 BVergG) und technischen Spezifikationen (§ 15 Z 16 BVergG) vorzulegen; dieses Verzeichnis ist im Internet bereitzustellen.

EG-Erklärung

§ 11. (1) Für eine Interoperabilitätskomponente ist vom Hersteller oder seinem in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten eine EG-Erklärung auszustellen. Dabei sind die die Interoperabilitätskomponente betreffenden TSI-Bestimmung anzuwenden.

(2) Wenn dies in der TSI vorgeschrieben ist, ist die Konformität oder Gebrauchstauglichkeit einer Interoperabilitätskomponente von der benannten Stelle zu bewerten, die der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter beauftragt haben.

(3) Hat eine Interoperabilitätskomponente auch noch anderen technischen Anforderungen, die in anderen in Umsetzung von Gemeinschaftsrichtlinien ergangenen Bundesgesetzen normiert sind, zu entsprechen, muss aus der EG-Erklärung auch die Erfüllung dieser anderen technischen Voraussetzungen ersichtlich sein.

(4) Haben der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter entgegen Abs. 1 keine EG-Erklärung ausgestellt, entgegen Abs. 2 keine benannte Stelle mit der Bewertung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit beauftragt oder entspricht die EG-Erklärung nicht dem Abs. 3, gehen die Verpflichtungen der Abs. 1 bis 3 auf denjenigen über, der die Interoperabilitätskomponente in Verkehr bringt.

(5) Das Vorliegen einer EG-Erklärung für eine Interoperabilitätskomponente begründet die widerlegbare Vermutung, dass diese den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen entspricht.

(6) Es gilt Anhang IV der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems.

unrichtige EG-Erklärung

§ 12. Erweist sich eine Interoperabilitätskomponente, für die eine EG-Erklärung vorliegt, als nicht konform, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit Bescheid die betreffende EG-Erklärung für ungültig zu erklären. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat diese Maßnahme der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union mitzuteilen.

3. Abschnitt

Teilsysteme

Begriffsbestimmung

§ 13. Unter Teilsysteme versteht man die Unterteilung des österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems in strukturelle oder funktionale Teilsysteme gemäß Anhang II der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems.

Erfüllung der grundlegenden Anforderungen

§ 14. (1) Sofern eine einschlägige TSI existiert, ist die Interoperabilität eines strukturellen Teilsystems im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anhand dieser festzustellen.

(2) Liegt keine einschlägige TSI vor, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Kommission ein Verzeichnis der für die Anwendung der grundlegenden Anforderungen gebräuchlichen technischen Vorschriften vorzulegen; dieses Verzeichnis ist im Internet bereitzustellen.

Nichtanwendbarkeit der TSI

§ 15. (1) Im Zuge folgender Vorhaben hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bestimmte TSI, auch solche für Fahrbetriebsmittel, auf Antrag des Eisenbahnunternehmens mit Bescheid für nicht anwendbar zu erklären:

1. Vorhaben zum Bau neuer oder zum Ausbau bestehender Hauptbahnen für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr, die sich zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der betreffenden TSI in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden;
2. Vorhaben zum Ausbau bestehender Hauptbahnen für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr, wenn das Lichtraumprofil, die Spurweite oder der Gleisabstand dieser Hauptbahn sich von den entsprechenden Werten auf dem größten Teil der europäischen Schienenbahnen unterscheiden und die betreffende Hauptbahn keine direkte Verbindung zu dem in das transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnnetz eingebundenen Hochgeschwindigkeitsnetz eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union darstellt;
3. Vorhaben zum Ausbau bestehender Hauptbahnen für den Hochgeschwindigkeitsbahnverkehr, bei denen die Anwendung der nichtanzuwendenden TSI die wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Vorhabens gefährden würde.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat, wenn der Antrag nicht ohnehin ab- oder zurückzuweisen ist, im Ermittlungsverfahren Folgendes durchzuführen:

1. Bei Vorhaben nach Abs. 1 Z 1 hat er die Kommission von dem Antrag zu unterrichten, ihr den Entwicklungsstand des Vorhabens mitzuteilen und ein Dossier zu übermitteln, in dem aufgeführt sind:
 - a) die TSI oder Teile davon, welche nicht angewendet werden sollen;
 - b) die Maßnahmen, welche bei Durchführung des Vorhabens im Hinblick auf dessen auf längere Sicht zu erreichende Interoperabilität zu ergreifen beabsichtigt sind;
 - c) die technischen, verwaltungsbedingten oder wirtschaftlichen Gründe für diese Ausnahme.
2. Bei Vorhaben nach Abs. 1 Z 2 und 3 hat er die Kommission von dem Antrag zu unterrichten und ihr ein Dossier zu übermitteln, in dem aufgeführt sind:
 - a) die TSI oder Teile davon betreffend den oder die genannten materiellen Eckwerte, die nicht angewendet werden sollen;
 - b) die Maßnahmen, die bei der Durchführung des Vorhabens im Hinblick auf dessen auf längere Sicht zu erreichende Interoperabilität zu ergreifen beabsichtigt sind;
 - c) die Übergangsmaßnahmen zur Gewährleistung der Betriebskompatibilität;
 - d) die technischen, verwaltungsbedingten oder wirtschaftlichen Gründe für diese Ausnahme;
3. Bei Vorhaben nach Abs. 1 Z 4 hat er die Kommission im Voraus von dem Antrag zu unterrichten und ihr ein Dossier zu übermitteln, in dem die TSI oder Teile davon, welche nicht angewendet werden sollen, aufgeführt sind; die Beschlussfassung der Kommission ist abzuwarten.

EG-Prüferklärung

§ 16. (1) Die EG-Prüferklärung für ein Teilsystem, die dem Anhang V der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems zu entsprechen hat, ist vom Auftraggeber oder seinem Bevollmächtigten auszustellen. Diese haben bei einer benannten Stelle ihrer Wahl die EG-Prüfung durchführen zu lassen. Der Auftrag der mit der EG-Prüfung betrauten benannten Stelle hat sich über

den gesamten Zeitraum von der Planung über den Bau bis hin zur Abnahme vor Inbetriebnahme des Teilsystems zu erstrecken.

(2) Die benannte Stelle hat alle technischen Unterlagen zu erstellen, die einer EG-Prüferklärung beiliegen müssen. Die technischen Unterlagen müssen enthalten:

1. alle erforderlichen Schriftstücke hinsichtlich der Merkmale des Teilsystems;
2. gegebenenfalls alle Bescheinigungen über die Konformität der Interoperabilitätskomponenten;
3. Angaben über Einsatzbedingungen und -beschränkungen, Wartung, laufende oder periodische Überwachung, Regelung und Instandhaltung.

(3) Das Vorliegen einer EG Prüferklärung begründet die widerlegbare Vermutung, dass das strukturelle Teilsystem interoperabel und den betreffenden grundlegenden Anforderungen entspricht.

EG-Prüfung

§ 17. Es gilt Anhang VI der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems.

4. Abschnitt

Schlussbestimmungen

Strafbestimmung

§ 18. (1) Wer

1. entgegen § 9 Abs. 1 und 2 eine Interoperabilitätskomponente in Verkehr bringt, oder
 2. entgegen § 9 Abs. 5 den Organen der Bezirksverwaltungsbehörde den Zutritt zu den Geschäfts- und Betriebsräumen oder den dem Geschäft und Betrieb dienenden Grundstücken verweigert,
- begeht eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 4 000 Euro, im Wiederholungsfall mit einer Geldstrafe bis zu 6 000 Euro zu bestrafen.

(2) Die verhängten Geldstrafen fließen der Gebietskörperschaft zu, die den Aufwand jener Bezirksverwaltungsbehörde zu tragen hat, die die Geldstrafe verhängt hat.

Richtlinienumsetzung

§ 19. Durch dieses Bundesgesetz wird die Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, ABl. Nr. L 253 vom 17.09.1996 S. 6, umgesetzt.

Anwendung der Anhänge der Richtlinie 96/48/EG

§ 20. Soweit in diesem Bundesgesetz auf die Anhänge der Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems verwiesen wird, sind diese in der im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 253 vom 17.09.1996, Seiten 16 bis 23 veröffentlichten Fassung anzuwenden.

Übergangsbestimmung

§ 21. (1) Dieses Bundesgesetz ist auf die unter den § 3 fallenden Hauptbahnen oder Teile derselben und Fahrbetriebsmittel, für deren Neuerrichtung oder Umbau bereits zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes ein eisenbahnrechtlicher Baugenehmigungsbescheid erlassen worden ist, nicht anzuwenden.

(2) Bis zum 1.1.2002 treten an die Stelle der im § 18 angeführten Geldbeträge „4 000 Euro“ und „6 000 Euro“ die Geldbeträge „55 000 S“ und „82 000 S“.

Inkrafttreten

§ 22. Dieses Bundesgesetz tritt einen Monat nach dem seiner Kundmachung folgenden Monatsersten in Kraft.

Vollzugsklausel

§ 23. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie betraut.

Vorblatt

Problem:

Österreich ist aufgrund des EG-Vertrages verpflichtet, die Richtlinie 96/48/EG (des Rates vom 23. Juli 1996) über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems in innerstaatliches Recht umzusetzen, und dies ungeachtet des Umstandes, dass Spezifikationen noch nicht vorliegen.

Ziel:

Durch verbindlich anzuwendende grundlegende Anforderungen und darauf fassende Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) und europäische Spezifikationen sowie durch ein System gegenseitiger Anerkennung von Teilsystemen und Interoperabilitätskomponenten soll der österreichische Beitrag für ein für einen sicheren und durchgehenden Hochgeschwindigkeitszugverkehr taugliches transeuropäisches Hochgeschwindigkeitsbahnsystem geleistet werden.

Inhalt:

- Festlegung des österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems;
- Verbot des Inverkehrsbringens von Interoperabilitätskomponenten, die den grundlegenden Anforderungen nicht entsprechen und Regelung des Verfahrens zur Feststellung der Konformität von Interoperabilitätskomponenten mit diesen grundlegenden Anforderungen;
- Einsatz nur solcher Teilsysteme, die den grundlegenden Anforderungen und den TSI entsprechen;
- Prüfung durch benannte Stellen, ob Teilsysteme den grundlegenden Anforderungen und – falls solche vorliegen – den TSI entsprechen;
- Widerlegbare Vermutung, dass mit einer EG-Erklärung versehene Interoperabilitätskomponenten und mit einer EG-Prüferklärung versehene Teilsysteme interoperabel sind und den grundlegenden Anforderungen entsprechen.

Alternative:

Keine; im Falle der Nichtumsetzung der Richtlinie droht der Republik Österreich ein Vertragsverletzungsverfahren.

Finanzielle Auswirkungen:

Die noch nicht vorliegenden, in naher Zukunft zu erwartenden TSI werden für künftige Bau- und Ausbauprojekte von vornherein in die Planungen einzubeziehen sein. Kosten für die Vollziehung dieses Gesetzes sind nicht bzw. nicht in bezifferbarer Höhe zu erwarten.

Anmerkungswise sei darauf hingewiesen, dass eine ähnliche Richtlinie für das konventionelle transeuropäische Eisenbahnsystem erst in Vorbereitung ist, die dann auch umzusetzen sein wird. Aufgrund der EG-Prüfung durch benannte Stellen und der Begründung einer widerlegbaren Vermutung, dass mit einer EG-Erklärung versehene Interoperabilitätskomponenten und mit einer EG-Prüferklärung versehene Teilsysteme interoperabel sind und den grundlegenden Anforderungen entsprechen, wird auf längere Sicht mit einer Entlastung bei der eisenbahnbehördlichen Tätigkeit zu rechnen sein.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Die Einführung eines EG-Prüfverfahrens wird insofern spezifische Arbeitsplätze schaffen bzw. sichern, soweit in Österreich benannte Stellen eingerichtet werden.

EU-Konformität:

Gegeben.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

In der Europäischen Union hat sich die Erkenntnis durchgesetzt, dass der Betrieb von Hochgeschwindigkeitszügen eine hervorragende Kohärenz von Infrastruktur- und Fahrzeugkennwerten voraussetzt. Von dieser Kohärenz hängen das Leistungs-, Sicherheits- und Qualitätsniveau der angebotenen Verkehrsdienste sowie deren Kosten ab, und auf ihr beruht vor allem die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems.

Die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie die internen Regelungen der in ihnen ansässigen Eisenbahnunternehmen und die von ihnen angewandten technischen Spezifikationen weisen jedoch große Unterschiede auf. Diese einzelstaatlichen Rechtsvorschriften und internen Regelungen sind Ausdruck der technischen Besonderheiten der Industrie des jeweiligen Mitgliedstaates. Sie schreiben ganz bestimmte Abmessungen, Vorkehrungen und besondere Merkmale vor. Folglich haben sich sehr enge Bindungen zwischen den Eisenbahnindustrien und den Eisenbahnunternehmen des jeweiligen Mitgliedstaates der Europäischen Union herausgebildet, die einer tatsächlichen Öffnung der Märkte abträglich sind.

Diese Fakten stehen einerseits einem flüssigen Verkehr vor allem von Hochgeschwindigkeitszügen im gesamten Gebiet der Europäischen Union entgegen, andererseits benötigen die Eisenbahnindustrien der Mitgliedstaaten der Europäischen Union einen offenen und wettbewerbsorientierten Markt in Europa, damit sie ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt verbessern können.

Mit der Erlassung der Richtlinie 96/48/EG (des Rates vom 23. Juli 1996) über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems soll der vorbeschriebenen Entwicklung gegengesteuert werden. Hauptinhalt dieser Richtlinie ist die Festlegung grundlegender Anforderungen, die dann näher durch Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) für Teilsysteme und durch europäische Spezifikationen für Interoperabilitätskomponenten ausgestaltet werden; das gesamte transeuropäische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem soll zukünftig entsprechend diesem Normenwerk errichtet und betrieben werden.

Ob ein Teilsystem den es betreffenden TSI entspricht bzw. ob Interoperabilitätskomponenten den sie betreffenden europäischen Spezifikationen entsprechen, wird anhand eines vorgegebenen Verfahrens von so genannten benannten Stellen geprüft. Das Prüfergebnis ist in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union anzuerkennen.

Mit dem vorliegenden Gesetzesvorhaben soll die Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems vollständig in innerstaatliches Recht umgesetzt werden.

Das Gesetzesvorhaben definiert das österreichische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem als Teil des gesamten transeuropäischen Hochgeschwindigkeitssystems anhand technischer Parameter. Teilsysteme des österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems haben – solange keine TSI vorliegen – grundlegenden Anforderungen zu entsprechen. Die in das österreichische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem eingebauten Interoperabilitätskomponenten haben europäischen Spezifikationen zu entsprechen. Solange keine TSI und europäischen Spezifikationen existieren, ist die Übereinstimmung von Teilsystemen und Interoperabilitätskomponenten mit den grundlegenden Anforderungen anhand nationaler Regelwerke zu überprüfen. Das Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten, die den grundlegenden Anforderungen nicht entsprechen, wird verboten.

Mangels eines nennenswerten Umsetzungsspielraumes und wegen der Notwendigkeit, einzelne Tatbestandselemente durch umfangreiche Aufzählungen zu spezifizieren, wird in diesem Gesetzesvorhaben auf einige Anhänge dieser Richtlinie verwiesen (Gliederung des Hochgeschwindigkeitsbahnsystems in Teilsysteme; Maßnahmen zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen; Inhalt der EG-Erklärung und der EG-Prüferklärung; EG-Prüfverfahren).

Was die Kosten des Gesetzesvorhaben anbelangt, ist vorerst festzuhalten, dass noch keine TSI vorliegen. Die Planung, der Bau und der Betrieb des österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems erfolgt zurzeit gemäß dem derzeitigen österreichischen Regelungswerk. Für Vorhaben, die sich zum Zeitpunkt der Erlassung der TSI bereits in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden, kann die Anwendbarkeit von TSI ausgeschlossen werden. Daraus ergibt sich, dass TSI in der Praxis erst mittelfristig auf das österreichische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem anwendbar sein werden. Sie werden von vornherein in die Planungen für die entsprechenden Bau- und Ausbaivorhaben einzubeziehen sein.

Kosten für die als anlassbezogene Missbrauchsaufsicht zu verstehende Überwachung des gesetzlich erstmals verbotenen Inverkehrbringens von den grundlegenden Anforderungen nicht entsprechenden Interoperabilitätskomponenten und für die Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren sind kaum zu erwarten. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Österreichischen Bundesbahnen als Inhaber des österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems bzw. die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG und die Brenner Eisenbahn GmbH als für die Errichtung von Schieneninfrastruktur zuständige Gesellschaften nur Interoperabilitätskomponenten verwenden werden, für die eine EG-Erklärung vorliegt. Der Anreiz für

Gewerbetreibende, Interoperabilitätskomponenten in Verkehr zu bringen, für die keine EG-Erklärung vorliegt, ist daher als entsprechend gering einzustufen.

Die verfassungsrechtlichen Kompetenzgrundlagen liegen im Art. 10 Abs. 1 Z 8 B-VG (Angelegenheiten des Gewerbes und der Industrie) und im Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen).

Die Konformität mit dem EU/EWR-Recht ist gegeben. Mit dem vorliegenden Gesetzesvorhaben wird ausschließlich die Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems in innerstaatliches Recht umgesetzt.

Besonderer Teil

Zu § 1:

Diese Bestimmung gibt die Zielsetzung des Gesetzesvorhabens an, nämlich die Sicherstellung der Interoperabilität des österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems mit dem übrigen transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem.

Zu §§ 2 und 3:

Das österreichische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, zu dem in Entsprechung zu den eisenbahnrechtlichen Begriffen Hauptbahnen oder Teile derselben und Fahrbetriebsmittel gehören, wird anhand technischer Parameter festgelegt. Es ist Teil des in der Entscheidung Nr. 1692/96/EG (des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996) über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes festgelegten Eisenbahnnetzes und aus der Kartendarstellung 3.11 im Anhang I Abschnitt 3 ersichtlich. Als geplante Strecken(teile) für Hochgeschwindigkeitszüge sind darin Wien – St.Pölten, Attnang-Puchheim – Salzburg, die Unterinntal/Brennerstrecke und eine neue Südbahn ausgewiesen, sowie einige Strecken(teile) als Ausbauvorhaben.

Im Rahmen der gemäß Hochleistungsstreckengesetz, Bundesbahngesetz 1992 und Bundesgesetz zur Errichtung der „Brenner Eisenbahn GmbH“ ergehenden Übertragungsverordnungen wird jeweils im Einzelfall auszuweisen sein, unter welche der im § 3 Z 1 und 2 angeführten Kategorien die zur Planung und Bau übertragenen, zum österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem gehörenden Hochleistungsstrecken fallen.

Zu §§ 4, 5, 7, 8 und 13:

Die Definition der Begriffe Interoperabilität, Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), grundlegende Anforderungen, Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme entspricht dem Artikel 2 der Richtlinie 96/48/EG.

Die grundlegenden Anforderungen sind die Bedingungen, denen jedenfalls das österreichische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten zu entsprechen haben. Die nähere Ausgestaltung dieser grundlegenden Anforderungen erfolgt für Teilsysteme durch die TSI und für Interoperabilitätskomponenten durch europäische Spezifikationen. Der Begriff Europäische Spezifikationen ist bereits im § 15 Z 21 BVergG definiert, sodass eine nochmalige Definition im Rahmen dieses Gesetzesvorhabens nicht notwendig ist.

Zu § 6:

Als benannte Stellen im Sinne der Richtlinie 96/48/EG werden gemäß Akkreditierungsgesetz akkreditierte Stellen und von der Europäischen Union in einer Liste veröffentlichten Stellen bestimmt. Eine Verpflichtung, für Prüfungen und Bewertungen, die in Österreich durchgeführt werden, gemäß Akkreditierungsgesetz akkreditierte Stellen heranzuziehen, besteht demnach nicht.

Zu § 9:

Entsprechend der Vorgabe der Richtlinie 96/48/EG wird das Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten, die entweder den grundlegenden Anforderungen nicht entsprechen, oder die trotz Vorliegens einer EG-Erklärung die Einhaltung grundlegender Anforderungen beeinträchtigen, verboten. Im letzteren Fall hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den freien Warenverkehr mit Komponenten gleichen Typs mit Verordnung – diese richtet sich vor allem an nicht näher bekannte Gewerbetreibende – zu untersagen. Dem Grundsatz entsprechend, möglichst viele Agenden bei den Bezirksverwaltungsbehörden zu konzentrieren, wird mit der Überwachung – diese kann ja lediglich in einer anlassbezogenen Missbrauchsaufsicht bestehen – der Inverkehrsbringungsregelung die Bezirksverwaltungsbehörde betraut.

Zu § 10:

Die Konformität der Interoperabilitätskomponenten mit den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen ist anhand europäischer Spezifikationen festzustellen. Solange solche nicht existieren, ist die Konformität mit den grundlegenden Anforderungen anhand des jeweiligen nationalen Regelwerkes festzustellen.

Zu § 11:

Die EG-Erklärung, die grundsätzlich vom Hersteller auszustellen ist, begründet die widerlegbare Vermutung, dass die Interoperabilitätskomponente den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen entspricht.

Gegenstand und Inhalt der EG-Erklärung sind im Anhang IV der Richtlinie 96/48/EG geregelt, auf den verwiesen wird.

Zu § 12:

Eine fehlerhafte EG-Erklärung ist vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für ungültig zu erklären. Entsprechend der Richtlinie 96/48/EG ist dies der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union mitzuteilen.

Zu § 14:

Die Interoperabilität eines strukturellen Teilsystem im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen ist anhand der TSI festzustellen. Solange solche nicht existieren, ist diese anhand des jeweiligen nationalen Regelwerkes festzustellen.

Zu § 15:

Artikel 7 der Richtlinie 96/48/EG erlaubt es den Mitgliedstaaten der Europäischen Union, bei bestimmten Vorhaben von der Anwendung bestimmter TSI, auch solcher für Fahrbetriebsmittel, abzusehen. Von dieser Ermächtigung wird hier Gebrauch gemacht.

Zu § 16:

Für jedes Teilsystem hat der Auftraggeber oder sein Bevollmächtigter eine EG-Prüferklärung auszustellen. Vor Ausstellung der EG-Prüferklärung ist durch eine benannte Stelle eine EG-Prüfung durchzuführen. Das Vorliegen einer EG-Prüferklärung begründet die widerlegbare Vermutung der Interoperabilität des Teilsystems und seiner Übereinstimmung mit den grundlegenden Anforderungen.

Zu § 17:

Inhalt und Umfang der EG-Prüfung sind detailliert im Anhang VI der Richtlinie 96/48/EG geregelt, auf den verwiesen wird.

Zu § 18:

Ein Verstoß gegen § 9 Abs. 1, 2 und 5 (Inverkehrbringung von Interoperabilitätskomponenten) wird mit Verwaltungsstrafe sanktioniert, die von der Bezirksverwaltungsbehörde zu verhängen ist.

Zu § 19 :

Entsprechend Artikel 23 Abs. 2 der Richtlinie 96/48/EG wird auf die Umsetzung dieser Richtlinie im Zuge dieses Gesetzesvorhabens Bezug genommen.

Zu § 20:

Aus verfassungsrechtlichen Gründen darf auf die Anhänge der Richtlinie nur in der vorliegenden Fassung verwiesen werden.

Zu § 21:

Dieses Gesetzesvorhaben soll nicht auf die bereits im Bau befindlichen Teile des österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems bzw. die Teile, für die die Planungsphase durch Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung abgeschlossen ist und die nun in Betrieb genommen werden, anzuwenden sein.

Abgesehen von dieser Übergangsbestimmung für die Anwendung des Gesetzes überhaupt sei hier auch noch auf die Sonderregelung in § 15 verwiesen, nach der bestimmte TSI für nicht anwendbar erklärt werden können, für Bau- und Ausbaivorhaben in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium bzw. für Ausbaivorhaben nach den aufgezählten Kriterien – also eine Bestimmung, der auch eine gewisse Übergangswirkung zukommen soll.