

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22, Postfach 534

Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
Radetzkystr 2  
1031 Wien

<i>Ihr Zeichen</i>	<i>Unser Zeichen</i>	<i>Bearbeiter/in</i>	 <i>DW</i>	2701	<i>Datum</i>
210.860/1-II/C/11-2001	UV/GSt/Hen	DI Lahounik	<b>FAX</b>	2105	06.06.2001

*Betreff:*

**Entwurf eines Bundesgesetzes über die  
Interoperabilität des transeuropäischen  
Hochgeschwindigkeitsbahnsystems  
(Interoperabilitätsgesetz Hochgeschwin-  
digkeitsbahnsystem –IG-HGBS)**

Mit dem vorliegenden Entwurf soll die Richtlinie 96/48/EG über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems vollständig in innerstaatliches Recht umgesetzt werden. Intention der EU-Richtlinie ist es, die Kohärenz der einzelstaatlichen Eisenbahnen zu fördern und dadurch ein vereinheitlichtes Europäisches Hochgeschwindigkeitsbahnsystem voranzutreiben. Der Gesetzesentwurf wird seitens der Bundesarbeitskammer (BAK) grundsätzlich begrüßt. Zu den einzelnen Bestimmungen wird wie folgt Stellung genommen:

**zu §4**

Die hier gewählte Formulierung, die die Interoperabilität nur auf „alle Streckenabschnitte“ des Hochgeschwindigkeitsverkehrs bezieht, entspricht nicht ausreichend der Intention der Europäischen Richtlinie über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems. Ihr Ziel ist es, die Kohärenz der einzelstaatlichen Eisenbahnen zu fördern. Diese Kohärenz beinhaltet sowohl Infrastruktur- als auch Fahrzeugkennwerte. Durch eine Beschränkung der Interoperabilität auf „alle Streckenabschnitte“ bleiben im vorliegenden Entwurf fahrzeugspezifische Kennwerte unberücksichtigt. Die Bundesarbeitskammer verlangt daher, „alle Streckenabschnitte“ zu streichen und durch „alle Teilsysteme gemäß Anhang II der Richtlinie 96/48/EG“ zu ersetzen.

**zu §5**

In der EU-Richtlinie wird mehrfach der Grundsatz der Sicherheit betont und den Mitgliedstaaten die Pflicht auferlegt, darauf zu achten, dass die geltenden „Sicherheits-, Gesundheits- und Verbraucherschutzvorschriften“ eingehalten werden (siehe zB Erwägungsgründe 7. Absatz). Die Zusammensetzung des Gremiums aus Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen und Industrieunternehmen impliziert, dass ausschliesslich Unternehmensvertreter repräsentiert sind. Aus nationaler Sicht ist es aber erforderlich, dass in diesem Gremium, wie im Bereich des Arbeitnehmerschutzes üblich, ebenfalls Arbeitnehmervvertreter eingebunden sind, da eine Vielzahl der zu behandelnden technischen Spezifikationen der Interoperabilität (TSI) direkt bzw indirekt Arbeitsbedingungen beeinflusst. So sind beispielsweise bei TSI über Verschieberaufstiege sowohl rein technische Vorgaben - wie das Einhalten der Lichtraumprofile - als auch Arbeitnehmerschutzbestimmungen - wie die Rutschfestigkeit der jeweiligen Ausführung - zu berücksichtigen.

Sollte hier im Zusammenhang mit „der Kommission“ die EU-Kommission gemeint sein, müsste dies auch dezidiert angeführt werden um Verwechslungen mit nationalen Kommissionen oder Gremien auszuschließen.

**zu §9 (1)**

Die vorliegende Definition ist unzureichend da sich das „Inverkehrbringen“ nach Ansicht der BAK nicht umfassend aus seinem Wortsinn ergibt. Um mögliche Problemfelder vorab ausschließen zu können sind - auch in Hinblick auf eine richtlinienkonforme Umsetzung - zusätzliche Angaben über

?? den Zeitpunkt des Inverkehrbringens

Ansätze zu einer genaueren Begriffsdefinition bietet beispielsweise das Produkthaftungsgesetz<sup>1</sup> (§6), wo als eindeutiges Tatbestandsmerkmal die freiwillige Übergabe des Produktes an einen anderen in dessen Verfügungsmacht oder zu dessen Gebrauch ist:

„Ein Produkt ist in Verkehr gebracht sobald es der Unternehmer, gleich welchen Titels, einem anderen in dessen Verfügungsmacht oder zu dessen Gebrauch übergeben hat. Die Versendung an den Abnehmer genügt“ sowie

?? die Notwendigkeit zur bestimmungsgemäßen Verwendung und Wartung (wie bereits in der diesem Gesetzesentwurf zugrundeliegenden Richtlinie 96/48/EG im Artikel 8 eindeutig festgeschrieben):

„Die Mitgliedstaaten treffen alle gebotenen Maßnahmen, damit die Interoperabilitätskomponenten (...) in ihrem Einsatzbereich bestimmungsgemäß verwendet sowie ordnungsgemäß installiert und instandgehalten werden“

vorzusehen.

---

<sup>1</sup> BGBl Nr. 194/1994, welches selbst auf den Europäischen Richtlinien 85/374 sowie 99/34 basiert

Zudem sollten neben der Überlassung der Interoperabilitätskomponente zum Zwecke der Lagerung oder Verschrottung ebenso das Überlassen zu (weiteren) Prüfzwecken vom Tatbestand des Inverkehrbringens ausgeschlossen werden.

### zu §9 (5)

Eine Übertragung der Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen über das Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten an die Bezirksverwaltungsbehörden erscheint problematisch. Einerseits ist zu befürchten, dass es in weiten Bereichen an der notwendigen Sachkompetenz mangeln wird. Andererseits kann die Einheitlichkeit der Beurteilungen, die in diesem Bereich besonders wichtig wäre, nur bei Vorliegen einer Vielzahl von sehr detaillierten Vorschriften, erreicht werden und würde daher einen sehr hohen bürokratischen Aufwand mit sich bringen.

Da sich der gesamte Inhalt der Richtlinie des Rates 96/48/EG lediglich mit Regelungen der Interoperabilität beschäftigt, ist auch ein Gesetz, mit dem diese Richtlinie umgesetzt wird, zurecht auf diesen Inhalt abzustellen. In diesem Zusammenhang hält die Bundesarbeitskammer fest, dass die Einhaltung des ArbeitnehmerInnenschutzes (wie die Überwachung nach dem Verkehrsarbeitsinspektionsgesetz VAIG udglm) keinesfalls durch eine gewerberechtliche Prüfung durch Bezirksverwaltungsbehörden substituiert werden kann. Die Vorschriften des ArbeitnehmerInnenschutzes haben daher davon jedenfalls sowohl auf europäischer als auch auf nationaler Ebene unberührt zu bleiben und sind betreffend der

??Arbeitsmittel (zB Fahrbetriebsmittel, Bauteile, Bauteilgruppen im Sinne des IG-HGBS) ebenso wie betreffend

??Arbeitsvorgänge, die insbesondere im Rahmen der struktur- und betriebsbezogenen Teilsysteme im Sinne des IG-HGBS auf österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystemen durchzuführen sind,

zu beachten und einzuhalten.

Obwohl dies selbstverständlich ist, wäre eine diesbezügliche Aussage zur Klarstellung der Sachlage wünschenswert.

### zu §11 (3)

Die Einschränkung auf „technische“ Anforderungen ist in Anbetracht des Art 13 Absatz 3 der Richtlinie<sup>2</sup> nicht richtlinienkonform, da praktisch alle Interoperabilitätskomponenten zB auch den Richtlinien über Sicherheit- und Gesundheitsschutz entsprechen müssen und die Erklärung dies auch umfassen muss (sowie dies zB auch im Rahmen der Umsetzung der „Maschinenrichtlinie“ vorgesehen wird).

---

<sup>2</sup> Artikel 13 (3) der Richtlinie 96/48/EG: „Fallen Interoperabilitätskomponenten auch unter andere Gemeinschaftsrichtlinien, die andere Gesichtspunkte betreffen, so gibt die EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung in diesem Fall an, dass die Interoperabilitätskomponenten auch den Anforderungen dieser anderen Richtlinien entsprechen.“

Für eine richtlinienkonforme Umsetzung und zur Klarstellung vor allem der für die Rechtsunterworfenen wesentlichsten Regelungen wäre der Absatz 3 des § 11 wie folgt zu formulieren:

„(3) (...) auch anderen Anforderungen, die in anderen in Umsetzung von Gemeinschaftsrichtlinien ergangenen Bundesgesetzen wie zB dem ArbeitnehmerInnenschutzgesetz normiert sind, zu entsprechen, muss (...)“

#### **zu §11 (5)**

Da sich „diese“ sinngemäß nicht auf die „widerlegbare Vermutung“ sondern vielmehr auf die „EG-Erklärung für eine Interoperabilitätskomponente“ bezieht, sollte die Formulierung dementsprechend angepasst werden.

#### **zu §16**

Im gleichen Sinn und aus den selben Gründen wie unter „zu §11 (3)“ angeführt, sind auch § 16 Abs. 2 Z 2 und 3 zu ergänzen:

„2. gegebenenfalls alle Bescheinigungen über die Konformität der Interoperabilitätskomponenten, erforderlichenfalls auch hinsichtlich der Konformität mit Anforderungen, die auf Grund der Umsetzung anderer Gemeinschaftsrichtlinien zu erfüllen sind;

3. Angaben über Einsatzbedingungen und -beschränkungen, Wartung, laufende oder periodische Überwachung, Regelung und Instandhaltung unter Bedacht auch auf die Erfordernisse des ArbeitnehmerInnenschutzes.“

Der Präsident:

Der Direktor:

iV

Mag Herbert Tumpel

Mag Maria Kubitschek