

Entwurf

Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 25/2010 wird wie folgt geändert:

1. Dem § 21c wird folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) Der Betrieb einer Schulungseinrichtung zur Vermittlung der erforderlichen Eignung für diejenigen Kategorien von Tätigkeiten, die in einer Verordnung nach Abs. 1 Z 1 festgelegt sind, bedarf der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, die zu erteilen ist, wenn qualifiziertes Ausbildungspersonal, die Ausbildungsmethode, der Ausbildungsinhalt, die Ausbildungsunterlagen und die für Schulungszwecke erforderlichen Einrichtungen die Vermittlung einer solchen Eignung gewährleisten.“

2. § 24 samt Überschrift lautet:

„Gemeinwirtschaftliche Leistungen

§ 24. Die Zuständigkeit zur Bestellung oder Auferlegung von Leistungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, ABl. Nr. L 315 vom 03.12.2007 S 1, richtet sich auf Bundesseite nach den Aufgaben gemäß den besonderen bundesgesetzlichen Bestimmungen. Diese gesondert geregelten Bestellzuständigkeiten des Bundes beziehen sich nicht auf die Schülerfreifahrten und Lehrlingsfreifahrten nach dem Familienlastenausgleichsgesetz 1967, BGBl. Nr. 376.“

3. Im § 28 Abs. 4 lautet der zweite Satz:

„Die Erfolglosigkeit der Bemühungen ist anhand der Ergebnisse einer zumindest drei Monate dauernden Interessentensuche mit Einholung verbindlicher Angebote zu belegen.“

4. § 28 Abs. 5 entfällt.

5. Anstelle des § 29 Abs. 1 erster Satz treten folgende Sätze:

„Dauernd betriebseingestellte Eisenbahnen oder dauernd betriebseingestellte Teile einer Eisenbahn sind aufzulassen, sofern sie nicht weiterhin dafür vorgesehen sind, ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder der Sicherung des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn oder des Verkehrs auf einer Eisenbahn zu dienen. Solange nicht aufgelassen ist, gilt § 19 Abs. 2 auch für den Inhaber der dauernd betriebseingestellten Eisenbahn oder des dauernd betriebseingestellten Teiles einer Eisenbahn.“

6. Dem § 29 Abs. 4 wird folgender Satz angefügt:

„Mit dem Eintritt der Rechtskraft dieses Feststellungsbescheides ist die Auflassung beendet und erlischt die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für die aufgelassene Eisenbahn oder für den aufgelassenen Teil einer Eisenbahn.“

7. § 30 Abs. 3 lautet:

„(3) Eisenbahnaufsichtsorgane dürfen Personen festnehmen, die sie bei einer Zuwiderhandlung gegen die Bestimmungen der §§ 43 Abs. 1, 46, 47 Abs. 1, 47a und 47b einschließlich derjenigen, die auf Grund einer Verordnung gemäß § 47c erlassen sind, auf frischer Tat betreten, sofern auch die übrigen Voraussetzungen des § 35 Verwaltungsstrafgesetz 1991 (VStG), BGBl. Nr. 52, vorliegen, aber kein Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes einschreiten kann. Liegen die Voraussetzungen für eine Festnahme nicht vor, ist das Eisenbahnaufsichtsorgan zur Identitätsfeststellung zwecks Anzeige der Verwaltungsübertretung bei der zur Verhängung der Verwaltungsstrafe zuständigen Behörde berechtigt. Festgenommene Personen sind, wenn der Grund der Festnahme nicht schon vorher entfallen ist, von den Eisenbahnaufsichtsorganen dem nächsten Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes so bald wie möglich vorzuführen.“

8. Nach § 30 wird folgender § 30a samt Überschrift eingefügt:

„Vorhandensein gefährlicher Stoffe

§ 30a. (1) Sind in einer Eisenbahnanlage die in Anlage 5 der Gewerbeordnung 1994 (GewO 1994), BGBl. Nr. 194, genannten gefährlichen Stoffe mindestens in einer in dieser Anlage gegebenen Menge vorhanden, sind die §§ 84a Abs. 4, 84b, 84c Abs. 1 bis 2a und Abs. 3 bis 11, 84d Abs. 1 bis 6 sowie Abs. 8 und 9 und 84e GewO 1994 sowie die Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit, mit der nähere Bestimmungen betreffend die Beherrschung von Gefahren bei schweren Unfällen in Betrieben erlassen werden, BGBl. II Nr. 354/2002, sinngemäß mit der Maßgabe anzuwenden, dass

1. unter Behörde die gemäß § 12 für die Eisenbahnanlage zuständige Behörde, und
2. unter Betriebsinhaber das Eisenbahnunternehmen

zu verstehen sind.

(2) Die im Abs. 1 angeführten Bestimmungen der Gewerbeordnung 1994 sowie die angeführte Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit sind bei Vorhandensein gefährlicher Stoffe in einer Eisenbahnanlage in folgenden Fällen nicht anzuwenden:

1. Die gefährlichen Stoffe werden mit einem Schienenfahrzeug auf der Eisenbahn befördert;
2. Die gefährlichen Stoffe sind auf der Eisenbahn nur zeitlich begrenzt zwischengelagert;
3. Die gefährlichen Stoffe werden auf ein Schienenfahrzeug geladen oder von einem Schienenfahrzeug entladen;
4. Die gefährlichen Stoffe werden in einem Verschubbahnhof von einem Schienenfahrzeug auf ein anderes Fahrzeug oder von einem anderen Fahrzeug auf ein Schienenfahrzeug umgeladen.“

9. Nach § 31g wird folgender § 31h samt Überschrift eingefügt:

„Höchstgerichtliche Aufhebung des Baugenehmigungsbescheides

§ 31h. (1) Wird ein Baugenehmigungsbescheid vom Verwaltungs- oder Verfassungsgerichtshof aufgehoben, so darf die betreffende Eisenbahn, Eisenbahnanlage oder eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung bis zur Rechtskraft des Ersatzbescheides, längstens jedoch ein Jahr, im Rahmen des aufgehobenen Baugenehmigungsbescheides weiter gebaut oder verändert sowie betrieben werden, falls im letzteren Falle für die gebaute oder veränderte Eisenbahn, Eisenbahnanlage oder eisenbahnsicherungstechnische Einrichtung bereits die Betriebsbewilligung erteilt wurde.

(2) Abs. 1 gilt nicht, wenn der Verfassungsgerichtshof oder Verwaltungsgerichtshof einer Beschwerde, die zur Aufhebung des Baugenehmigungsbescheides geführt hat, die aufschiebende Wirkung zuerkennt hat.“

10. Im § 32 Abs. 2 entfällt die Z 2; der Z 1 wird nach dem Beistrich das Wort „und“ angefügt und der Text der bisherigen Z 3 erhält die Gliederungsbezeichnung „2.“.

11. § 35 Abs. 1 lautet:

„(1) Die Behörde hat die beantragte Betriebsbewilligung für eine Eisenbahnanlage, veränderte Eisenbahnanlage, nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen oder veränderte nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen zu erteilen, wenn diese Eisenbahnanlagen oder eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprechen.“

12. Dem § 36 Abs. 1 werden folgende Sätze angefügt:

„Derartige Bauten, Veränderungen, Inbetriebnahmen und Abtragungen sind dem Stand der Technik entsprechend auszuführen. Vom Stand der Technik sind Abweichungen in Ausnahmefällen zulässig, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann.“

13. § 36 Abs. 4 Z 1 lautet:

„1. außerhalb des allgemeinen Personen-, Reisegepäck- oder Güterverkehrs stattfindende Überstellungsfahrten, Probefahrten oder Messfahrten mit Schienenfahrzeugen;“

14. Anstelle des § 39c erster Satz treten folgende Sätze:

„Das eingerichtete Sicherheitsmanagementsystem ist von einer gemäß Akkreditierungsgesetz hiezu befugten Zertifizierungsstelle oder einer dem § 3 Abs. 1 Akkreditierungsgesetz entsprechenden ausländischen Zertifizierungsstelle zertifizieren zu lassen. Aus dem Zertifikat hat ersichtlich zu sein, dass das Sicherheitsmanagementsystem den §§ 39a und 39b entspricht und geeignet ist, die im § 39 Abs. 1 angeführten Ziele zu erreichen.“

15. Im § 50 Abs. 4 lauten die ersten zwei Sätze:

„Ob im Bereich eines schienengleichen Eisenbahnüberganges für die automationsunterstützte Feststellung einer der im Abs. 1 genannten Verwaltungsübertretungen von einem zum Bau und zum Betrieb einer Eisenbahn berechtigten Eisenbahnunternehmen eine bildverarbeitende technische Einrichtung einzurichten ist, haben die im Abs. 1 angeführten Bezirksverwaltungsbehörden und Bundespolizeidirektionen im Einzelfall nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden. Die eingerichteten bildverarbeitenden technischen Einrichtungen sind diesen Behörden zur Verwendung zugänglich zu machen.“

16. § 71 Abs. 3 erster Satz lautet:

„Die Zuweisungsstelle hat über ein Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, das bei der Netzfahrplanerstellung berücksichtigt werden soll, in Abstimmung mit den anderen betroffenen Zuweisungsstellen ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber einen Monat nach Ablauf der Stellungnahmefrist zum Netzfahrplanentwurf zu entscheiden.“

17. § § 72 Abs. 1 erster Satz lautet:

„Wird das Begehren von Zugangsberechtigten auf Zuweisung von Zugtrassen oder Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens von der Zuweisungsstelle abgelehnt oder kommt eine Einigung zwischen der Zuweisungsstelle und dem Zugangsberechtigten über ein Begehren auf Zurverfügungstellung sonstiger Leistungen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens binnen einem Monat ab Einlangen des Begehrens bei der Zuweisungsstelle, über ein Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, das bei der Erstellung des Netzfahrplanes berücksichtigt werden soll, binnen einem Monat nach Ablauf der Stellungnahmefrist zum Netzfahrplanentwurf und über ein Begehren auf Zuweisung von Zugtrassen, das bei der Erstellung des Netzfahrplanes nicht berücksichtigt werden soll, binnen fünf Arbeitstagen ab Einlangen des Begehrens bei der Zuweisungsstelle nicht zustande oder wurde die vom Begehren betroffene Zugtrasse einem anderen Zugangswerber zugewiesen, kann der Zugangsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben.“

18. Dem § 78a Abs. 4 wird folgender Satz angefügt:

„Eisenbahnunternehmen haben der Schienen-Control GmbH auf deren Verlangen Auskünfte über die Kundenzufriedenheit zu erteilen.“

19. Dem § 81 wird folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) Die Schienen-Control Kommission ist verpflichtet, den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf dessen Verlangen über alle Gegenstände der Geschäftsführung der Schienen-Control Kommission zu unterrichten.“

20. Der 8. Teil samt Überschrift lautet:

„8. Teil Interoperabilität

1. Hauptstück Anwendungsbereich

§ 86. (1) Dieser Gesetzesteil ist auf die zum österreichischen Eisenbahnsystem gehörigen Hauptbahnen, vernetzten Nebenbahnen und Anschlussbahnen zu oder von Güterterminals und Häfen sowie auf die Schienenfahrzeuge, die auf solchen Eisenbahnen betrieben werden oder betrieben werden sollen, anzuwenden.

(2) Dieser Gesetzesteil ist nicht anzuwenden auf:

1. Teilsysteme und die Erweiterung von Teilsystemen solcher vernetzter Nebenbahnen,
 - a) die nicht in der Kartendarstellung 3.17 des Anhanges 1 des Beschlusses Nr. 661/2010/EU über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, ABl. Nr. L 204 vom 5.8.2010 S 1, ausgewiesen sind, und
 - b) die funktional von Hauptbahnen oder anderen Nebenbahnen getrennt sind und zum Stichtag 1. September 2011 funktional getrennt waren und auf denen nur Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Personen im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr erbracht werden dürfen und zum Stichtag 1. September 2011 erbracht werden durften, oder
 - c) die nach den Verhältnissen ihrer Eisenbahnanlagen und ihrer eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen vornehmlich für eine Betriebsführung zur Beförderung von Personen im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr ausgelegt sind und schon zum Stichtag 1. September 2011 ausgelegt waren,
in dem Umfang, als sich diese Teilsysteme auf Eisenbahnanlagen und eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen beziehen;
2. Teilsysteme vernetzter Nebenbahnen,
 - a) die nicht in der Kartendarstellung 3.17 des Anhanges 1 des Beschlusses Nr. 661/2010/EU über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, ABl. Nr. L 204 vom 5.8.2010 S 1, ausgewiesen sind, und
 - b) die funktional von Hauptbahnen oder anderen Nebenbahnen getrennt sind und erst ab dem Stichtag 1. September 2011 funktional getrennt waren und auf denen nur Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Personen im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr erbracht werden dürfen und erst ab dem Stichtag 1. September 2011 erbracht werden durften, oder
 - c) die nach den Verhältnissen ihrer Eisenbahnanlagen und ihrer eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen vornehmlich für eine Betriebsführung zur Beförderung von Personen im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr ausgelegt sind und erst ab Stichtag 1. September 2011 ausgelegt waren,
in dem Umfang, als sich diese Teilsysteme auf Eisenbahnanlagen und eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen beziehen, wenn die Erfüllung der für diese Teilsysteme erlassenen Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität
 - d) eine wirtschaftlich oder betrieblich unzumutbare Änderung oder Anpassung bereits bestehender Teilsysteme notwendig machen würde und
 - e) die Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann;
3. Teilsysteme, insbesondere Schienenfahrzeuge, und Interoperabilitätskomponenten, die von Eisenbahnverkehrsunternehmen ausschließlich auf vernetzten Nebenbahnen gemäß Z 1 und 2 eingesetzt werden;
4. Schienenfahrzeuge, die ausschließlich lokal, innerhalb bestimmter von Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgelegter lokaler und funktional getrennter Betriebsbereiche eingesetzt werden;
5. Nostalgieschienenfahrzeuge.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann, wenn dies im Interesse einer Vollziehung nach gleichförmigen Kriterien geboten erscheint, durch Verordnung vernetzte Nebenbahnen gemäß Abs. 2 Z 1 bezeichnen.

2. Hauptstück

Interoperabilität des Eisenbahnsystem

1. Abschnitt

Allgemeines

Zweck

§ 87. Zweck der Bestimmungen dieses Hauptstückes ist die Sicherstellung der Interoperabilität der unter den Anwendungsbereich dieses Gesetzesteiles erfassten Eisenbahnen und Schienenfahrzeuge.

Interoperabilität

§ 88. Unter Interoperabilität versteht man die Eignung eines Eisenbahnsystems für den sicheren und durchgehenden Zugverkehr, indem den für die dazu gehörenden Eisenbahnen erforderlichen Leistungskennwerten entsprochen wird.

Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)

§ 89. Unter technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) versteht man die Spezifikationen, die für jedes Teilsystem oder Teile davon im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen gelten und die die Interoperabilität des Eisenbahnsystems gewährleisten.

Umrüstung

§ 90. Unter Umrüstung versteht man umfangreiche Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder von Teilen desselben, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems verbessert wird.

Erneuerung

§ 91. Unter Erneuerung versteht man umfangreiche Arbeiten zum Austausch eines Teilsystems oder eines Teiles davon, mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems nicht verändert wird.

Benannte Stellen

§ 92. (1) Benannte Stellen sind für die in diesem Hauptstück vorgesehenen Prüfungen und Bewertungen

1. aufgrund des Akkreditierungsgesetzes, BGBl. Nr. 468/1992, heranzuziehende akkreditierte, gemäß Abs. 2 mitgeteilte Zertifizierungsstellen oder
2. sonstige heranzuziehende Stellen, die in der von der Europäischen Kommission gemäß Artikel 28 Abs. 1 der Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 191 vom 17.06.2008 S 1, im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften veröffentlichten Liste mit ihrer Kennnummer und mit Angabe ihres Zuständigkeitsbereiches eingetragen sind.

(2) Der Bundesminister für Wirtschaft, Jugend und Familie hat jene akkreditierten Zertifizierungsstellen, die zur Durchführung von Verfahren zur Bewertung der Konformität und der Gebrauchstauglichkeit von Interoperabilitätskomponenten sowie zur Durchführung von EG-Prüfverfahren für Teilsysteme akkreditiert sind, der Europäischen Kommission und den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union unter Bekanntgabe des Umfangs der Akkreditierung und der ihnen von der Europäischen Kommission zugeteilten Kennnummer mitzuteilen.

Grundlegende Anforderungen

§ 93. Die grundlegenden Anforderungen sind jene Bedingungen, die das Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen erfüllen müssen und die im Anhang III der Richtlinie 2008/57/EG angeführt sind.

Bereitstellung von Daten

§ 94. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat der mit der Ausarbeitung der TSI beauftragten Europäischen Eisenbahnagentur alle vorhandenen Daten bereitzustellen, die erforderlich sind, um dieser bei der Ausarbeitung, Annahme oder Überarbeitung jeder TSI die Berücksichtigung aller absehbaren Kosten und des absehbaren Nutzens aller geprüften technischen Lösungen sowie der Schnittstelle zwischen ihnen mit dem Ziel zu ermöglichen, die vorteilhaftesten Lösungen zu ermitteln und

zu verwirklichen. Die Eisenbahnunternehmen haben derartige, verfügbare Daten dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Verfügung zu stellen.

2. Abschnitt

Interoperabilitätskomponenten

Begriffsbestimmung

§ 95. Interoperabilitätskomponenten sind Bauteile, Bauteilgruppen, Unterbaugruppen oder komplette Materialbaugruppen, die in ein Teilsystem eingebaut sind oder eingebaut werden sollen und von denen die Interoperabilität des Eisenbahnsystems direkt oder indirekt abhängt. Unter Komponenten sind materielle, aber auch immaterielle Produkte wie Software zu verstehen.

In-Verkehr-Bringen

§ 96. (1) Es dürfen nur solche Interoperabilitätskomponenten in den inländischen Verkehr gebracht werden, die die Verwirklichung der Interoperabilität des Eisenbahnsystems ermöglichen und den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Dies gilt nicht für Interoperabilitätskomponenten, die anderwärtig oder für andere als im § 87 angeführte Schienenbahnen und Schienenfahrzeuge verwendet werden. Als In-Verkehr-Bringen gilt nicht das Überlassen von Interoperabilitätskomponenten zum Zwecke der Lagerung, der Verschrottung, ihrer Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsprüfung.

(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 mit Verordnung ein Verbot des In-Verkehr-Bringens von und des freien Warenverkehrs mit Komponenten der gleichen Type zu erlassen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die Erlassung einer Verordnung nach Abs. 2 der Europäischen Kommission unter Angabe der der Erlassung einer solchen Verordnung zugrunde liegenden 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 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 Europäische Kommission der Republik Österreich mitteilt, dass sie das Verbot des In-Verkehr-Bringens von und des freien Warenverkehrs mit dieser Interoperabilitätskomponente für unbegründet hält.

(5) Die Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen über das In-Verkehr-Bringen von und den freien Warenverkehr mit 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 In-Verkehr-Bringens lagern oder ausgestellt sind, zu den Betriebs- und Geschäftszeiten zu betreten, die Interoperabilitätskomponenten zu besichtigen und zu prüfen.

Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit

§ 97. Jede Interoperabilitätskomponente ist dem in der einschlägigen TSI angegebenen Verfahren zur Bewertung der Konformität und der Gebrauchstauglichkeit zu unterziehen und mit einer die Konformität und Gebrauchstauglichkeit ausweisenden Bescheinigung zu versehen. Ersatzteile von Teilsystemen, die bereits zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der einschlägigen TSI in Betrieb genommen wurden, dürfen in dieses Teilsystem auch ohne dieses Verfahren eingebaut werden.

EG-Erklärung

§ 98. (1) Für eine Interoperabilitätskomponente ist vom Hersteller oder seinem in der Gemeinschaft ansässigen Bevollmächtigten eine EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung auszustellen, die dem Anhang IV der Richtlinie 2008/57/EG zu entsprechen hat. Dabei sind die die Interoperabilitätskomponente betreffenden TSI-Bestimmungen anzuwenden.

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

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

(4) Haben der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter entgegen Abs. 1 keine EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung ausgestellt, entgegen Abs. 2 keine benannte Stelle mit der Bewertung der Konformität oder Gebrauchstauglichkeit beauftragt oder entspricht die EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung 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-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung für eine Interoperabilitätskomponente begründet die widerlegbare Vermutung, dass diese den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen entspricht.

Unrichtige EG-Erklärung

§ 99. Erweist sich eine Interoperabilitätskomponente, für die eine EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung vorliegt, als nicht konform oder gebrauchstauglich, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit Bescheid die betreffende EG-Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitserklärung für ungültig zu erklären. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat diese Maßnahme der Europäischen Kommission und den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union unter Angabe der Gründe mitzuteilen.

3. Abschnitt

Teilsysteme

Begriffsbestimmung

§ 100. Unter Teilsystemen versteht man die in Anhang II der Richtlinie 2008/57/EG angeführte Unterteilung des Eisenbahnsystems.

Erfüllung der grundlegenden Anforderungen

§ 101. (1) Die Teilsysteme müssen den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Sofern eine einschlägige anzuwendende TSI vorliegt, ist die Interoperabilität eines Teilsystems im Hinblick auf die Erfüllung der grundlegenden Anforderungen anhand dieser oder anhand einer von der Europäischen Eisenbahnagentur veröffentlichten technischen Stellungnahme, mit der diese geändert wird, festzustellen.

(2) Liegt keine einschlägige TSI vor oder ist eine solche für nicht anwendbar erklärt, so ist

1. eine Baugenehmigung, eine Bauartgenehmigung und eine Betriebsbewilligung für ein strukturelles Teilsystem zusätzlich zu anderen Genehmigungserfordernissen nur unter der Voraussetzung zu erteilen, dass es unter Zugrundelegung der gebräuchlichen technischen Vorschriften und der gemäß Artikel 8 der Richtlinie 2004/49/EG vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Internet veröffentlichten nationalen Sicherheitsvorschriften den grundlegenden Anforderungen entspricht und hat
2. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union und der Europäischen Kommission ein jeweils aktualisiertes Verzeichnis dieser gebräuchlichen technischen Vorschriften vorzulegen; er hat dieses Verzeichnis überdies im Internet zu veröffentlichen.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat im Internet auch die Fundstellen der die TSI erlassenden Rechtsakte im Amtsblatt der Europäischen Union und, soweit der Zeitpunkt ihres In-Kraft-Tretens nicht ohnehin aus diesen Rechtsakten selbst ersichtlich ist, den Zeitpunkt ihres In-Kraft-Tretens bekannt zu machen.

Nichtanwendbarkeit der TSI

§ 102. (1) In folgenden Fällen hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie bestimmte TSI mit Bescheid für nicht anwendbar zu erklären:

1. bei Vorhaben zum Neubau eines Teilsystems sowie bei Vorhaben zur Erneuerung oder Umrüstung bestehender Teilsysteme, die sich zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der betreffenden TSI in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden oder die Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages sind;
2. bei Vorhaben zur Erneuerung oder Umrüstung eines bestehenden Teilsystems, wenn die TSI für das Lichtraumprofil, die Spurweite, den Gleisabstand oder die elektrische Spannung Regelungen vorsieht, die mit dem bestehenden Teilsysteme unvereinbar sind;
3. bei Vorhaben zur Erneuerung, Erweiterung, oder Umrüstung eines bestehenden Teilsystems, bei denen die Anwendung der betreffenden TSI die wirtschaftliche Lebensfähigkeit des Vorhabens gefährden würde oder die Kohärenz mit dem österreichischen Eisenbahnsystem beeinträchtigt werden würde;
4. bei Vorhaben zur raschen Wiederherstellung eines durch Unfall oder eines durch Naturkatastrophe zerstörten oder beschädigten Teilsystems, wenn die Bedingungen hierfür eine teilweise oder vollständige Anwendung der TSI wirtschaftlich oder technisch nicht erlauben.

(2) In all den im Abs. 1 angeführten Fällen hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Ermittlungsverfahren die Europäische Kommission von der geplanten Ausnahme zu unterrichten und ihr die in Anhang IX der Richtlinie 2008/57/EG angeführten Unterlagen zu übermitteln. In den im Abs. 1 Z 2 und 3 angeführten Fällen ist vor Bescheiderlassung, jedoch nur für eine Dauer von höchstens sechs Monaten, die Beschlussfassung der Europäischen Kommission abzuwarten.

EG-Prüferklärung

§ 103. (1) Für den Betrieb eines neuen, erneuerten oder umgerüsteten Teilsystems, für das eine TSI vorliegt und die anzuwenden ist, muss eine EG-Prüferklärung ausgestellt sein, die dem Anhang V der Richtlinie 2008/57/EG zu entsprechen hat und der eine EG-Prüfung zugrundeliegt.

(2) Die EG-Prüferklärung 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. Der Auftrag hat auch die Prüfung der Schnittstellen des betreffenden Teilsystems mit dem System, dessen Teil es bildet, zu umfassen; soweit solche Informationen existieren, hat diese Prüfung auf Grundlage der in der jeweiligen TSI, ausgenommen eine solche, die für nicht anwendbar erklärt wurde, und der in dem Infrastrukturregister und in dem von der Europäischen Eisenbahnagentur errichteten und geführten Register der Fahrzeugtypen verfügbaren Informationen zu erfolgen.

(3) 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, Betrieb und Instandhaltung.

(4) Das Vorliegen einer EG-Prüferklärung begründet die widerlegbare Vermutung, dass das strukturelle Teilsystem den grundlegenden Anforderungen entspricht.

EG-Prüfung

§ 104. Auf die EG-Prüfung ist Anhang VI der Richtlinie 2008/57/EG anzuwenden.

Sonderbestimmung für die Erteilung der Betriebsbewilligung

§ 105. (1) Eine Betriebsbewilligung für ein neues, erneuertes oder umgerüstetes Teilsystem, für das eine TSI vorliegt und die anzuwenden ist, ist zusätzlich zu anderen Genehmigungserfordernissen nur unter der Voraussetzung zu erteilen, dass eine diesem Bundesgesetz entsprechende EG-Prüferklärung für dieses Teilsystem der Behörde vorgelegt wird.

(2) Setzt die Ausstellung einer EG-Prüferklärung für ein neues, erneuertes oder umgerüstetes Teilsystem jedoch voraus, dass vorher das Teilsystem zwecks Erprobung in Betrieb zu nehmen ist, darf dieses Teilsystem auch ohne erteilte Betriebsbewilligung außerhalb von Zeiträumen, in denen Beförderungen im allgemeinen Personen- und Reisegepäckverkehr stattfinden, für einen Zeitraum von höchstens einem Jahr in Betrieb genommen werden, wenn eine Prüfbescheinigung oder eine dieser

inhaltlich entsprechende Erklärung einer im Verzeichnis gemäß § 40 verzeichneten Person vorliegt, dass das Teilsystem der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entspricht.

Sonderbestimmungen für die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung

§ 106. § 37b Abs. 1 und 2 ist mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung und die Ausstellung einer neuen Sicherheitsbescheinigung zusätzlich voraussetzt, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen dem diesbezüglichen Antrag einen Prüfbericht einer benannten Stelle vorgelegt hat, aus dem ersichtlich ist, dass die Teilsysteme der von ihm in Österreich eingesetzten Schienenfahrzeuge unter Zugrundelegung der zu ihrem Genehmigungszeitpunkt relevanten TSI den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Die benannten Stellen haben hierfür die in den relevanten TSI vorgesehenen Prüf- und Bewertungsverfahren anzuwenden. Die dem Prüfbericht zugrundeliegenden Prüfungs- und Bewertungsverfahren haben den in den relevanten TSI vorgesehenen Verfahren zu entsprechen und dürfen frühestens sechs Monate vor Einlangen des Antrages durchgeführt worden sein.

Sonderbestimmungen für die Ausstellung einer Sicherheitsgenehmigung

§ 107. § 38b Abs. 1 und 2 ist mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Ausstellung einer Sicherheitsgenehmigung und die Ausstellung einer neuen Sicherheitsgenehmigung zusätzlich voraussetzt, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen dem diesbezüglichen Antrag einen Prüfbericht einer benannten Stelle vorgelegt hat, aus dem ersichtlich ist, dass die Teilsysteme seiner Eisenbahn unter Zugrundelegung der zu ihrem Genehmigungszeitpunkt relevanten TSI den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Die benannten Stellen haben hierfür die in den relevanten TSI vorgesehenen Prüf- und Bewertungsverfahren anzuwenden. Die dem Prüfbericht zugrundeliegenden Prüfungs- und Bewertungsverfahren haben den in den relevanten TSI vorgesehenen Verfahren zu entsprechen und dürfen frühestens sechs Monate vor Einlangen des Antrages durchgeführt worden sein.

4. Abschnitt

Schienenfahrzeuge

Sonderbestimmungen für die Bauartgenehmigung

§ 108. (1) Wenn für ein Schienenfahrzeug, das auf den vom Anwendungsbereich dieses Gesetzesteiles erfassten Eisenbahnen betrieben werden soll, in Österreich eine Bauartgenehmigung und in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum einer der Bauartgenehmigung entsprechende Genehmigung oder Bewilligung für dieses Schienenfahrzeug beantragt ist, hat die Behörde zu versuchen, mit den anderen nationalen Sicherheitsbehörden dieser Staaten zwecks Vereinfachung des Verwaltungsverfahrens und Minimierung des Verwaltungsaufwandes zusammenzuarbeiten und nach Möglichkeit aufgenommene Beweise dieser anderen nationalen Sicherheitsbehörden zu übernehmen und so zu würdigen, als ob sie die Behörde selbst aufgenommen hätte. § 32a ist mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Gutachten auch erst nach Einbringung des Bauartgenehmigungsantrages vorgelegt werden können und die Behörde zu bestimmen hat, welche relevanten Fachgebiete diese Gutachten zu umfassen haben.

(2) Die Behörde hat die Europäische Eisenbahnagentur über von ihr erlassene Bescheide zu unterrichten, mit denen für die Inbetriebnahme einzelner oder zahlenmäßig unbestimmter baugleicher Schienenfahrzeuge oder für die Inbetriebnahme veränderter einzelner oder zahlenmäßig unbestimmter baugleicher Schienenfahrzeuge eine Bauartgenehmigung erteilt wurde.

Europäische Fahrzeugnummer

§ 109. (1) Der Schienenfahrzeughalter eines Schienenfahrzeuges, das auf den vom Anwendungsbereich dieses Gesetzesteiles erfassten Eisenbahnen betrieben wird, hat dafür zu sorgen, dass auf dem von ihm gehaltenen Schienenfahrzeug eine europäische Fahrzeugnummer angebracht ist.

(2) Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat einem Schienenfahrzeug mit der Eintragung in das Einstellungsregister eine europäische Fahrzeugnummer zuzuteilen. Wenn in den einschlägigen TSI nichts anderes bestimmt ist, ist für ein solches Schienenfahrzeug keine europäische Fahrzeugnummer zuzuteilen, sofern für ein solches schon eine europäische Fahrzeugnummer in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zugeteilt wurde.

Eintragung in das Einstellungsregister

§ 110. (1) Der Schienenfahrzeughalter eines Schienenfahrzeuges, das auf den vom Anwendungsbereich dieses Gesetzesteiles erfassten Eisenbahnen betrieben wird, hat dafür zu sorgen,

1. dass das Schienenfahrzeug im Einstellungsregister eingetragen ist, und
2. dass Änderungen von Daten, die in dem für das Schienenfahrzeug im Einstellungsregister angelegten Datensatz aufscheinen, in das Einstellungsregister eingetragen werden.

(2) Abs. 1 gilt nicht für solche Schienenfahrzeuge, die gemäß § 114 Abs. 2 von der Erfassung im Einstellungsregister ausgenommen sind.

(3) Der Schienenfahrzeughalter hat für die Rücknahme der Eintragung eines Schienenfahrzeuges aus dem Einstellungsregister zu sorgen, wenn das Schienenfahrzeug dauernd außer Betrieb genommen wird.

3. Hauptstück

Infrastrukturregister

Inhalt des Registers

§ 111. (1) Für die unter den Anwendungsbereich dieses Gesetzesteiles fallenden Eisenbahnen haben die Eisenbahnunternehmen ein Infrastrukturregister zu erstellen. In dem Register sind für das jeweilige Teilsystem oder Teile davon die Hauptmerkmale und deren Übereinstimmung mit den in den anzuwendenden TSI vorgeschriebenen Merkmalen darzustellen. Weiters hat das Register die Angaben zu enthalten, deren Darstellung in den TSI hierfür vorgeschrieben sind.

(2) Das Infrastrukturregister hat den von der Europäischen Kommission zu erlassenden Spezifikationen für seine Aufmachung, sein Format, seinen Aktualisierungsrhythmus sowie seinen Anweisungen für die Verwendung zu entsprechen.

Veröffentlichung des Registers

§ 112. Die Infrastrukturregister sind im Internet zu veröffentlichen und in dem in den Spezifikationen gemäß § 111 Abs. 2 festgelegten Aktualisierungsrhythmus zu aktualisieren.

4. Hauptstück

Einstellungsregister

Errichtung, Führung und Aktualisierung

§ 113. (1) Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat ein Einstellungsregister zu errichten, zu führen und regelmäßig zu aktualisieren.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH Weisungen zur Errichtung, Führung und regelmäßigen Aktualisierung des Einstellungsregisters erteilen.

Inhalt

§ 114. (1) Das Einstellungsregister hat den gemeinsamen Spezifikationen, die im Anhang der Entscheidung der Kommission zur Aufnahme einer gemeinsamen Spezifikation für das nationale Einstellungsregister nach Artikel 14 Absätze 4 und 5 der Richtlinien 96/48/EG und 2001/16/EG (2007/756/EG), ABl. Nr. L 305 vom 23.11.2007 S. 30, dargelegt sind, zu entsprechen.

(2) Das Einstellungsregister dient der Erfassung von Schienenfahrzeugen, die auf den vom Anwendungsbereich dieses Gesetzesteiles erfassten Eisenbahnen in Betrieb genommen werden oder in Betrieb genommen werden sollen. Soweit es gemäß der Entscheidung 2007/756/EG geboten ist, sind von der Erfassung im Einstellungsregister solche Schienenfahrzeuge ausgenommen, die schon in einem nationalen Einstellungsregister eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum eingetragen sind.

Eintragungsverfahren

§ 115. (1) Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat zur Entscheidung über Anträge auf Eintragung von Schienenfahrzeugen in das Einstellungsregister, auf Änderung bereits erfolgter Eintragungen in das Einstellungsregister oder auf Rücknahme einer bereits erfolgten Eintragung im Einstellungsregister das AVG anzuwenden. Gegen erlassene Bescheide der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH ist die Berufung zulässig. Berufungsbehörde ist der Bundesminister für

Verkehr, Innovation und Technologie. Ist die Berufung gänzlich oder teilweise berechtigt, hat die Entscheidung über die Berufung abweichend von § 66 Abs. 4 AVG dies einerseits nur festzustellen und andererseits darin zu bestehen, dass die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH verpflichtet wird, der Berufung im Umfange ihrer festgestellten Berechtigung zu entsprechen.

(2) Der Schienenfahrzeughalter eines Schienenfahrzeuges, das im Einstellungsregister erfasst sein muss, hat dessen Eintragung im Einstellungsregister, die Eintragung von Änderung von Daten, die in dem für das Schienenfahrzeug im Einstellungsregister angelegten Datensatz aufscheinen, oder die Rücknahme einer bereits erfolgten Eintragung aus dem Einstellungsregister zu beantragen. Der Antrag hat dem in der Entscheidung 2007/756/EG vorgegebenen Formblatt zu entsprechen und alle im Formblatt abgefragten Angaben zu enthalten. Dem Antrag ist stattzugeben, wenn die Richtigkeit der in ihm enthaltenen Angaben ermittelt worden ist. Der Antrag gilt mit der Durchführung der Eintragung, der Durchführung der Änderung der Eintragung oder der Rücknahme einer Eintragung als erledigt. Dem Antragsteller ist diesfalls ein schriftlicher Registerauszug zuzustellen. Im Falle der Zuteilung einer europäischen Fahrzeugnummer hat diese aus dem Registerauszug ersichtlich zu sein.

(3) Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH ist berechtigt, Kostenbeiträge für die Erfassung eines Schienenfahrzeuges im Einstellungsregister festzulegen und deren Entrichtung demjenigen, der die Eintragung eines Schienenfahrzeuges im Einstellungsregister angemeldet hat, mit Bescheid vorzuschreiben. Bei der Ermittlung der Höhe der Kostenbeiträge sind das Kostendeckungsprinzip und die Grundsätze einer pauschalierten anteiligen Anlastung sowie das Erfordernis künftiger, das Schienenfahrzeug betreffender Datenänderungen zu berücksichtigen und ist von dem bei einer wirtschaftlichen, zweckmäßigen und sparsamen Gebarung notwendigen Aufwand bei der Erfüllung dieser Aufgaben auszugehen.

Auskunft über Daten und Angaben

§ 116. (1) Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat Vorkehrungen zu treffen, dass

1. dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Landeshauptmann, wenn dies zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben nach dem Eisenbahngesetz 1957 erforderlich ist,
2. Personen, die im Einstellungsregister als Instandhaltungsstelle eingetragen sind, im Hinblick auf die ihnen in dieser Eigenschaft zugewiesenen Schienenfahrzeuge und auf ihre Person,
3. Personen, die Schienenfahrzeuge im Einstellungsregister registriert haben lassen, im Hinblick auf diese Schienenfahrzeuge und auf ihre Person,
4. der Europäischen Eisenbahnagentur, wenn die Auskunftserteilung zum Zwecke der Untersuchung, wie sich die Umsetzung der Richtlinie 2008/57/EG in der Praxis auswirkt, erforderlich ist,
5. der Schienen-Control GmbH, wenn dies für die Entscheidung einer Beschwerde, mit der die Zuweisung einer Zugtrasse begehrt wird, erforderlich ist,
6. Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Hinblick auf die Schienenfahrzeuge, die auf ihren Eisenbahnen betrieben werden oder betrieben werden sollen, oder
7. der Unfalluntersuchungsstelle, wenn dies zur Untersuchung von Vorfällen erforderlich ist, im Hinblick auf in solchen Vorfällen involvierten Schienenfahrzeuge,

Auskunft über die im Einstellungsregister enthaltenen Daten und Angaben erteilt wird und die datenschutzrechtliche Zulässigkeit einer solchen Auskunftserteilung gewährleistet wird.

(2) Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat denjenigen Behörden eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union oder einer anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, die für ein im Einstellungsregister erfasstes Schienenfahrzeug eine der Bauartgenehmigung und der Betriebsbewilligung entsprechende Genehmigung oder Bewilligung erteilt haben, Änderungen der auf dieses Schienenfahrzeug bezüglichen Daten, die Abwrackung dieses Schienenfahrzeuges oder die beabsichtigte Entscheidung, dieses Schienenfahrzeug nicht mehr länger im Einstellungsregister erfasst sein zu lassen, unverzüglich anzuzeigen.

5. Hauptstück

Instandhaltung von Schienenfahrzeugen

Schienenfahrzeughalter

§ 117. (1) Schienenfahrzeughalter eines Schienenfahrzeuges ist, wer als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter ein Schienenfahrzeug als Beförderungsmittel nutzt und als solcher in dem für dieses Schienenfahrzeug angelegten Datensatz eines nationalen Einstellungsregisters eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum eingetragen ist.

(2) Als Schienenfahrzeughalter darf in das inländische Einstellungsregister nur eingetragen werden, wer als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter ein Schienenfahrzeug als Beförderungsmittel nutzt oder nutzen wird und das von ihm gehaltene Schienenfahrzeug in das inländische Einstellungsregister eingetragen ist oder gleichzeitig eingetragen werden soll.

Instandhaltungsstelle

§ 118. (1) Eine Instandhaltungsstelle ist eine Stelle, die für die Instandhaltung eines in einem nationalen Einstellungsregisters eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum eingetragenen Schienenfahrzeuges zuständig ist und in einem solchen Einstellungsregister in dem für dieses Schienenfahrzeug angelegten Datensatz als solche eingetragen ist.

(2) Als Instandhaltungsstelle für die Instandhaltung eines Schienenfahrzeuges ist zuständig und kann sein:

1. der Schienenfahrzeughalter für ein von ihm gehaltenes Schienenfahrzeug, solange er die Funktion einer Instandhaltungsstelle selbst wahrnimmt, oder
2. ein Dritter solange, als er gegenüber dem Schienenfahrzeughalter zur Wahrnehmung der Funktion einer Instandhaltungsstelle für ein von diesem gehaltenes Schienenfahrzeug vertraglich verpflichtet ist.

Zuständigmachung einer Instandhaltungsstelle

§ 119. Ein Schienenfahrzeughalter hat für ein von ihm gehaltenes Schienenfahrzeug eine Instandhaltungsstelle zuständig zu machen und diese für das betreffende Schienenfahrzeug im inländischen Einstellungsregister eintragen zu lassen, wenn das Schienenfahrzeug ins inländische Einstellungsregister eingetragen ist oder eingetragen werden soll.

Aufgabe einer Instandhaltungsstelle

§ 120. (1) Eine Instandhaltungsstelle ist für die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen zuständig.

(2) Eine Instandhaltungsstelle kann die Instandhaltung eines Schienenfahrzeuges selbst durchführen oder durch Werkstättenbetreiber durchführen lassen.

Einrichtung eines Instandhaltungssystems

§ 121. (1) Eine Instandhaltungsstelle hat ein Instandhaltungssystem einzurichten, das gewährleistet, dass sich ein Schienenfahrzeug, für dessen Instandhaltung sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand befindet. Zu diesem Zwecke hat sie sicherzustellen, dass die Instandhaltung des Schienenfahrzeuges erfolgt:

1. auf Grund der Instandhaltungsunterlagen des Schienenfahrzeuges;
2. auf Grund von Instandhaltungsbestimmungen dieses Bundesgesetzes oder von Verordnungen, die auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassen sind;
3. auf Grund von Instandhaltungsbestimmungen in Bauartgenehmigungsbescheiden oder in Genehmigungen oder Bewilligungen anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder anderer Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, die einer Bauartgenehmigung entsprechen;
4. auf Grund von Instandhaltungsbestimmungen in den einschlägigen TSI.

(2) Die Instandhaltungsstelle hat den Schienenfahrzeughalter, soweit er nicht selbst die Funktion einer Instandhaltungsstelle ausübt, zur Vorführung des Schienenfahrzeuges innerhalb einer Frist von acht Wochen aufzufordern, wenn Instandhaltungsmaßnahmen an dem Schienenfahrzeug gemäß der Instandhaltungsbestimmungen (Abs. 1 Z 1 bis 4) durchzuführen sind.

Zertifizierung des Instandhaltungssystems

§ 122. (1) Eine Instandhaltungsstelle für Güterwagen darf diese Tätigkeit nur ausüben, wenn sie über ein Zertifikat einer gemäß Akkreditierungsgesetz hiezu befugten Zertifizierungsstelle verfügt, in dem ausgewiesen ist, dass ihr Instandhaltungssystem für Güterwagen der von der Europäischen Kommission gemäß Artikel 14a Abs. 5 der Richtlinie 2004/49/EG erlassenen Maßnahme zur Einführung eines Zertifizierungssystems entspricht.

(2) Eines von einer zur Durchführung von Zertifizierungen befugten Stelle mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder mit Sitz in einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum ausgestelltes Zertifikat, in dem ausgewiesen ist, dass das Instandhaltungssystem für Güterwagen einer Instandhaltungsstelle der gemäß Artikel 14a Abs. 5 der Richtlinie 2004/49/EG erlassenen Maßnahme zur Einführung eines Zertifizierungssystems entspricht, wird einem von einer akkreditierten Zertifizierungsstelle mit Sitz in Österreich ausgestellten diesbezüglichen Zertifikat gleichgehalten.

(3) Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich dürfen ab dem Zeitpunkt, ab dem sie der im Abs. 1 angeführten Maßnahme zur Einführung eines Zertifizierungssystems zu entsprechen haben, die Funktion einer Instandhaltungsstelle für Güterwagen außerdem nur dann ausüben, wenn die Berechtigung zur Ausübung dieser Funktion durch Eintragung in die Sicherheitsbescheinigung Teil A und B beurkundet ist. Diese Eintragung ist beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu beantragen und von diesem vorzunehmen, wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen nachweist, dass es Inhaber eines Zertifikates gemäß Abs. 1 oder 2 ist.

(4) Eisenbahninfrastrukturunternehmen dürfen ab dem Zeitpunkt, ab dem sie der im Abs. 1 angeführten Maßnahme zur Einführung eines Zertifizierungssystems zu entsprechen haben, die Funktion einer Instandhaltungsstelle für Güterwagen außerdem nur dann ausüben, wenn die Berechtigung zur Ausübung dieser Funktion durch Eintragung in der Sicherheitsgenehmigung beurkundet ist. Diese Eintragung ist beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu beantragen und von diesem vorzunehmen, wenn das Eisenbahninfrastrukturunternehmen nachweist, dass es Inhaber eines Zertifikates gemäß Abs. 1 oder 2 ist.“

21. § 125 Abs. 1 lautet:

„(1) Eisenbahnen im Sinne dieses Gesetzesteiles sind diejenigen inländischen Hauptbahnen, Nebenbahnen oder Teile derselben, die in der Kartendarstellung 3.17 des Anhanges I des Beschlusses Nr. 661/2010/EU über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes als solche des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und des transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystems ausgewiesen sind.“

22. § 126 Abs. 3 lautet:

„(3) Wer Inhaber einer Fahrerlaubnis und einer Bescheinigung ist, in der ein Triebfahrzeug der Klasse B und eine Eisenbahn eingetragen sind, ist auch berechtigt, ein Triebfahrzeug der in seiner Bescheinigung eingetragenen Klasse B auf einer vernetzten Nebenbahn, die nicht zum österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum konventionellen österreichischen Eisenbahnsystem gehört, selbstständig zu führen und zu bedienen, sofern er über die erforderliche Streckenkenntnis verfügt.“

23. Im § 162 Abs. 6 wird im einleitenden Satzteil die Wortgruppe „der §§ 47c und 49“ durch die Wortgruppe „des § 49“ ersetzt, und in der Z 2 wird der Klammerausdruck „(§ 45 Abs. 3, §§ 35 und 36 VStG)“ durch den Klammerausdruck „(§ 30 Abs. 3, §§ 35 und 36 VStG)“ ersetzt.

24. § 165 lautet:

„**§ 165.** Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro zu bestrafen, wer

1. entgegen § 96 Abs. 1 eine Interoperabilitätskomponente in Verkehr bringt,
2. einer Verordnung nach § 96 Abs. 2 zuwider handelt,
3. entgegen § 96 Abs. 5 den Organen der Bezirksverwaltungsbehörde den Zutritt zu den Geschäfts- und Betriebsräumen oder den dem Geschäft und Betrieb dienenden Grundstücken verweigert,
4. entgegen § 103 Abs. 1 ein Teilsystem betreibt,
5. entgegen § 109 Abs. 1 nicht für die Anbringung einer europäischen Fahrzeugnummer auf einem Schienenfahrzeug sorgt;

6. entgegen § 110 Abs. 1 nicht für die vorgeschriebenen Eintragungen in das Einstellungsregister sorgt,
7. entgegen § 111 Abs. 1 kein Infrasturkturregister erstellt,
8. entgegen § 119 keine Instandhaltungsstelle für ein Schienenfahrzeug zuständig macht,
9. entgegen § 121 Abs. 2 ein Schienenfahrzeug nicht der Instandhaltungsstelle vorführt, oder
10. entgegen § 122 Abs. 1 die Tätigkeit einer Instandhaltungsstelle ausübt.“

25. § 170 samt Überschrift lautet:

„Bezugnahme auf Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaft

§ 170. Durch dieses Bundesgesetz werden folgende Rechtsakte der Europäischen Gemeinschaft umgesetzt:

1. Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 237 vom 24.08.1991 S. 25, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2007/58/EG, ABl. Nr. L 315 vom 3.12.2007 S. 44;
2. Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen, ABl. Nr. L 143 vom 27.06.1995 S 70, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/49/EG, ABl. Nr. L 164 vom 30.04.2004 S. 44;
3. Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur, ABl. Nr. L 75 vom 15.03.2001 S. 29, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2007/58/EG, ABl. Nr. L 315 vom 3.12.2007 S. 44;
4. Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 191 vom 18.07.2008 S. 01, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2011/18/EU zur Änderung der Anhänge II, V und VI der Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft, ABl. Nr. L 57 vom 2.03.2011 S 21;
5. Richtlinie 2004/49/EG über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung, ABl. Nr. L 164 vom 30.04.2004 S. 44, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2008/110/EG, ABl. Nr. L 345 S. 62;
6. Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Züge und Lokomotiven im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen, ABl. Nr. L 315 vom 3.12.2007 S. 51.“

26. Im § 171 entfallen die Abs. 2 und 3 sowie beim bisherigen Abs. 1 die Gliederungsbezeichnung „(1)“.

27. § 175 Abs. 4, 5, 6, 7 und 21 entfallen.

28. Im § 13b entfällt das Anführungszeichen nach dem Satzende. Im § 21c Abs. 1 Z 7 wird das Wort „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ durch das Wort „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ ersetzt, im § 59a Abs. 1 wird die Wortfolge „und der Zusatzleistung“ durch die Wortfolge „und die Zusatzleistung“ ersetzt, im § 78b Abs. 2 Z 1 wird die Wortgruppe „unzumutbar ist“ durch die Wortgruppe „unzumutbar sind“ ersetzt, im § 154 Abs. 7 wird die Wortgruppe „oder der Erlangung“ durch die Wortgruppe „oder die Erlangung“ ersetzt, im § 157 Abs. 1 wird die Wortgruppe „Das Fahrerlaubnis-Registers“ durch die Wortgruppe „Das Fahrerlaubnis-Register“, und im § 164 Abs. 5 Z 1 wird die Wortgruppe „oder allgemeinen Geschäftsbedingungen“ durch die Wortgruppe „oder die allgemeinen Geschäftsbedingungen“ ersetzt. Im § 175 Abs. 2 wird das Zitat „§ 57 Z 4“ durch das Zitat „§ 57 Z 3“ ersetzt.