

## **Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Unfalluntersuchungsgesetz geändert wird**

### **Vereinfachte wirkungsorientierte Folgenabschätzung**

Einbringende Stelle:	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Vorhabensart:	Bundesgesetz
Laufendes Finanzjahr:	2020
Inkrafttreten/ Wirksamwerden:	2020

### **Vorblatt**

#### **Problemanalyse**

Die Europäische Union hat sich zum Ziel gesetzt, einen einheitlichen Eisenbahnraum zu schaffen und den Schienenverkehr in Europa zu stärken. Durch eine Harmonisierung des Rechts und der beim Eisenbahnverkehr anzuwendenden Vorschriften sollen noch vorhandene unterschiedliche Vorgaben der Mitgliedstaaten überwunden werden. Durch Vereinheitlichung unterschiedlicher technischer Systeme im notwendigen Umfang soll nach und nach ein interoperables Schienennetz in ganz Europa möglich werden. Gleichzeitig soll ein einheitlicher Eisenbahnmarkt geschaffen werden, zu dem jeder zu gleichen Bedingungen Zugang erhält und in dem sowohl der Wettbewerb der Eisenbahnen untereinander als auch die Position der Eisenbahn im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern gestärkt wird.

Die Arbeiten an einem einheitlichen europäischen Eisenbahnraum wurden im Jahr 1991 mit der Richtlinie 91/440/EWG (enthält die Verpflichtung an die Unternehmen ihre Geschäftsbereiche Infrastruktur und Verkehrsbetrieb buchhalterisch zu trennen) eingeläutet. Bei der nächsten Etappe im Rahmen des ersten Eisenbahnpakets (beschlossen 2001) wurden der diskriminierungsfreie Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sichergestellt und insbesondere die Unabhängigkeit der Infrastrukturbetreiber vom Staat, die Entflechtung, die Aufsicht und die Zugangsrechte weiter ausgestaltet.

Das zweite Eisenbahnpaket (beschlossen 2004) brachte im Regulierungsbereich vor allem eine Erweiterung des Netzzugangs im Güterverkehr mit sich. Darüber hinaus wurde die technische Harmonisierung vorangetrieben und die Rechtsgrundlage für die Schaffung der Europäischen Eisenbahnagentur geschaffen. Im dritten Eisenbahnpaket (beschlossen 2007) wurde der Netzzugang weiter auf den grenzüberschreitenden Personenverkehr einschließlich der Kabotage ausgedehnt, Lok- und Triebfahrzeuglenkberechtigungen harmonisiert Rechte und Pflichten für Fahrgäste eingeführt. Im Jahre 2012 wurde mit der so genannten „Recast-Richtlinie“ die Harmonisierung und inhaltliche Erweiterung dieser bisherigen Richtlinien im Umfeld des ersten Eisenbahnpaketes vorgenommen und insbesondere die Rolle des Regulators gestärkt.

Die Europäische Union hat im Jahr 2016 das sogenannte vierte Eisenbahnpaket erlassen, das folgende drei Richtlinien enthält:

- Richtlinie (EU) 2016/2370 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur;
- Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems; und
- Richtlinie (EU) 2016/798 über die Eisenbahnsicherheit.

Die Richtlinie (EU) 2016/2370, fachsprachlich auch als marktrelevante Säule des vierten Eisenbahnpaketes bezeichnet, wurde bereits durch eine Novelle des Eisenbahngesetzes 1957 umgesetzt (BGBl. I Nr. 60/2019).

Die neue Interoperabilitätsrichtlinie und die neue Sicherheitsrichtlinie, beide fachsprachlich auch als technische Säule des vierten Eisenbahnpaketes bezeichnet, sehen als Umsetzungstermin den 16. Juni 2019 vor, wobei diese Richtlinien den Mitgliedstaaten die Möglichkeit einräumen, diesen Umsetzungstermin unter Angabe von Gründen an die Europäische Kommission um ein Jahr zu verlängern. Von dieser Verlängerungsmöglichkeit wurde österreichischerseits Gebrauch gemacht, sodass diese beiden Richtlinien bis spätestens 16. Juni 2020 umzusetzen sind. Mit der Richtlinie (EU) 2020/700 wurde den Mitgliedstaaten die Möglichkeit eingeräumt, die Umsetzungsfrist 16. Juni 2020 bis 31. Oktober 2020 zu verlängern. Auch von dieser Verlängerungsmöglichkeit wurde österreichischerseits Gebrauch gemacht, sodass diese beiden Richtlinien bis spätestens 31. Oktober 2020 umzusetzen sind.

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf soll die technische Säule des 4. Eisenbahnpaketes umgesetzt werden, und somit ein wesentlicher Beitrag zur Verwirklichung des einheitlichen Europäischen Eisenbahnraums geleistet werden.

### **Ziel(e)**

- Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit des Eisenbahnsystems
- Aufrechterhaltung und Weiterentwicklung der Eisenbahnsicherheit
- Reduktion der Kosten und Dauer von Genehmigungsverfahren
- Bestimmung eines optimalen Niveaus der technischen Harmonisierung, um grenzüberschreitende Eisenbahnverkehrsdienste in der Union und mit Drittländern zu erleichtern, zu verbessern und auszubauen
- Reduktion nationaler Regelungen

### **Inhalt**

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme(n):

- Einführung einer Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen durch die Eisenbahngesellschaft oder im Falle eines nur nationalen Einsatzes eines Schienenfahrzeuges durch das BMK
- Ersatz der bisherigen Sicherheitsbescheinigung durch eine einheitliche Sicherheitsbescheinigung
- Einschränkung der Möglichkeit zur Erlassung nationaler Sicherheitsvorschriften
- Regelungen über Anforderungen und Funktionen des Instandhaltungssystems von für die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen zuständigen Stellen
- Regelung der Befugnisse der Eisenbahnbehörden im Zuge einer Überprüfung und Überwachung

### **Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag**

Das Vorhaben trägt dem Wirkungsziel "Sicherung der Mobilität von Menschen, Gütern und Informationen unter Berücksichtigung ökologischer, sozialer und wirtschaftlicher Nachhaltigkeit" der Untergliederung 41 Verkehr, Innovation und Technologie im Bundesvoranschlag des Jahres 2020 bei.

Aus der gegenständlichen Maßnahme ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen auf den Bund, die Länder, die Gemeinden oder auf die Sozialversicherungsträger

### **Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union**

Die vorgeschlagenen Änderungen im Eisenbahngesetz 1957 sind mit dem Unionsrecht vereinbar; sie dienen der Umsetzung der Vorgaben aus dem Unionsrecht.

### **Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens**

Keine

Diese Folgenabschätzung wurde mit der Version 5.6 des WFA – Tools erstellt (Hash-ID: 1121946089).

