

960 der Beilagen

7

Vorblatt**Problem:**

Österreich ist auf Grund 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, wobei die angekündigten Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) selbst erst folgen.

Ziel:

Durch verbindlich anzuwendende grundlegende Anforderungen und darauf fußende 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 In-Verkehr-Bringens 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 eine Klagserhebung im Vertragsverletzungsverfahren vor dem EuGH (vergleiche Urteil vom 25. Oktober 2001 in der Rechtsache C-460/00).

Finanzielle Auswirkungen:

Kosten für die Vollziehung dieses Gesetzes sind nicht bzw. nicht in bezifferbarer Höhe zu erwarten.

Als Auswirkungen auf weitere Sicht sind festzuhalten, dass die heranstehenden TSI für künftige Bau- und Ausbauprojekte der jeweiligen Kategorie für einen Hochgeschwindigkeitsverkehr von vornherein in die Planungen einzubeziehen sein werden.

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.

Verhältnis zu Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Der Entwurf sieht ausschließlich Maßnahmen vor, zu denen der Bund auf Grund zwingender Vorschriften der Richtlinie 96/48/EG verpflichtet ist.

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 wurde ein erster Schritt in diese Richtung gesetzt, dem nun die Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität selbst folgen werden. Im Übrigen soll an diesem System mittels der Richtlinie ähnlicher Gestaltung – wenn auch mit schwierigeren Ausgangsvoraussetzungen für die technische Harmonisierung – für den so genannten konventionellen Verkehr weitergearbeitet werden.

Die vorliegende Richtlinie beinhaltet 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 In-Verkehr-Bringen 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).

Bezüglich zu erwartender finanzieller Auswirkungen ist festzuhalten, dass die Vollziehung überwiegend dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zufällt. In der Übergangsphase könnte aus der Bearbeitung eventueller Ausnahmeanträge im Einzelfall und aus Mitteilungspflichten eine gewisse Mehrarbeit entstehen. Was die den Bezirksverwaltungsbehörden zukommende, dem gewerblichen Bereich affine Überwachungsfunktion beim In-Verkehr-Bringen von Komponenten anlangt, ist diese als anlassbezogene Missbrauchsaufsicht einzustufen. Es ist davon auszugehen, dass die österreichischen

Unternehmen und Planungs- und Errichtungsgesellschaften auf EG-geprüfte Komponenten achten werden und der Anreiz für Gewerbetreibende, Interoperabilitätskomponenten in Verkehr zu bringen, für die keine EG-Erklärung vorliegt, gering ist, sodass aus dieser Bestimmung keine finanziellen Auswirkungen a priori ableitbar erscheinen.

Was die mittelbaren weiteren Auswirkungen aus den TSI anlangt, ist im Sinne des auch in der Richtlinie selbst festgehaltenen ökonomischen Übergangs vorgesehen, dass die anhängigen und in fortgeschrittenem Planungsstadium befindlichen Vorhaben ausgeklammert und nach dem derzeitigen österreichischen Regelwerk finalisiert werden. Daraus ergibt sich, dass TSI in der Praxis künftig auf Vorhaben des österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems anzuwenden und von vornherein in die Planungen einzubeziehen sein werden. Ob bzw. in welche der für einen Hochgeschwindigkeitsverkehr relevanten Kategorien einzelne Vorhaben in Österreich fallen, ist Gegenstand einer österreichischen Beurteilung, die in dem gerade in einer Aktualisierung befindlichen Leitlinien (samt Kartenteil) der Transeuropäischen Netze zum Ausdruck kommt.

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 Z 1 bis 3 (§ 26 Abs. 5, § 30 lit. b, Änderung von Paragraphenbezeichnungen):

Durch die Einfügung eines neuen Abschnittes IVb mit 17 neuen Paragraphen ist eine Umnummerierung der bisherigen §§ 86 bis 96 sowie die Änderung von Zitierungen in den §§ 26 Abs. 5 und 30 lit. b erforderlich.

Zu Z 4 (§ 86):

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

Zu Z 4 (§§ 87 u. 88):

Das österreichische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, zu dem in Entsprechung zu den eisenbahnrechtlichen Begriffen Hauptbahnen oder Teile derselben und Fahrbetriebsmittel gehören, wird anhand technischer Parameter festgelegt.

Ausgewiesen ist es als 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 bzw. aus der Kartendarstellung 3.11 im Anhang I Abschnitt 3 ersichtlichen transeuropäischen Eisenbahnnetzes. Hinzuzufügen ist, dass die in dieser Erstfassung als Teile des Hochgeschwindigkeitssystems bzw. seiner Kategorien nach dem damaligen Planungsstand ausgewiesenen Vorhaben gerade einer aktualisierenden Revision unterzogen werden sollen.

Konkret wird die der Planung zugrunde zu legende Kategorie (§ 88 Z 1) für ein Vorhaben im Rahmen der gemäß Bundesbahngesetz 1992, Hochleistungsstreckengesetz und Bundesgesetz zur Errichtung der „Brenner Eisenbahn GmbH“ ergehenden Übertragungsverordnungen im Einzelfall auszuweisen sein.

Zu Z 4 (§§ 89, 90, 92, 93 u. 98):

Die Definition der Begriffe Interoperabilität, Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI), grundlegende Anforderungen, Interoperabilitätskomponenten und Teilsysteme folgt 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.

Die TSI sind als Entscheidungen der Kommission vorgesehen und werden im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften kundgemacht. Sie werden unmittelbar anzuwenden sein, für die Ausgestaltung des künftigen österreichischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems, für die Prüfung der Erfüllung der grund-

10

960 der Beilagen

legenden Anforderungen, und die Ergebnisse werden in einschlägige Verfahren nach dem Eisenbahngesetz einfließen.

Der Begriff Europäische Spezifikationen ist bereits im § 15 Z 21 BVergG definiert, sodass eine nochmalige Definition im Rahmen dieses Gesetzesvorhabens nicht notwendig ist.

Zu Z 4 (§ 91):

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

Zu Z 4 (§ 94):

Entsprechend der Vorgabe der Richtlinie 96/48/EG wird das In-Verkehr-Bringen 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 verbieten. Mit der Überwachung ist im gegebenen Sachzusammenhang des In-Verkehr-Bringens von Komponenten – wobei es um eine anlassbezogene Missbrauchsaufsicht geht – die Bezirksverwaltungsbehörde betraut.

Zu Z 4 (§ 95):

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 Z 4 (§ 96):

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 Z 4 (§ 97):

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 Europäischen Kommission und den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union mitzuteilen.

Zu Z 4 (§ 99):

Die Interoperabilität eines strukturellen Teilsystems 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 Z 4 (§ 100):

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. Ein solches vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu führendes Ausnahmegenehmigungsverfahren für die Nichtanwendbarkeit der TSI im Einzelfall wird in der Regel auf Antrag des Eisenbahnunternehmens bzw. der Planungs- und Errichtungsgesellschaft einzuleiten und mit der entsprechenden Unterlage zu begründen sein.

Zu Z 4 (§ 101):

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 Z 4 (§ 102):

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