

## **Erläuterungen**

### **Allgemeiner Teil**

Mit dem Ziel, die unterschiedlichen Anforderungen an die Sicherheit des Betriebes von Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu harmonisieren, wurde im Jahr 2004 die Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und die Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung der Fahrwegkapazität der Eisenbahnen, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (kurz: Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit) erlassen. Deren Regelungen wurden allesamt in Österreich umgesetzt, insbesondere im Eisenbahngesetz 1957, und bezüglich der Unfalluntersuchung im Rahmen des Unfalluntersuchungsgesetzes.

Mit Schriftsatz vom 20. Mai 2014 hat die Europäische Kommission beim Gerichtshof der Europäischen Union eine Klage gegen die Republik Österreich eingereicht, weil nach einer umfassenden Prüfung der Umsetzung einzelne Punkte verblieben, in denen nach Ansicht der Europäischen Kommission die österreichischen gesetzlichen Bestimmungen nicht ausreichend genau die Vorgaben aus der Richtlinie umsetzen. Das System der Umsetzung im Sinne der Eisenbahnsicherheit selbst wurde dabei nicht in Frage gestellt.

Um einen Rechtsstreit zu vermeiden und eine vollständige Rechtsklarheit bei der Umsetzung herzustellen wird vorgeschlagen, die Bestimmungen zur Umsetzung ergänzend anzupassen.

#### **Kompetenzgrundlage:**

Die verfassungsrechtlichen Kompetenzgrundlagen für die vorliegenden Gesetzesmaterien liegen im Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG und im Art. 10 Abs. 1 Z 7 B-VG.

### **Besonderer Teil**

#### **Zu Artikel 1 (Änderung des Eisenbahngesetzes 1957):**

##### **Zu Z 1 (§ 37a Abs. 5):**

Wenn Änderungen von Rechtsvorschriften Änderungen von rechtsverbindlichen Sicherheitsanforderungen mit sich bringen, wird üblicherweise in Übergangsbestimmungen geregelt, inwieweit und wie sie den Bestand betreffen. Im Rahmen der Sicherheitsmanagementsysteme, die sowohl in den Eisenbahnverkehrsunternehmen als auch in den Eisenbahninfrastrukturunternehmen eingeführt sind, sind Verfahren zur Einhaltung neuer und geänderter Rechtsvorschriften nach Maßgabe des § 39b Abs. 1 Z 3 bereits vorgesehen.

Vor Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen die nötigen Vorkehrungen zur Gewährleistung der Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen und des Verkehrs auf Haupt- und vernetzten Nebenbahnen gemäß § 37a Abs. 1 nachzuweisen und eine Genehmigung durch die Behörde einzuholen.

Gemäß Art 10 Abs. 5 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit ist für den Fall, dass es nach Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung zu wesentlichen Änderungen des rechtlichen Rahmens kommt, im neuen Abs. 5 des § 37a vorgesehen, dass auch seitens der Behörde eine Überprüfung zur Sicherheitsbescheinigung verlangt werden kann. Als Behörde ist bezüglich der Sicherheitsbescheinigung der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zuständig. Der rechtliche Rahmen ist in unmittelbar anwendbaren Rechtsvorschriften vorgegeben, womit sowohl die innerstaatlichen Rechtsvorschriften in Bundesgesetzen und Verordnungen als auch sonstige unmittelbar anwendbare Rechtsvorschriften wie insbesondere die unionsrechtlichen Verordnungen erfasst sind. Die Änderungen in solchen Rechtsvorschriften sind hier relevant, wenn sie wesentliche Änderungen zu den Anforderungen an die Sicherheitsbescheinigung mit sich bringen. Im Hinblick auf solche Änderungen kann die Behörde die Überprüfung durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen verlangen, welche sich darauf zu richten hat, ob die Vorkehrungen weiterhin geeignet sind. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat die Ergebnisse der Überprüfung der Behörde mitzuteilen. Sollte die Überprüfung ergeben, dass die Vorkehrungen nicht mehr geeignet sind, hat das Eisenbahnverkehrsunternehmen geeignete Vorkehrungen zu treffen und genehmigen zu lassen.

**Zu Z 2 (§ 38a Abs. 3):**

Nach den Vorgaben der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit ist nicht nur bezüglich der Sicherheitsbescheinigungen, sondern (im Art. 11 Abs. 2) auch bezüglich der Sicherheitsgenehmigungen eine behördlich verlangte Überprüfung vorzusehen, wenn es zu wesentlichen Änderungen der Anforderungen aufgrund einer Änderung im rechtlichen Rahmen kommt. Daher soll eine zu § 37a Abs. 5 bezüglich der Sicherheitsbescheinigungen von Eisenbahnverkehrsunternehmen gleichartige Regelung auch bezüglich der Sicherheitsgenehmigungen von Eisenbahninfrastrukturunternehmen eingefügt werden, im neuen Abs. 3 des § 38a.

Auch die von einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen verlangte Überprüfung hat sich darauf zu richten, ob die Vorkehrungen weiterhin geeignet sind. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die Ergebnisse der Überprüfung der Behörde mitzuteilen. Sollte die Überprüfung ergeben, dass die Vorkehrungen nicht mehr geeignet sind, hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen geeignete Vorkehrungen zu treffen und der Behörde nachzuweisen.

**Zu Z 3 (§ 41a):**

Die allgemeine Regelung über Entscheidungspflicht gemäß § 73 Abs. 1 AVG, wonach über einen Antrag ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber sechs Monate nach dem Einlangen zu entscheiden ist, ist grundsätzlich auch auf die Verwaltungsverfahren der Eisenbahnbehörden anzuwenden, soweit das Eisenbahngesetz 1957 keine abweichende Bestimmung enthält. Eine abweichende Bestimmung, welche aufgrund einer unionsrechtlichen Vorgabe notwendig wurde, enthält es im § 15f bezüglich eines Antrages auf Erteilung einer Verkehrsgenehmigung. Die weitere unionsrechtliche Vorgabe gemäß Art. 17 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit erfordert es, eine besondere Regelung zur Entscheidungspflicht auch für die Erfüllung der Aufgaben der Sicherheitsbehörde einzufügen, wonach sie innerhalb von vier Monaten nach Vorliegen aller angeforderten Informationen zu entscheiden hat. Im dazu vorgesehenen § 41a sind nach Z 1 und 2 zunächst die Entscheidungen über die vor einer Inbetriebnahme erforderlichen Anträge auf Erteilung einer Betriebsbewilligung betroffen, wenn ein strukturelles Teilsystem (zur Interoperabilität) betroffen ist; die Teilsysteme sind im § 100 in Verbindung mit Anhang II der Richtlinie 2008/57/EG definiert. Nach Z 3 bis 5 sind weiters die Entscheidungen über Anträge zur Genehmigung von Vorkehrungen und auf Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung sowie über Anträge auf Ausstellung einer Sicherheitsgenehmigung betroffen.

**Zu Z 4 (§ 170 Z 4 und 5):**

Es werden die zuletzt erfolgten Änderungen der Richtlinie 2008/57/EG und der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit ausgewiesen.

**Zu Artikel 2 (Änderung des Unfalluntersuchungsgesetzes):****Zu Z 1 (§ 5 Abs. 2):**

Die Europäische Kommission beanstandet, dass die bisherige Definition des Begriffs „Unfall“ in § 5 Abs. 2 nicht alle Fälle des Art. 3 lit k der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit abdeckt. Die Definition des Art. 3 lit k der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit wird daher explizit in § 5 Abs. 2 übernommen.

**Zu Z 2 (§ 9 Abs. 2):**

Die Europäische Kommission beanstandet, dass die Erwägungen im Zusammenhang mit der Einleitung einer fakultativen Sicherheitsuntersuchung, die in Art. 19 Abs. 2 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit angeführt werden, im Unfalluntersuchungsgesetz nicht explizit festgelegt worden sind. § 9 Abs. 2 übernimmt daher explizit die Kriterien des Art. 19 Abs. 2 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit.

**Zu Z 3 (§ 14 Abs. 1):**

§ 14 Abs. 1, erster Satz öffnet das Stellungnahmeverfahren einer Sicherheitsuntersuchung für alle am Vorfall Beteiligten. § 14 Abs. 1, zweiter Satz öffnet die Sicherheitsuntersuchung im Bereich Schiene gemäß den Kriterien des Art. 22 Abs. 3 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit für weitere Beteiligte und gibt diesen zusätzlich zu den von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes regelmäßig herauszugebenden Informationen über die Untersuchung und ihren Verlauf weiters auch die Möglichkeit zur Stellungnahme und durch die Übersendung des vorläufigen Untersuchungsberichtes auch den Zugang zu den Ergebnissen.

**Zu Z 4 (§ 16 Abs. 2 und 3):**

§ 16 Abs. 2 erster Satz sieht unverändert die Herausgabe von Sicherheitsempfehlungen unabhängig vom Stand des Untersuchungsverfahrens vor. Der zweite Satz des Abs. 2 wird im Interesse einer leichteren Lesbarkeit in den Abs. 3 verschoben. § 16 Abs. 3 enthält nunmehr explizit die Sicherheitsbehörde als Adressatin sämtlicher Sicherheitsempfehlungen. Weiters wird nunmehr ausdrücklich die Verpflichtung

für Adressaten von Sicherheitsempfehlungen aus dem Bereich der Schiene angeführt, die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes mindestens jährlich über jene Maßnahmen zu informieren, die als Reaktion auf die erhaltenen Sicherheitsempfehlungen ergriffen wurden oder geplant sind. Damit wird Art. 25 Abs. 3 der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit umgesetzt.

**Zu Z 5 (§ 21 Abs. 2):**

Es erfolgt eine redaktionelle Anpassung.

**Zu Z 6 (vor § 26):**

Es erfolgt eine redaktionelle Anpassung.

**Zu Z 7 (§ 26):**

Es erfolgt in Z 1 eine Aktualisierung zur letzten Änderung der Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit.