

Entwurf **)

Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Unfalluntersuchungsgesetz geändert werden

Der Nationalrat hat beschlossen:

Artikel 1 Änderung des Eisenbahngesetzes 1957

Das Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 60/2019, wird wie folgt geändert:

1. § 9b samt Überschrift lautet:

„Stand der Technik

§ 9b. (1) Der Stand der Technik im Sinne dieses Bundesgesetzes ist der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher technologischer Verfahren, Einrichtungen, Bau- und Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erwiesen und erprobt ist. Bei der Bestimmung des Standes der Technik sind insbesondere vergleichbare Verfahren, Einrichtungen, Bau- oder Betriebsweisen heranzuziehen und die Verhältnismäßigkeit zwischen dem Aufwand für die nach der vorgesehenen Betriebsform erforderlichen technischen Maßnahmen und dem dadurch bewirkten Nutzen für die jeweils zu schützenden Interessen zu berücksichtigen.

(2) Der Nachweis des Standes der Technik ist jedenfalls auch als erbracht anzusehen, soweit die Einhaltung der anerkannten Regeln der Technik erwiesen werden kann.

(3) Unter den im Abs.2 genannten anerkannten Regeln der Technik sind die geltenden einschlägigen TSI, die in den geltenden einschlägigen TSI angeführten europäischen Normen oder, sofern keine einschlägigen TSI vorhanden oder in den geltenden einschlägigen TSI angeführten europäischen Normen zur Anwendung kommen, die einschlägigen nationalen Vorschriften und europäischen harmonisierten Normen zu verstehen.“

2. Nach § 10a wird folgender § 10b samt Überschrift eingefügt:

„Akteure

§ 10b. (1) Akteure sind Eisenbahnunternehmen und andere natürliche oder juristische Personen, die die Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen potentiell beeinflussen können.

[Art. 4 Abs. 4erster Unterabs. RL (EU) 2016/798]

(2) Akteure sind insbesondere:

1. Hersteller, das sind natürliche oder juristische Personen, die Produkte in Gestalt von Interoperabilitätskomponenten, Teilsystemen oder Schienenfahrzeugen herstellen bzw. konstruieren oder herstellen lassen, und die diese Produkte unter ihrem eigenen Namen oder unter ihrer eigenen Marke in Verkehr bringen;

[Art. 2 Z 36 RL (EU) 2016/797, Art. 4 Abs. 4 erster Unterabs. RL (EU) 2016/798]

2. Instandhaltungsbetriebe;

**) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

- [Art. 4 Abs. 4erster Unterabs. RL (EU) 2016/798]
3. Halter;
[Art. 4 Abs. 4erster Unterabs. RL (EU) 2016/798]
4. Dienstleister;
[Art. 4 Abs. 4erster Unterabs. RL (EU) 2016/798]
5. Beförderer, das sind natürliche oder juristische Personen, die Beförderungen nach Maßgabe eines Beförderungsvertrages durchführen;
[Art. 3 Z 29 und Art. 4 Abs. 4erster Unterabs. RL (EU) 2016/798]
6. Absender, das sind natürliche oder juristische Personen, die Güter entweder für sich selbst oder einen Dritten versendet;
[Art. 3 Z 23 (berichtigt) und Art. 4 Abs. 4erster Unterabs. RL (EU) 2016/798]
7. Empfänger, das sind natürliche oder juristische Personen, die Güter nach Maßgabe eines Beförderungsvertrages erhalten; wenn die Beförderung der Güter ohne Beförderungsvertrag erfolgt, gilt die natürliche oder juristische Person, die die Güter bei deren Ankunft übernimmt, als Empfänger;
[Art. 3 Z 24 und Art. 4 Abs. 4erster Unterabs. RL (EU) 2016/798]
8. Verloader, das sind natürliche oder juristische Personen, die verpackte Güter, Kleincontainer oder ortsbewegliche Tanks in oder auf einen Wagen oder Container verladen oder die einen Container, einen Schüttgutcontainer, einen Gascontainer mit mehreren Elementen, einen Tankcontainer oder einen ortsbeweglichen Tank auf einen Wagen verladen;
[Art. 3 Z 25 und Art. 4 Abs. 4erster Unterabs. RL (EU) 2016/798]
9. Entlader, das sind folgende natürliche oder juristische Personen:
- a) die einen Container, einen Schüttgutcontainer, einen Gascontainer mit mehreren Elementen, einen Tankcontainer oder einen ortsbeweglichen Tank von einem Wagen entladen;
 - b) die verpackte Container, Kleincontainer, oder ortsbewegliche Tanks von einem Wagen oder Container entladen; oder
 - c) die Güter aus einem Tank (Tankwagen, abnehmbarem Tank, ortsbeweglichem Tank oder Tankcontainer) oder aus einem Batteriewagen oder Gascontainer mit mehreren Elementen oder aus einem Wagen, Großcontainer oder Kleincontainer für Güter in loser Schüttung oder einem Schüttcontainer entladen;
- [Art. 3 Z 26 und Art. 4 Abs. 4erster Unterabs. RL (EU) 2016/798]
10. Befüller, das sind natürliche oder juristische Personen, die Güter in einen Tank (einschließlich Tankwagen, Wagen mit abnehmbarem Tank, ortsbeweglichen Tank oder Tankcontainer), in einen Wagen, Großcontainer oder Kleincontainer für Güter in loser Schüttung oder in einen Batteriewagen oder Gascontainer mit mehreren Elementen einfüllen;
[Art. 3 Z 27 und Art. 4 Abs. 4erster Unterabs. RL (EU) 2016/798]
11. Entleerer, das sind natürliche oder juristische Personen, die Güter aus einem Tank (einschließlich Tankwagen, Wagen mit abnehmbarem Tank, ortsbeweglichen Tank oder Tankcontainer), einem Wagen, einem Großcontainer oder Kleincontainer für Güter in loser Schüttung oder aus einem Batteriewagen oder Gascontainer mit mehreren Elementen entleeren.“
[Art. 3 Z 28 und Art. 4 Abs. 4erster Unterabs. RL (EU) 2016/798]

3. § 12 samt Überschrift lautet:

Behördenzuständigkeit

§ 12. (1) Soweit sich aus diesem Bundesgesetz keine Zuständigkeit der Bundesministerin/des Bundesministers für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, der Schienen-Control Kommission oder der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH oder einer Bezirksverwaltungsbehörde ergibt, ist der Landeshauptmann als Behörde zuständig für:

1. alle Angelegenheiten der Nebenbahnen, Straßenbahnen und nicht-öffentlichen Eisenbahnen einschließlich des Verkehrs auf all diesen Eisenbahnen;
2. die In-Eid-Nahme oder die Ermächtigung zur In-Eid-Nahme von Eisenbahnaufsichtsorganen solcher Eisenbahnunternehmen, die ausschließlich Neben- oder Straßenbahnen betreiben.“

(2) Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist als Behörde zuständig für:

****)** In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

1. alle Angelegenheiten der Hauptbahnen;
2. folgende Angelegenheiten von vernetzten Nebenbahnen:
 - a) die Entscheidung über Anträge nach §§ 14a, 14c, 14d, § 21a Abs. 3, § 25 und § 28 Abs. 1;
 - b) die Erklärung nach § 28 Abs. 6;
 - c) die Entziehung der Konzession gemäß § 14e;
3. folgende Angelegenheiten von nicht vernetzten Nebenbahnen:
 - a) die Entscheidung über Anträge nach §§ 14a, 14c, 14d und § 28 Abs. 1;
 - b) die Erklärung nach § 28 Abs. 6;
 - c) Entziehung der Konzession gemäß § 14e;
4. alle Angelegenheiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen;
5. alle Angelegenheiten der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtungen, sonstiger in diesem Bundesgesetz geregelten Schulungseinrichtungen und der sachverständigen Prüfer;
6. die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung, über Anträge nach § 31g und über Anträge auf Erteilung der Betriebsbewilligung, jeweils für Eisenbahnanlagen oder nicht ortsfeste eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen, die über den Betrieb von oder den Verkehr auf einer Hauptbahn hinaus auch dem Betrieb von oder dem Verkehr auf einer Nebenbahn, einer Straßenbahn oder einer nicht-öffentlichen Eisenbahn dienen;
7. die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der Bauartgenehmigung, über Anträge nach § 32d und über Anträge auf Erteilung der Betriebsbewilligung, jeweils für Schienenfahrzeuge, die sowohl zum Betrieb auf Hauptbahnen, als auch zum Betrieb auf Nebenbahnen, Straßenbahnen oder nicht-öffentlichen Eisenbahnen bestimmt sind;
8. die Entscheidung über Anträge auf Erteilung der Bauartgenehmigung und über Anträge nach § 33c, jeweils für eisenbahnsicherungstechnische Einrichtungen, die über den Betrieb einer Hauptbahn oder dem Verkehr auf einer Hauptbahn hinaus auch dem Betrieb von oder dem Verkehr auf einer Nebenbahn, einer Straßenbahn oder einer nicht-öffentlichen Eisenbahn dienen;
9. die Entscheidung über Anträge nach § 21 Abs. 6 und die Angelegenheiten des § 21 Abs. 8 solcher Eisenbahnunternehmen, die über den Betrieb einer Hauptbahn hinaus auch Nebenbahnen, Straßenbahnen oder nicht-öffentliche Eisenbahnen betreiben;
10. die In-Eid-Nahme oder die Ermächtigung zur In-Eid-Nahme von Eisenbahnaufsichtsorganen solcher Eisenbahnunternehmen, die über den Betrieb von Hauptbahnen hinaus auch Nebenbahnen oder Straßenbahnen betreiben.
11. in Angelegenheiten, deren Wahrnehmung in unmittelbar anwendbaren Rechtsakten der Europäischen Union, deren Regelungsgegenstand im Zusammenhang mit der Interoperabilität des Eisenbahnsystems oder mit der Sicherheit des Betriebes von Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen oder des Verkehrs auf Eisenbahnen steht, der nationalen Sicherheitsbehörde zugewiesen ist.“

(3) Wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, kann die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie den örtlich zuständigen Landeshauptmann im Einzelfall zur Wahrnehmung seiner Aufgaben und Befugnisse ermächtigen, insbesondere

1. zur Durchführung des Baugenehmigungsverfahrens;
2. zur Durchführung des Betriebsbewilligungsverfahrens;
3. zur Durchführung der Verfahren gemäß den §§ 42 und 43.

4. § 13a Abs. 1 und 2 lauten:

„(1) Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat für jedes Jahr einen Bericht über seine Tätigkeiten im Vorjahr im Zusammenhang mit dem Betrieb von den in den Anwendungsbereich des 11. Teiles fallenden Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen und dem Verkehr auf solchen Eisenbahnen zu erstellen. Der Jahresbericht ist bis spätestens 30. September des dem Berichtsjahr folgenden Kalenderjahres im Internet auf der Internetseite des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu veröffentlichen und der Eisenbahngentur der Europäischen Union zu übermitteln.

(2) Der Jahresbericht hat Angaben über Folgendes zu enthalten:

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

1. Entwicklung der Sicherheit des Betriebes von Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und des Verkehrs auf Eisenbahnen einschließlich einer Zusammenstellung der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren im Einklang mit Art. 5 Abs. 1 der Richtlinie (EU) 2016/798 über Eisenbahnsicherheit, ABl. Nr. L 138 vom 11.05.2016 S. 102;
2. wichtige Änderungen von Bundesgesetzen und auf Grundlage von Bundesgesetzen erlassenen Verordnungen, deren Regelungsgegenstand der Bau oder der Betrieb von im Abs. 1 angeführten Eisenbahnen, der Betrieb von Schienenfahrzeugen auf solchen Eisenbahnen und der Verkehr auf Eisenbahnen ist;
3. Ergebnisse und Erfahrungen im Zusammenhang mit der Kontrolle von Infrastrukturbetreibern und Eisenbahnunternehmen, einschließlich der Anzahl und der Ergebnisse von Inspektionen und Audits;
4. Entwicklungen bei Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen; und
5. Erfahrungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit der Anwendung der einschlägigen gemeinsamen Sicherheitsmethoden (CSM).“

[Art. 19 RL (EU) 2016/798]

5. Dem § 15h Abs. 1 wird folgender Satz angefügt:

„Liegen die Voraussetzungen für eine erteilte Verkehrsgenehmigung nicht mehr vor, ist das Eisenbahnverkehrsunternehmen verpflichtet, dies der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie unverzüglich mitzuteilen.“

6. Im § 15h Abs. 3 treten an die Stelle des ersten Satzes folgende Sätze:

„Hat ein Eisenbahnverkehrsunternehmen sechs Monate lang die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten eingestellt oder innerhalb von sechs Monaten ab Erlassung der Verkehrsgenehmigung noch keine Eisenbahnverkehrsdienste erbracht, hat es dies der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie anzuzeigen. Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist in diesem Fall befugt, vom Eisenbahnverkehrsunternehmen den Nachweis zu verlangen, dass die erforderlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung nach wie vor vorliegen.“

7. Dem § 15j werden folgende Abs. 4 bis 6 angefügt:

„(4) Die Behörden, die rechtskräftige Straferkenntnisse im Sinne des § 15c Z 3 erlassen haben, haben dies der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie unverzüglich mitzuteilen.

(5) Die Insolvenzgerichte haben der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie das Vorliegen der in § 15c Z 2 genannten Fälle unverzüglich mitzuteilen.

(6) Die Strafgerichte haben der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie das Vorliegen der in § 15c Z 1 genannten rechtskräftigen Verurteilungen unverzüglich mitzuteilen.“

8. Im § 16e lautet der letzte Satz:

„Des Weiteren gilt § 15j Abs. 3 bis 6.“

9. § 19 Abs. 3 lautet:

„(3) Ein zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auf Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen ist verpflichtet,

1. die Schienenfahrzeuge, Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und sonstiges Zugehör unter Berücksichtigung der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Verkehrs auf der Eisenbahn zu bauen, zu erhalten, zu ergänzen und nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und entsprechend der nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Genehmigungen und Bewilligungen zu betreiben,
2. dafür zu sorgen, dass von ihm für Tätigkeiten zur Gewährleistung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn eingesetzte Eisenbahnbedienstete dafür geeignet und zuverlässig sind,

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

3. dafür zu sorgen, dass die Schienenfahrzeuge, Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und sonstiges Zugehör von Personen, die zu deren Benutzung oder Betretung befugt sind, im Rahmen dieser Befugnis gefahrlos benutzt werden können,

und hat diesbezüglich die notwendigen Vorkehrungen zu treffen.“

10. § 19a Abs. 1 erster Satz lautet:

„Eisenbahnunternehmen, die über kein zertifiziertes oder genehmigtes Sicherheitsmanagementsystem im Sinne des 11. Teiles verfügen, haben durch Anstalten des Bundes oder eines Bundeslandes, akkreditierte Konformitätsbewertungsstellen oder benannte Stellen im Rahmen des fachlichen Umfangs ihrer Akkreditierung, Ziviltechniker, jeweils im Rahmen ihrer Befugnisse, Technische Büros-Ingenieurbüros im Rahmen ihrer Fachgebiete oder durch im Verzeichnis gemäß § 40 geführte Personen, jeweils im Rahmen ihres eisenbahntechnischen Fachgebietes, in einem Zeitraum von jeweils fünf Jahren regelmäßig wiederkehrend prüfen zu lassen, ob Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel einschließlich der Schienenfahrzeuge und sonstiges Zugehör den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes, den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen und den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungs-, Bauartgenehmigungs- und Betriebsbewilligungsbescheiden noch entsprechen.“

11. Nach § 19c wird folgender § 19d samt Überschrift eingefügt:

„Änderung der Zustelladresse, Zustellungsbevollmächtigter

§ 19d (1) Eisenbahnunternehmen haben der Behörde Änderungen der Zustelladresse im Sinne von § 2 Z 3 Zustellgesetz unverzüglich bekannt zu geben.

(2) Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Eisenbahnverkehrsdienste im Inland erbringen und über keine Zustelladresse im Inland verfügen, haben

1. andere natürliche Personen mit Hauptwohnsitz im Inland, oder
2. andere juristische Personen oder eingetragene Personengesellschaften, wenn diese einen zur Empfangnahme von Dokumenten befugten Vertreter mit Hauptwohnsitz im Inland haben,

gegenüber der Behörde zur Empfangnahme von Dokumenten zu bevollmächtigen und der Behörde namhaft zu machen. Darüber hinaus kann einem Eisenbahnverkehrsunternehmen ohne Zustelladresse in Österreich im Wege des Triebfahrzeugführers wirksam zugestellt werden.“

12. § 21a Abs. 5 lautet:

„(5) Ist Verhalten einschließlich der Ausbildung der im Abs. 1 angeführten Bediensteten bereits durch unmittelbar anwendbare unionsrechtliche Regelungen, durch Bundesgesetz oder in auf Grund von Bundesgesetzen ergangenen Verordnungen geregelt, so bedarf es für ein solches Verhalten einschließlich der Ausbildung keiner Regelung durch allgemeine Anordnungen.“

13. § 21b wird folgender Abs. 3 angefügt:

„(3) Triebfahrzeugführer und andere Betriebsbedienstete, die unmittelbar Zeugen eines Unfalls werden, bei dem eine Person getötet oder verletzt wird und welcher sich in direkten Zusammenhang mit ihrer Tätigkeit ereignet, sind für einen Zeitraum von 72 Stunden, gerechnet ab dem Unfallzeitpunkt, von jeglicher Arbeitsleistung freizustellen. Von der Freistellung kann abgesehen werden, wenn ein psychologisches Gutachten einen begründeten Zweifel an der medizinischen oder psychologischen Eignung ausschließt.“

14. Im § 21c Abs. 1 und 3 wird die Wortfolge „Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie Mobilität, Innovation und Technologie“ und im Abs. 4 die Wortfolge „des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „der Bundesministerin/des Bundesministers für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie“ ersetzt.

15. § 21c Abs. 1 Z 1 lautet:

- „1. Kategorien von Tätigkeiten festlegen, welche die Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn und des Verkehrs auf einer Eisenbahn gewährleisten, und welche im Hinblick auf die Anforderungen an die Sicherheit und Ordnung und die Erfordernisse des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn und des Verkehrs auf Eisenbahnen von Eisenbahnbediensteten eines Eisenbahnunternehmens erst nach erfolgter Ausbildung durch ein Eisenbahnunternehmen oder durch den Betreiber einer Schulungseinrichtung ausgeführt werden dürfen, wenn in einem oder

**) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

mehreren, von sachverständigen Prüfern ausgestellten Zeugnissen dokumentiert ist, dass der Eisenbahnbedienstete über die für diese Tätigkeiten erforderliche Eignung verfügt,“

16. § 21c Abs. 1 Z 7 lautet:

„7. Zeitabstände festlegen, innerhalb der von den Eisenbahnunternehmen zu prüfen oder prüfen zu lassen ist, ob die Eisenbahnbediensteten noch über die für die Ausführung der Tätigkeiten erforderliche Eignung verfügen, sowie die Art und Weise dieser Prüfung bestimmen,“

17. Dem § 21c Abs. 4 wird folgender Satz angefügt:

„Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat ein Verzeichnis der Schulungseinrichtungen, deren Betrieb genehmigt ist, mit Name, Anschrift und Kennnummer zu führen und im Internet bereitzustellen.“

18. Nach § 21c Abs. 4 werden folgende Abs. 5 und 6 angefügt:

„(6) § 155a ist sinngemäß auf Schulungseinrichtungen anzuwenden.

(7) § 150a ist sinngemäß auf die im Abs. 3 angeführten sachverständigen Prüfer anzuwenden.“

19. § 32 Abs. 1 lautet:

„(1) Vor Erteilung einer Betriebsbewilligung ist für die Inbetriebnahme einzelner oder zahlenmäßig unbestimmter baugleicher Schienenfahrzeuge sowie veränderter einzelner oder zahlenmäßig unbestimmter baugleicher Schienenfahrzeuge eine Bauartgenehmigung erforderlich. Dies gilt nicht für Schienenfahrzeuge, die in den Anwendungsbereich des 8. Teiles fallen.“

20. § 36 Abs. 1 Z 4 lautet:

„4. bei Abtragungen, soweit diese nicht bestehende Übergänge zwischen der Eisenbahn und anderen Verkehrsträgern beseitigen oder erheblich beschränken.“

21. Im 3. Teil entfallen das 8. bis 10. Hauptstück samt Überschriften (§§ 37 bis 39d); das 11. Hauptstück des 3. Teiles erhält die Bezeichnung „8. Hauptstück“.

22. § 40 Abs. 1 wird folgender Satz angefügt:

„Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat das Verzeichnis im Internet bereitzustellen.“

23. § 41 erster Satz lautet:

„In anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in anderen Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder in der Schweizer Eidgenossenschaft erteilte Genehmigungen, Bewilligungen oder sonstige für die Ausübung der Zugangsrechte erforderliche Rechtsakte, die inhaltlich den nach diesem Bundesgesetz erforderlichen entsprechen, werden letzteren gleichgehalten; ausgenommen davon sind einer Sicherheitsbescheinigung Teil B, einer nach dem 31. Oktober 2020 erteilten Genehmigung für das Inverkehrbringen von Schienenfahrzeugen und einer Fahrzeugtypengenehmigung entsprechende Genehmigungen, Bewilligungen oder sonstige Rechtsakte.“

24. § 41a entfällt.

25. § 47a entfällt

26. Im 4. Teil entfallen die Überschriften „1. Hauptstück Bauliche Umgestaltung von Verkehrswegen, Auflassung schienengleicher Eisenbahnübergänge“ sowie „2. Hauptstück Schienengleiche Eisenbahnübergänge“.

27. §§ 48 bis 49 samt Überschriften lauten:

„Sicherung von sowie Verhalten bei Annäherung an und Übersetzen von schienengleichen Eisenbahnübergängen

§ 48. (1) Die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie legt durch Verordnung fest, in welcher Weise schienengleiche Eisenbahnübergänge der Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs einerseits und der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf der Straße andererseits entsprechend zu sichern sind und inwieweit bestehende Sicherungseinrichtungen an schienengleichen Eisenbahnübergängen weiterbelassen werden dürfen. Die Träger der Straßenbaulast sind zur kostenlosen

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

Duldung von Sicherungseinrichtungen und Verkehrszeichen, welche im Zusammenhang mit der Sicherung des Eisenbahnübergangs stehen, verpflichtet.

(2) Über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung von schienengleichen Eisenbahnübergängen, die von den jeweiligen Gruppen von Straßenbenutzern zu gleichen Bedingungen benützt werden dürfen, (Eisenbahnkreuzungen) hat die Behörde amtswegig oder auf Anregung nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse durch Bescheid zu entscheiden. Sind auf Grund der örtlichen Verhältnisse Beschränkungen für den Straßenverkehr wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder das Verbot des Befahrens der Eisenbahnkreuzung für bestimmte Straßenverkehrsteilnehmer notwendig, so hat die Behörde diese durch Verordnung anzuordnen und durch die entsprechenden Straßenverkehrszeichen kundzumachen.

(3) Nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge dürfen nur von den hiezu Berechtigten und nur unter den aus Sicherheitsgründen vom Eisenbahnunternehmen im Einvernehmen mit Wegeberechtigten festzulegenden Bedingungen benützt werden. Die zur Anwendung kommenden Sicherungsmaßnahmen haben sich an diesen Bedingungen zu orientieren. Kommt es zwischen Eisenbahnunternehmen und Wegeberechtigten nicht binnen sechs Monaten zu einem Einvernehmen über die Benützungsbedingungen, so hat auf Antrag einer der beiden Parteien die Behörde auf Grundlage der gemäß Abs. 1 zu erlassenden Verordnung die Benützungsbedingungen durch Bescheid festzulegen.

(4) Die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat zur möglichsten Hintanhaltung von Gefährdungen des Verkehrs auf der Schiene und der Straße durch Verordnung Vorschriften über das Verhalten bei der Annäherung an und bei der Übersetzung von Eisenbahnkreuzungen sowie über die Beachtung der die Eisenbahnkreuzung sichernden Verkehrszeichen zu erlassen.

(5) Abweichend von § 50 Abs. 1 kann die Behörde in ihrer Entscheidung gemäß Abs. 2 auch die Anbringung von bildverarbeitenden technischen Einrichtungen zur Ahndung der Missachtung eines von einer Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage abgegebenen Rotlichtzeichens (§ 50 Abs. 1 Z 1) anordnen.

(6) Eisenbahnunternehmen dürfen Eisenbahnkreuzungen zeitweilig sperren, wenn die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs einerseits und die Sicherheit des Verkehrs auf der Straße andererseits dies erfordern. Dies gilt insbesondere bei Elementarereignissen sowie bei unvorhergesehen aufgetretenen Gebrechen, Störungen oder Gefahrensituationen auf der Schiene oder auf der Straße. Ist der Grund für die Sperrung weggefallen, so ist diese unverzüglich aufzuheben. Eine Sperrung ist der örtlich für Angelegenheiten des Straßenverkehrs zuständigen Behörde unverzüglich zu melden, der Behörde dann, wenn diese länger als zwölf Stunden andauert.

Bauliche Umgestaltung von Verkehrswegen, Auflassung schienengleicher Eisenbahnübergänge

§ 48a. (1) Die Behörde hat auf Antrag eines zum Bau und zum Betrieb von Hauptbahnen, Nebenbahnen, Anschlussbahnen oder Materialbahnen mit beschränkt-öffentlichem Verkehr berechtigten Eisenbahnunternehmens oder eines Trägers der Straßenbaulast oder von Amts wegen

1. an einer bestehenden Eisenbahnkreuzung die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege oder
2. die Auflassung einer Eisenbahnkreuzung einschließlich beiderseits der Eisenbahn allenfalls erforderlicher Absperrungen

durch Bescheid anzuordnen. Für die Durchführung einer solchen Anordnung ist eine Frist von mindestens zwei Jahren zu setzen.

(2) Eine bauliche Umgestaltung gemäß Abs. 1 Z 1 ist nur dann anzuordnen, wenn dies

1. zur Verbesserung der Sicherheit und der Abwicklung des sich kreuzenden Verkehrs erforderlich und
2. den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar ist.

(3) Eine Auflassung von Eisenbahnkreuzungen gemäß Abs. 1 Z 2 ist nur dann anzuordnen, wenn

1. das verbleibende oder das in diesem Zusammenhang umzugestaltende Straßen- und Wegenetz oder sonstige in diesem Zusammenhang durchzuführende Ersatzmaßnahmen den Verkehrserfordernissen entsprechen,
2. die durch die Auflassung erforderlichen Umwege für die Straßenbenützer zumutbar sind, und
3. die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Straßen- und Wegenetzes oder die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern wirtschaftlich zumutbar sind.

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

(4) Die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie kann durch Verordnung nähere Bestimmungen für die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen erlassen.

(5) Über die Auflassung eines nicht-öffentlichen Eisenbahnübergangs sowie allenfalls erforderliche Ersatzmaßnahmen ist zwischen Eisenbahnunternehmen und Wegeberechtigten eine privatrechtliche Vereinbarung zu schließen. Kommt es zwischen Eisenbahnunternehmen und Wegeberechtigten nicht binnen sechs Monaten zu einer privatrechtlichen Vereinbarung, so hat auf Antrag einer der beiden Parteien die Behörde auf Grundlage der Kriterien der gemäß Abs. 3 zu erlassenden Verordnung und unter Anwendung der Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes durch Bescheid zu entscheiden, wenn dies aus öffentlichen Verkehrsinteressen erforderlich ist.

Kostentragung

§ 49. (1) Sofern zwischen den Verkehrsträgern kein Einvernehmen über die Tragung der Kosten für

1. die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung von Eisenbahnkreuzungen gemäß § 48 Abs. 2,
2. die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege gemäß § 48a Abs. 1 Z 1 oder
3. die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen gemäß § 48a Abs. 1 Z 2

erzielt wird, sind die Kosten je zur Hälfte vom Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zu tragen.

(2) Die Kosten der Sicherungseinrichtungen für Materialbahnen, ausgenommen solche mit beschränkt-öffentlichem Verkehr, sind vom Eisenbahnunternehmen alleine zu tragen sind, sofern nicht eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird.

(3) Die Kosten der Sicherungsmaßnahmen für nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge sind vom Eisenbahnunternehmen alleine zu tragen, sofern nicht eine andere Regelung vereinbart oder zivilgerichtlich angeordnet wird.

(4) Die Kosten für die im Zusammenhang mit der Auflassung einer Eisenbahnkreuzung erforderlichen Abtragungen und allenfalls erforderlichen Absperrungen beiderseits der Eisenbahn sind zur Gänze vom Eisenbahnunternehmen zu tragen.

(5) Falls ein Verkehrsträger dies bis spätestens sechs Monate nach Einlangen einer Aufforderung zur Kostentragung, welcher eine detaillierte und nachvollziehbare Kostenaufstellung beizuschließen ist, beantragt, hat die Behörde durch Bescheid darüber zu entscheiden,

1. welche Kosten in die Kostenaufteilungsmasse einzubeziehen sind, und
2. in welchem Ausmaß jeder der Verkehrsträger diese zu tragen hat.

Bis zur rechtskräftigen Entscheidung über die von den Verkehrsträgern zu tragenden Kosten gilt die im Abs. 1 festgelegte Kostentragungsregelung. Leitet der Verkehrsträger keine Verfahren ein, so gilt der geforderte Kostenanteil als vereinbart.

(6) In die Kostenaufteilungsmasse sind

1. im Falle der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung die Kosten
 - a. der für die Erfüllung der behördlichen Anordnung gemäß § 48 Abs. 2 notwendigen Errichtung neuer oder Ergänzung bestehender Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen einschließlich der Gleiseindeckung, und
 - b. von mit der Sicherung der Eisenbahnkreuzung in ursächlichem Zusammenhang stehenden baulichen Umgestaltungen im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich der Eisenbahnkreuzung, und
 - c. der künftigen Erhaltung und Inbetriebhaltung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen einschließlich der Gleiseindeckung,
2. im Falle der baulichen Umgestaltung der Verkehrswege die Kosten
 - a. der Baumaßnahmen sowie damit in ursächlichem Zusammenhang stehende technische Anpassungen im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich der Eisenbahnkreuzung, und
 - b. der künftigen Erhaltung und Inbetriebhaltung der umgestalteten Verkehrswege,
3. im Falle der Auflassung einer Eisenbahnkreuzung die Kosten
 - a. für in ursächlichem Zusammenhang mit der Auflassung der Eisenbahnkreuzung stehende Umgestaltungen des Wegenetzes oder sonstige Ersatzmaßnahmen im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich der verbleibenden oder baulich umzugestaltenden Eisenbahnkreuzungen, und

****)** In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

- b. der künftigen Erhaltung und Inbetriebhaltung der umgestalteten Anlagen oder durchgeführten Ersatzmaßnahmen

einzurechnen. Soweit im Entscheidungszeitpunkt die Kosten der künftigen Erhaltung und Inbetriebhaltung nicht betragsmäßig dargestellt werden können, sind diese als abstrakt abgegrenzte Position in die Kostenaufteilungsmasse einzubeziehen. Die Kosten der künftigen Erhaltung und Inbetriebhaltung sind als jährliche Zahlungen auf Grundlage eines Basiswertes unter jährlicher Valorisierung oder, soweit dies vereinbart wird, als einmalige Vorauszahlung anzusetzen.

(7) Bei der Festsetzung der von den Verkehrsträgern zu tragenden Kostenanteile sind

1. die seit der letzten behördlichen Entscheidung über die auf dieser Eisenbahnkreuzung zur Anwendung kommende Sicherung eingetretenen Änderungen des Verkehrs auf der Eisenbahn und der Straße, welche geeignet sind, Auswirkungen auf das sichere Überqueren der Eisenbahnkreuzung zu haben, insbesondere
 - a. Änderungen oder angestrebte Änderungen der Frequenz auf der Schiene und der Straße,
 - b. Änderungen oder angestrebte Änderungen der örtlich zulässigen Geschwindigkeit auf der Schiene und der Straße, oder
 - c. Änderungen oder angestrebte Änderungen im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich der Eisenbahnkreuzung, welche Auswirkungen auf die Räumbarkeit derselben haben;
2. die durch die Maßnahme gemäß Abs. 1 Z 1 bis 3 erzielte Verbesserung der Sicherheit und der Abwicklung des Verkehrs auf der Eisenbahn und der Straße, insbesondere
 - a. Verbesserung der Sicherheit auf der Schiene und auf der Straße,
 - b. Verbesserung der Ordnung und des Ablaufs des Eisenbahnbetriebs oder der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs der Straße,
 - c. Einbindung in überörtliche Verkehrsleiteinrichtungen, oder
 - d. Verbesserungen aus ökologischer Sicht;
3. durch die Maßnahme gemäß Abs. 1 Z 1 bis 3 erzielte allfällige Ersparnisse für die Verkehrsträger, insbesondere
 - a. Verringerung von Personalkosten,
 - b. Verringerung des Aufwandes für Erhaltung und Inbetriebhaltung oder der Straßenerhaltung, oder
 - c. Energieersparnisse, und
4. für im alleinigen Sonderinteresse eines Verkehrsträgers gelegene Maßnahmen oder Anlagenelemente aufgewendete Mehrkosten

zu berücksichtigen.

(8) Die Behörde hat sich bei der Kostenfestsetzung des Gutachtens einer Sachverständigenkommission zu bedienen. Die Sachverständigenkommission besteht aus einem Vorsitzenden und zwei weiteren Mitgliedern. Die Mitglieder und für jedes Mitglied zumindest ein Ersatzmitglied sind von der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu bestellen. Der Vorsitzende (Ersatzmitglied) muss rechtskundig sein. Von den weiteren Mitgliedern (Ersatzmitgliedern) muss eines eine technische Fachperson des Eisenbahnwesens sowie eines eine technische Fachperson des Straßenwesens sein.

(9) Die Geschäftsführung der Sachverständigenkommission obliegt der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH. Die Mitglieder der Sachverständigenkommission haben Anspruch auf Ersatz der angemessenen Reisekosten und Barauslagen sowie auf ein Sitzungsgeld. Die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit der Bundesministerin/dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf den Umfang der von der Sachverständigenkommission wahrzunehmenden Gutachtenstätigkeit durch Verordnung pauschalierte Beträge für das Sitzungsgeld der Mitglieder festlegen.“

28. § 53a Abs. 2 lautet:

„(2) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat außerdem die Mitbenützung der Eisenbahninfrastruktur für Prüffahrten von Schienenfahrzeugen gegen Kostenersatz einzuräumen:

1. Unternehmen, die Schienenfahrzeuge erzeugen;
2. Antragstellern im Zuge von Ermittlungen in einem von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union oder der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie,

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

Mobilität, Innovation und Technologie geführten Verfahren zur Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen;

[Art. 21 Abs. 5 letzter Unterabs. RL (EU) 2016/797]

3. Eisenbahnunternehmen, bevor sie ein Schienenfahrzeug in dem in der Genehmigung für das Inverkehrbringen ausgewiesenen Verwendungsgebiet einsetzen.

[Art. 23 Abs. 2 letzter Unterabs. RL (EU) 2016/797]

Diese Unternehmen und die Antragsteller haben hiebei die Pflichten auf Grund des § 19 sinngemäß einzuhalten.“

29. § 59 Abs. 1 lautet:

„(1) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat nach Konsultation mit den Beteiligten Schienennetz-Nutzungsbedingungen in deutscher Sprache und in einer anderen Amtssprache der Europäischen Union zu erstellen.“

[Art. 27 Abs. 1 erster Satz RL 2012/34/EU]

30. Dem § 65 wird folgender Abs. 10 angefügt:

„(10) Zuweisungsstellen haben gegebenenfalls zu überprüfen, ob es erforderlich ist, Fahrwegkapazitätsreserven innerhalb des fertig erstellten Netzfahrplanes vorzuhalten, um auf vorhersehbare Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, die nicht bei der Netzfahrplanerstellung zu berücksichtigen sind (Ad-Hoc-Begehren), schnell reagieren zu können.“

[Art. 48 Abs. 2 erster Satz RL 2012/34/EU]

31. § 65c Abs. 1 letzter Satz lautet:

„Dies hat auch bei Eisenbahninfrastruktur zu erfolgen, bei der abzusehen ist, dass ihre Kapazität, einschließlich der gemäß § 65 Abs. 10 vorhersehbaren notwendigen Kapazität, in naher Zukunft nicht ausreichen wird.“

[Art. 48 Abs. 2 letzter Satz RL 2012/34/EU]

32. § 67b wird folgender Abs. 5 angefügt:

„(5) Die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie kann durch Verordnung nähere Festlegungen treffen, welche umweltbezogenen Auswirkungen eingehoben werden können und wie deren Messverfahren und Berechnungen zu erfolgen haben.“

33. Nach § 67i wird folgender § 67j samt Überschrift eingefügt:

„Entgelte für Instandhaltung

§ 67j. Für zum Zwecke der Instandhaltung von Eisenbahninfrastruktur genutzte Fahrwegkapazität können Entgelte erhoben werden. Diese Entgelte dürfen den Nettoertragsverlust, der dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen aufgrund der Instandhaltung entsteht, nicht übersteigen.“

[Art. 31 Abs. 9 RL 2012/34/EU]

34. Im § 75c Abs. 1 wird die Wortfolge „Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung – Teil B“ durch die Wortfolge „Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung“ ersetzt.

35. § 75d samt Überschrift lautet:

„Ausbildung und Qualifikation

§ 75d. (1) Die Schulung gemäß § 75c hat den Eisenbahnbediensteten die auf eine Eisenbahn Bezug habenden erforderlichen Streckenkenntnisse, die Betriebsvorschriften und –verfahren, die Systeme für Signalgebung und Zugsteuerung/Zugsicherung, Zugüberwachungen und die für die betreffenden Strecken geltenden Notfallverfahren zu vermitteln. Die Eisenbahnbediensteten sind zur Feststellung der vermittelten Kenntnisse zu prüfen und das Prüfungsergebnis ist in Zeugnissen zu dokumentieren.

[Art. 13 Abs. 1 zweiter und dritter Unterabs. RL (EU) 2016/798]

(2) Bei der Einstellung neuer Triebfahrzeugführer, Zugbegleiter und sonstigem Personal, das sicherheitskritische Aufgaben wahrnimmt, können Eisenbahnverkehrsunternehmen alle zuvor bei anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen absolvierten Schulungen, Qualifizierungen und dort gemachten Erfahrungen berücksichtigen.

**) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

[Art. 13 Abs. 3 erster Satz RL (EU) 2016/798]

(3) Eisenbahnverkehrsunternehmen haben Triebfahrzeugführer, Zugbegleitern und sonstigem Personal, das sicherheitskritische Aufgaben wahrnimmt, den Zugang zu allen Dokumenten, die ihre Schulungen, Qualifikationen und Erfahrungen belegen, sowie die Vervielfältigung dieser Dokumente zu ermöglichen.

[Art. 13 Abs. 3 zweiter Satz RL (EU) 2016/798]

(4) Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen sind dafür verantwortlich, dass das mit sicherheitskritischen Aufgaben betraute Personal über den dafür notwendigen Ausbildungsstand und über die dafür notwendigen Qualifikationen verfügt.“

[Art. 13 Abs. 4 RL (EU) 2016/798]

36. Der 8. Teil lautet:

„8. Teil

Interoperabilität

1. Hauptstück

Geltungsbereich, Zweck

Geltungsbereich

§ 86. (1) Dieser Gesetzesteil gilt für zum österreichischen Eisenbahnsystem gehörige Hauptbahnen und vernetzte Nebenbahnen sowie für Schienenfahrzeuge, die auf solchen Eisenbahnen betrieben oder betrieben werden sollen.

(2) Dieser Gesetzesteil gilt nicht für:

1. vernetzte Nebenbahnen, die von Hauptbahnen funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, im Stadt- oder Vorortverkehr genützt werden;

[Art. 1 Abs. 3 lit c) RL (EU) 22016/797]

2. Infrastrukturen und Schienenfahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden;

[Art. 1 Abs. 4 lit. b) und RL (EU) 2016/797]

3. vernetzte Nebenbahnen, auf denen überwiegend Eisenbahnpersonenverkehrsdienste im Stadt- und Vorortverkehr mit Schienenfahrzeugen erbracht werden, die einen Kollisionssicherheitswert der Kategorie C-III oder C-IV (gemäß EN 15227:2011) und eine Fahrzeugfestigkeit von höchstens 800 kN (Längsdruckkraft im Kupplungsbereich) aufweisen;

4. Schienenfahrzeuge, die einen Kollisionssicherheitswert der Kategorie C-III oder C-IV (gemäß EN 15227:2011) und eine Fahrzeugfestigkeit von höchstens 800 kN (Längsdruckkraft im Kupplungsbereich) aufweisen.

Zweck

§ 87. Zweck dieses Gesetzesteiles ist die Sicherstellung der Interoperabilität der vom Geltungsbereich dieses Gesetzesteiles erfassten Eisenbahnen und Schienenfahrzeuge.

2. Hauptstück

Interoperabilität des Eisenbahnsystems

1. Abschnitt

Allgemeines

Interoperabilität

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

[Art. 2 Z 2 RL (EU) 2016/797]

**) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

Technische Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI)

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

[Art. 2 Z 11 RL (EU) 2016/797]

Grundlegende Anforderungen

§ 90. Die grundlegenden Anforderungen sind die Gesamtheit aller Bedingungen, die das Eisenbahnsystem, die Teilsysteme und die Interoperabilitätskomponenten einschließlich der Schnittstellen erfüllen müssen und die im Anhang III der Richtlinie (EU) 2016/797 angeführt sind.

[Art. 2 Z 9 RL (EU) 2016/797]

Aufrüstung

§ 91. Unter Aufrüstung versteht man umfangreiche Änderungsarbeiten an einem Teilsystem oder von Teilen desselben, die eine Änderung des der EG-Prüferklärung beigefügten Dossiers, soweit ein solches vorhanden ist, zur Folge haben und mit denen die Gesamtleistung des Teilsystems verbessert wird.

[Art. 2 Z 14 RL (EU) 2016/797]

Erneuerung

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

[Art. 2 Z 15 RL (EU) 2016/797]

Bereitstellung von Daten

§ 93. Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat der mit der Ausarbeitung der TSI beauftragten Eisenbahnagentur der Europäischen Union alle vorhandenen Daten bereitzustellen, die erforderlich sind, um dieser bei der Ausarbeitung, Annahme oder Überarbeitung jeder TSI die Berücksichtigung aller absehbarer 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 der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zur Verfügung zu stellen.

[Art. 5 Abs. 3 letzter Satz RL (EU) 2016/797]

2. Abschnitt

Interoperabilitätskomponenten

Begriffsbestimmung

§ 94. 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, einschließlich sowohl materieller als auch immaterieller Produkte.

[Art. 2 Z 7 RL (EU) 2016/797]

Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten

§ 95. (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 für andere, vom Geltungsbereich dieses Gesetzestiles nicht erfasste Anwendungen bestimmt sind.

[Art. 8 Abs. 1 lit. a) und letzter Satz RL (EU) 2016/797]

(2) Als In-Verkehr-Bringen gilt nicht das Überlassen von Interoperabilitätskomponenten zum Zwecke der Lagerung, der Verschrottung, ihrer Konformitäts- oder Gebrauchstauglichkeitsprüfung.

(3) 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 die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie mit Verordnung ein Verbot des Inverkehrbringens von und des freien Warenverkehrs mit Komponenten der gleichen Type zu erlassen.

**) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

[Art. 11 Abs. 1 erster Satz und Abs. 4 RL (EU) 2016/797]

(4) Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat die Erlassung einer Verordnung nach Abs. 3 der Europäischen Kommission, der Eisenbahnagentur der Europäischen Union und den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union unter Angabe der der Erlassung einer solchen Verordnung zugrundeliegenden Gründe mitzuteilen, wobei insbesondere zu erläutern 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.

[Art. 11 Abs. 1 letzter Satz RL (EU) 2016/797]

(5) Die Verordnung ist von der Bundesministerin/vom Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, 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.

(6) Die Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen über das In-Verkehr-Bringen von und den freien Warenverkehr mit Interoperabilitätskomponenten nach Abs. 1 und 3 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 Inverkehrbringens lagern oder ausgestellt sind, zu den Betriebs- und Geschäftszeiten zu betreten, die Interoperabilitätskomponenten zu besichtigen und zu prüfen.

Konformität und Gebrauchstauglichkeit

§ 96. (1) Mit einer EG-Konformitäts- oder EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung für eine Interoperabilitätskomponente wird bescheinigt, dass die Interoperabilitätskomponente den Verfahren für die Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit unterzogen wurde, welche in den für sie maßgeblichen TSI festgelegt sind. Ersatzteile von Teilsystemen, die bereits zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der für sie maßgeblichen TSI in Betrieb genommen wurden, dürfen in dieses Teilsystem auch ohne dieses Verfahren eingebaut werden.

[Art. 9 Abs. 1 letzter Satz und Abs. 5 RL (EU) 2016/797]

(2) Falls es in der für eine Interoperabilitätskomponente maßgeblichen TSI verlangt wird, ist der EG-Erklärung Folgendes beizufügen:

1. eine von einer oder mehreren benannten Stellen ausgestellte Bescheinigung über ihre Konformität mit den einschlägigen technischen Spezifikationen;
2. eine von einer oder mehreren benannten Stellen ausgestellte Bescheinigung über ihre Gebrauchstauglichkeit, wobei diese in ihrer eisenbahntechnischen Umgebung, insbesondere im Falle funktionaler Anforderungen, zu prüfen ist.

[Art. 9 Abs. 2 RL (EU) 2016/797]

(3) Das Vorliegen einer EG-Konformitäts- oder einer EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung für eine Interoperabilitätskomponente begründet die widerlegbare Vermutung, dass diese den sie betreffenden grundlegenden Anforderungen entspricht.

[Art. 9 Abs. 1 erster Satz RL (EU) 2016/797]

EG-Erklärung

§ 97. (1) Für eine Interoperabilitätskomponente hat der Hersteller oder sein Bevollmächtigter eine EG-Konformitäts- oder eine EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung auszustellen. Dabei sind die die Interoperabilitätskomponente betreffenden TSI-Bestimmungen anzuwenden. Solche EG-Erklärungen sind vom Hersteller oder seinem Bevollmächtigten mit Datum zu versehen und zu unterzeichnen.

[Art. 9 Abs. 3 und 10 Abs. 1 RL (EU) 2016/797]

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

[Art. 10 Abs. 2 RL (EU) 2016/797]

****)** In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

(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.

[Art. 10 Abs. 3 RL (EU) 2016/797]

(4) Haben der Hersteller oder sein in der Gemeinschaft ansässiger Bevollmächtigter entgegen Abs. 1 keine EG-Konformitäts- oder keine EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung ausgestellt, entgegen Abs. 2 keine benannte Stelle mit der Bewertung der Konformität oder der Gebrauchstauglichkeit beauftragt oder entspricht die EG-Konformitäts- oder die EG- Gebrauchstauglichkeitserklärung nicht dem Abs. 3, gehen die Verpflichtungen der Abs. 1 bis 3 auf denjenigen über, der die Interoperabilitätskomponente in Verkehr bringt.

[Art. 10 Abs. 4 RL (EU) 2016/797]

Unrichtige EG-Erklärung

§ 98. Erweist sich eine Interoperabilitätskomponente, für die eine EG-Konformitäts- oder eine EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung vorliegt, als nicht konform oder gebrauchstauglich, hat die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie mit Bescheid die betreffende EG-Konformitäts- oder die betreffende EG-Gebrauchstauglichkeitserklärung für ungültig zu erklären.

[Art. 10 Abs. 5 RL (EU) 2016/797]

3. Abschnitt

Teilsysteme

Begriffsbestimmung

§ 99. (1) Unter Teilsystemen versteht man die in Anhang II der Richtlinie (EU) 2016/797 angeführten strukturellen und funktionalen Teile des Eisenbahnsystems.

[Art. 2 Z 5 RL (EU) 2016/797]

(2) Unter „mobiles Teilsystem“ versteht man das Teilsystem „Fahrzeuge“ und das Teilsystem „fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“.

[Art. 2 Z 6 RL (EU) 2016/797]

(3) Nationale Vorschriften sind rechtlich verbindliche Normen, die die Sicherheit des Betriebes von Eisenbahnen, die Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und die Sicherheit des Verkehrs auf Eisenbahnen regeln und welche für Eisenbahnunternehmen und sonstige Dritte gelten.

[Art. 2 Z 30 RL (EU) 2016/797]

Erfüllung der grundlegenden Anforderungen

§ 100. (1) Die Teilsysteme müssen den grundlegenden Anforderungen entsprechen. Liegt für ein strukturelles Teilsystem eine EG-Prüferklärung über die Konformität mit den dafür einschlägigen TSIs oder eine Prüferklärung über die Konformität mit nationalen Vorschriften vor, gilt die widerlegbare Vermutung, dass das strukturelle Teilsystem den grundlegenden Anforderungen entspricht. Es dürfen dabei nur solche nationalen Vorschriften Gegenstand einer Prüferklärung sein, die der Europäischen Kommission notifiziert worden sind.

[Art. 13 Abs. 1 RL (EU) 2016/797]

(2) Notifizierte nationale Vorschriften dürfen nur in folgenden Fällen Gegenstand einer Prüferklärung sein:

1. wenn bestimmte, die grundlegenden Anforderungen betreffende Aspekte in den TSI nicht oder nicht vollständig behandelt werden oder die grundlegenden Anforderungen betreffende einzelne technische Aspekte in einem Anhang der TSI eindeutig als offene Punkte benannt werden;
2. wenn die vollständige oder teilweise Nichtanwendung einer oder mehrerer TSI gemäß § 100 Abs.3 notifiziert wurde;
3. bei nationalen Vorschriften zur Spezifizierung bestehender Systeme, mit denen lediglich auf die Bewertung der technischen Vereinbarkeit des Schienenfahrzeuges mit dem Netz abgestellt wird;
4. wenn Eisenbahnen und Schienenfahrzeuge nicht vom Gegenstand einer TSI erfasst sind;
5. als vorläufige dringliche Präventionsmaßnahme, insbesondere nach einem Unfall, oder

****)** In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

6. wenn ein Sonderfall die Anwendung technischer Vorschriften, die in der einschlägigen TSI nicht enthalten sind, erfordert.

[Art. 13 Abs. 2 RL (EU) 2016/797]

(3) Der Europäischen Kommission und der Eisenbahngentur der Europäischen Union sind zu notifizieren:

1. die Änderung bereits notifizierter nationaler Vorschriften;
2. die nationalen Vorschriften, die anzuwenden sind, wenn eine TSI nicht oder nicht vollständig angewendet wird;
3. nationale Vorschriften, die nach Veröffentlichung oder Überarbeitung einer TSI überflüssig geworden sind.

[Art. 14 Abs. 1 lit. b, c und d RL (EU) 2016/797]

(4) Entwürfe neuer nationaler Vorschriften, die nur dann erlassen werden dürfen, wenn eine TSI nicht in vollem Umfang den grundsätzlichen Anforderungen entspricht, hat die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie der Europäischen Kommission und der Eisenbahngentur der Europäischen Union zur Kenntnisnahme zusammen mit einer Begründung für ihre Einführung vorzulegen.

[Art. 14 Abs. 4 lit. a und Abs. 5 RL (EU) 2016/797]

(5) Der Erlass einer neuen nationalen Vorschrift ist der Europäischen Kommission und der Eisenbahngentur der Europäischen Union von der Bundesministerin/vom Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu notifizieren.

[Art. 14 Abs. 4 lit. a und Abs. 5 RL (EU) 2016/797]

(6) Bei der Notifizierung neuer nationaler Vorschriften und der im Abs. 3 angeführten nationalen Vorschriften hat die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu begründen, inwieweit diese nationalen Vorschriften notwendig sind, um solche grundlegenden Anforderungen zu erfüllen, die noch nicht von den TSI erfasst sind.

[Art. 14 Abs. 8 RL (EU) 2016/797]

Nichtanwendbarkeit der TSI

§ 101. (1) In folgenden Fällen hat die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie auf Antrag bestimmte TSI zur Gänze oder teilweise mit Bescheid für nicht anwendbar zu erklären:

1. bei Vorhaben, die den Neubau eines Teilsystems oder eines Teiles davon oder die Erneuerung oder Aufrüstung eines bestehenden Teilsystems oder eines Teiles davon betreffen, die sich zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der betreffenden TSI in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden oder die Gegenstand eines in der Durchführung befindlichen Vertrages sind;
2. bei Vorhaben, die die Erneuerung, Erweiterung oder Aufrüstung eines bestehenden Teilsystems, oder eines Teiles davon betreffen, wenn die Anwendung dieser betreffenden TSI die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens und/ oder die Unvereinbarkeit mit dem Eisenbahnsystem, wie etwa in Bezug auf das Lichtraumprofil, die Spurweite, den Gleisabstand oder die elektrische Spannung beeinträchtigen würde; oder
3. wenn die Bedingungen für eine rasche Wiederherstellung des Eisenbahnnetzes nach einem Unfall oder einer Naturkatastrophe eine teilweise oder vollständige Anwendung der entsprechenden TSI wirtschaftlich oder technisch nicht erlauben; in diesem Falle ist die Nichtanwendbarkeit der TSI auf den Zeitraum bis zur Wiederherstellung des Netzes zu begrenzen.

[Art. 7 Abs. 1 lit. a) bis c) RL (EU) 2016/797]

(2) In den im Abs. 1 Z 1 und 2 angeführten Fällen hat die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie der Europäische Kommission den Antrag auf vollständige oder teilweise Nichtanwendung der TSI zusammen mit einem Dossier zu übermitteln, in dem der Antrag begründet wird und er hat darin auch die Ausweichbestimmungen zu nennen, die er anstatt der TSI anzuwenden beabsichtigt. In den im Abs. 1 Z 2 angeführten Fall ist vor Bescheiderlassung die Beschlussfassung der Europäischen Kommission abzuwarten. Erfolgt innerhalb von vier Monaten nach Einlangen des Antrages und eines vollständigen Dossiers bei der Europäischen Kommission keine Entscheidung der Europäischen Kommission, gilt der Antrag als genehmigt.

[Art. 7 Abs. 4, 6, und 7 RL (EU) 2016/797]

****)** In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

(3) In den im Abs. 1 Z 1 angeführten Fällen hat die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

1. der Europäischen Kommission binnen eines Jahres nach Inkrafttreten einer jeden TSI ein Verzeichnis der Vorhaben, die sich seines Erachtens in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befinden, zu übermitteln und
2. die Europäische Kommission über seine Absicht zu unterrichten, ganz oder teilweise von der Anwendung einer oder mehrerer TSI abzusehen.

[Art. 7 Abs. 2 und 3 RL (EU) 2016/797]

(4) Vorhaben in fortgeschrittenem Entwicklungsstadium sind solche, deren Planung oder Bau so weit fortgeschritten ist, dass ihre Tragfähigkeit in der geplanten Form durch eine Änderung der technischen Spezifikationen beeinträchtigt werden könnte.

[Art. 2 Z 23 RL (EU) 2016/797]

Verfahren zur Ausstellung der EG-Prüferklärung

§ 102. (1) Zur Ausstellung der für das Inverkehrbringen und die Inbetriebnahme der Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“, von mobilen Teilsystemen und von Schienenfahrzeugen erforderlichen EG-Prüferklärung hat der Antragsteller eine oder mehrere benannte oder bestimmte Stellen mit der Durchführung des EG-Prüfverfahrens gemäß Anhang IV der Richtlinie (EU) 2016/797 zu beauftragen. Antragsteller ist der Auftraggeber, der Hersteller oder deren Bevollmächtigter. Auftraggeber ist, wer den Entwurf und/oder den Bau oder die Erneuerung oder die Aufrüstung eines Teilsystems in Auftrag gibt.

[Art. 15 Abs. 1 und Art. 2 Z 20 und 22 der RL (EU) 2016/797]

(2) Die EG-Prüferklärung für ein Teilsystem ist vom Antragsteller abzugeben. Dabei hat der Antragsteller alleinverantwortlich die Erklärung abzugeben, dass das betreffende Teilsystem den jeweiligen Prüfverfahren unterworfen wurde und die Anforderungen des einschlägigen Unionsrechtes und aller einschlägigen nationalen Vorschriften erfüllt. Die EG-Prüferklärung und ihre Anlagen müssen datiert und vom Antragsteller unterzeichnet sein.

[Art. 15 Abs. 2 der RL (EU) 2016/797]

(3) Der Auftrag der mit der EG-Prüfung eines Teilsystems betrauten benannten Stelle hat sich über den gesamten Zeitraum von der Planung über den Bau bis hin zur Abnahme vor Inverkehrbringen oder Inbetriebnahme des Teilsystems zu erstrecken. Der Auftrag hat im Einklang mit den jeweiligen TSI auch die Prüfung der Schnittstellen des betreffenden Teilsystems mit dem System, dessen Teil es bildet, zu umfassen.

[Art. 15 Abs. 3 der RL (EU) 2016/797]

(4) Dem Antragsteller obliegt die Erstellung des technischen Dossiers, das der EG-Prüferklärung beiliegen muss. Dieses technische Dossier hat alle erforderlichen Schriftstücke hinsichtlich der Merkmale des Teilsystems sowie gegebenenfalls alle Bescheinigungen über die Konformität der Interoperabilitätskomponenten zu enthalten. Ferner hat es alle Angaben über Einsatzbedingungen und – beschränkungen, Wartung, laufende oder periodische Überwachung, Regelung und Instandhaltung zu enthalten.

[Art. 15 Abs. 4 der RL (EU) 2016/797]

(5) Im Falle der Erneuerung oder Aufrüstung eines Teilsystems, die eine Änderung des technischen Dossiers bewirkt und die Gültigkeit der bereits durchgeführten Prüfverfahren beeinträchtigt, hat der Antragsteller zu prüfen, ob die Ausstellung einer neuen EG-Prüferklärung notwendig ist.

[Art. 15 Abs. 5 der RL (EU) 2016/797]

(6) Eine benannte Stelle und eine bestimmte Stelle können Zwischenprüfbescheinigungen ausstellen, die sich auf bestimmte Phasen des Prüfverfahrens oder bestimmte Teile des Teilsystems beziehen.

[Art. 15 Abs. 6 der RL (EU) 2016/797]

(7) Wenn es nach den einschlägigen TSI zulässig ist, kann die benannte Stelle Prüfbescheinigungen für eines oder mehrere Teilsysteme oder für bestimmte Teile dieser Teilsysteme ausstellen.

[Art. 15 Abs. 7 der RL (EU) 2016/797]

****)** In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

Nichtübereinstimmung von Teilsystemen mit grundlegenden Anforderungen

§ 103. (1) Nur in dem Fall, dass die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie feststellt, dass ein strukturelles Teilsystem, für das eine EG-Prüferklärung samt technischem Dossier vorliegt, nicht diesem Gesetz, nicht den unmittelbar anwendbaren unionsrechtlichen Rechtsvorschriften und insbesondere nicht den grundlegenden Anforderungen in vollem Umfang entspricht, kann er ergänzende Prüfungen verlangen.

[Art. 12 und Art. 16 Abs. 1 RL (EU) 2016/797]

(2) Die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat der Europäischen Kommission unter Angabe von Gründen umgehend mitzuteilen, welche ergänzenden Prüfungen verlangt wurden. Dabei hat er der Europäischen Kommission zu erklären, ob das Nichtentsprechen des strukturellen Teilsystems auf die Nichterfüllung der grundlegenden Anforderungen oder einer TSI, auf eine mangelhafte Anwendung einer TSI oder auf eine unvollständige TSI zurückzuführen ist.

[Art. 16 Abs. 2 und 3 RL (EU) 2016/797]

4. Abschnitt

Inbetriebnahme ortsfester technischer Einrichtungen

Erforderlichkeit einer Genehmigung zur Inbetriebnahme

§ 104. Für die Inbetriebnahme neuer Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“, erneuerter oder aufgerüsteter bestehender Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“ ist eine Genehmigung zur Inbetriebnahme erforderlich. Für die Erneuerung oder Aufrüstung bestehender Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“ ist dann keine Genehmigung zur Inbetriebnahme erforderlich, wenn die Behörde gemäß § 107 entschieden hat, dass eine solche nicht erforderlich ist.

[Art. 18 Abs. 1 RL (EU) 2016/797]

Antrag

§ 105. (1) Die Erteilung der Genehmigung zur Inbetriebnahme ist bei der Bundesministerin/beim Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu beantragen. Dem Antrag ist ein Dossier in zweifacher Ausfertigung beizugeben, in dem Folgendes durch Unterlagen belegt ist:

1. die Prüferklärungen;
2. die aufgrund der einschlägigen TSI, nationaler Vorschriften und Register festgestellte technische Kompatibilität der neuen Teilsysteme mit dem System, in das sie integriert werden;
3. die aufgrund der einschlägigen TSI, nationalen Vorschriften und gemeinsamen Sicherheitsmethoden festgestellte sichere Integration der neuen Teilsysteme;
4. im Falle der Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, die Ausrüstung mit dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem (ETCS) und/oder dem Globalen Mobilfunksystem für Eisenbahnen (GSM-R) umfassen, die positive Entscheidung der Eisenbahnagentur der Europäischen Union gemäß Art. 19 der Richtlinie (EU) 2016/797, und im Falle der Änderung des Entwurfs der Leistungsbeschreibung oder der Beschreibung der geplanten technischen Lösungen, die nach der positiven Entscheidung vorgenommen wurde, die Übereinstimmung mit dem Ergebnis des in Art. 30 Abs. 2 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Verfahrens.

[Art. 18 Abs. 4 RL (EU) 2016/797]

(2) Innerhalb eines Monats nach Einlangen des Antrages hat die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie dem Antragsteller mitzuteilen, ob das Dossier vollständig ist oder nicht. Ist das Dossier unvollständig, hat er dem Antragsteller unter Setzung einer angemessenen Frist die Vervollständigung des Dossiers aufzutragen.

[Art. 18 Abs. 5 RL erster Unterabs. (EU) 2016/797]

Ermittlungsverfahren und Bescheiderlassung

§ 106. (1) Im Ermittlungsverfahren hat die Bundesministerin/Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Vollständigkeit, Relevanz und Kohärenz des

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

Dossiers zu überprüfen und im Falle von streckenseitiger ERTMS-Ausrüstung die Übereinstimmung mit der positiven Entscheidung der Eisenbahnagentur der Europäischen Union, die gem. Art. 19 der Richtlinie (EU) 2016/797 getroffen wurde, und gegebenenfalls die Übereinstimmung mit dem Ergebnis des in Art. 30 Abs. 2 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Verfahrens.

[Art. 18 Abs. 5 RL zweiter Unterabs. (EU) 2016/797]

(2) Bei positivem Ergebnis der gemäß Abs. 1 durchgeführten Überprüfung und wenn das Teilsystem den grundlegenden Anforderungen entspricht, hat die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch vier Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen die beantragte Genehmigung zur Inbetriebnahme zu erteilen.

[Art. 18 Abs. 1 und 5 RL erster Unterabs. (EU) 2016/797]

Entscheidung über eine Genehmigungspflicht bei Erneuerung oder Aufrüstung

§ 107. (1) Auf Antrag hat die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu entscheiden, ob die Erneuerung oder Aufrüstung bestehender Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“ einer neuen Genehmigung zur Inbetriebnahme bedarf. Dem Antrag ist ein Dossier mit der Beschreibung des Vorhabens beizugeben. Es gilt § 105 Abs. 2.

(2) Im Falle von Vorhaben zur streckenseitigen ERTMS-Ausrüstung hat die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Eisenbahnagentur der Europäischen Union vom Antrag zu unterrichten und mit dieser eng zusammenzuarbeiten.

(3) Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat zu entscheiden, dass eine neue Genehmigung zur Inbetriebnahme für die Erneuerung oder Aufrüstung bestehender Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“ erforderlich ist:

1. wenn durch die geplanten Arbeiten das Gesamtsicherheitsniveau des betreffenden Teilsystems beeinträchtigt werden könnte;
2. wenn die Erteilung einer neuen Genehmigung zur Inbetriebnahme in den einschlägigen TSI vorgeschrieben ist; oder
3. wenn an den Werten der Parameter, auf deren Grundlage die Genehmigung zur Inbetriebnahme bereits erteilt wurde, Änderungen vorgenommen werden.

(4) Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat innerhalb einer angemessenen, im Voraus festgelegten Frist, spätestens jedoch vier Monate nach Eingang aller erforderlichen Informationen über den Antrag zu entscheiden.

[Art. 18 Abs. 6 RL (EU) 2016/797]

Harmonisierte Einführung des „Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems“ (ERTMS)

§ 108. (1) Im Falle von Teilsystemen „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, die die Ausrüstung mit dem „Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem“ (ETCS) und/oder mit dem globalen Mobilfunksystem für Bahnanwendungen (GSM-R) umfassen, ist vor Ausschreibung und Vergabe für streckenseitige ERTMS-Ausrüstung eine positive Entscheidung der Eisenbahnagentur der Europäischen Union notwendig und zu beantragen. Der Antrag ist bei der in Art. 12 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten zentralen Einlaufstelle einzubringen. Dem Antrag ist ein Dossier beizugeben, das Folgendes zu enthalten hat:

1. den Entwurf der Leistungsbeschreibung oder die Beschreibung der geplanten technischen Lösungen;
2. schriftliche Unterlagen zu den Bedingungen, die für die technische und operative Kompatibilität des Teilsystems mit den Schienenfahrzeugen, die in dem betreffenden Eisenbahnnetz betrieben werden sollen, erforderlich sind;
3. schriftliche Unterlagen zu der Übereinstimmung der geplanten technischen Lösungen mit den einschlägigen TSI; und
4. alle sonstigen relevanten Dokumente wie Stellungnahmen des Bundesministers für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Prüferklärungen oder Konformitätsbescheinigungen.

[Art. 19 Abs. 1, 2 und 3 erster und zweiter Unterabs. RL (EU) 2016/797]

****)** In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

(2) Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie kann eine Stellungnahme zu einem gemäß Art. 19 der Richtlinie (EU) 2016/797 bei der Eisenbahnagentur der Europäischen Union eingebrachten Antrag abgeben, und zwar vor der Antragstellung gegenüber dem Antragsteller oder nach Antragstellung gegenüber der Eisenbahnagentur der Europäischen Union.

[Art. 19 Abs. 3 letzter Unterabs. RL (EU) 2016/797]

(3) Wurde nach Erlassung einer positiven Entscheidung der Eisenbahnagentur der Europäischen Union eine Änderung des Entwurfs der Leistungsbeschreibung oder eine Änderung der Beschreibung der geplanten technischen Lösungen vorgenommen, hat derjenige, dessen Antrag die positive Entscheidung der Eisenbahnagentur der Europäischen Union zugrunde liegt, unverzüglich der Bundesministerin/den Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie im Wege über die in Art. 12 der Verordnung (EU) 2016/796 genannte zentrale Anlaufstelle zu unterrichten.

[Art. 19 Abs. 6 RL (EU) 2016/797]

5. Abschnitt Mobile Teilsystems

Inverkehrbringen

§ 109. Mobile Teilsysteme dürfen von einem Antragsteller nur dann in Verkehr gebracht werden, wenn sie so geplant, gebaut und installiert werden, dass die grundlegenden Anforderungen erfüllt sind. Insbesondere hat der Antragsteller sicherzustellen, dass die einschlägige Prüferklärung vorliegt. Antragsteller ist der Auftraggeber, der Hersteller oder deren Bevollmächtigter. Auftraggeber ist, wer den Entwurf und/oder den Bau oder die Erneuerung oder die Aufrüstung des mobilen Teilsystems in Auftrag gibt.

[Art. 20 RL (EU) 2016/797]

6. Abschnitt Schienenfahrzeuge

Genehmigung für das Inverkehrbringen, Fahrzeugtypgenehmigung

§ 110. (1) Soweit dafür nicht eine Zuständigkeit der Eisenbahnagentur der Europäischen Union gegeben ist, ist die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie für die Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen für Schienenfahrzeuge und für die Erteilung von Fahrzeugtypgenehmigung für Schienenfahrzeuge entsprechend den Vorgaben in den von der Europäischen Kommission gemäß Art. 21 Abs. 9 der Richtlinie (EU) 2016/797 zu erlassenden Durchführungsrechtsakten zuständig.

(2) Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist dann für die Erledigung von Anträgen auf Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen zuständig,

1. wenn das im Antrag angegebene Verwendungsgebiet des Schienenfahrzeuges ausschließlich in der Republik Österreich liegt, und
2. wenn im Antrag die Wahrnehmung der Zuständigkeit der Bundesministerin/des Bundesministers für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie beantragt ist.

[Art. 21 Abs. 8 erster Satz RL (EU) 2016/797]

(3) Unter Verwendungsgebiet eines Schienenfahrzeuges sind Eisenbahnen oder Netze von Eisenbahnen zu verstehen, auf denen ein Schienenfahrzeug verwendet werden soll, und die in einem Mitgliedstaat oder einer Gruppe von Mitgliedstaaten der Europäischen Union liegen.

[Art. 2 Z 31 RL (EU) 2016/797]

(4) Ein Schienenfahrzeug darf erst dann in Verkehr gebracht werden, wenn für das Schienenfahrzeug eine Genehmigung für das Inverkehrbringen erteilt worden ist.

[Art. 21 Abs. 1 RL (EU) 2016/797]

(5) Ein Schienenfahrzeug, für dessen Einsatz auf Eisenbahnen eine Genehmigung für das Inverkehrbringen vorliegt, darf nur auf solchen Eisenbahnen in Betrieb genommen werden, die von dem Verwendungsgebiet, das in einer solchen Genehmigung ausgewiesen ist, erfasst ist.

****)** In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

Dateneingabe in das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen

§ 111. Für die Übermittlung von Angaben zu den von ihm erteilten Fahrzeugtypgenehmigungen zwecks Eintragung in das Europäische Register genehmigter Fahrzeugtypen ist die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zuständig.

Prüfung vor Nutzung eines genehmigten Schienenfahrzeuges

§ 112. Bevor ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Schienenfahrzeug in dem in der Genehmigung für das Inverkehrbringen ausgewiesene Verwendungsgebiet einsetzt, hat es sich zu vergewissern:

1. dass für das Schienenfahrzeug eine Genehmigung für das Inverkehrbringen erteilt wurde und dass es ordnungsgemäß in europäischen Fahrzeugeinstellungsregister registriert ist;
2. dass das Schienenfahrzeug mit der Eisenbahn, auf der es eingesetzt wird, kompatibel ist, und zwar auf Grundlage des Infrastrukturregisters, der einschlägigen TSI oder anderer, vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen gebührenfrei und innerhalb einer angemessenen Frist bereitzustellenden Informationen, falls ein derartiges Infrastrukturregister nicht besteht oder unvollständig ist; und
3. dass sich das Schienenfahrzeug ordnungsgemäß in die Zusammensetzung des Zuges, als dessen Teil es betrieben werden soll, einfügt, und zwar unter Berücksichtigung des Sicherheitsmanagementsystems und der TSI „Betriebsführung und Verkehrssteuerung“.

Dafür ist es zulässig, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen in Zusammenarbeit mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen Prüffahrten durchführt.

[Art. 23 RL (EU) 2016/797]

Nichterfüllung grundlegender Anforderungen

§ 113. (1) Stellt ein Eisenbahnverkehrsunternehmen während des Betriebes eines Schienenfahrzeuges fest, dass dieses eine der geltenden grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt, so hat es die erforderlichen Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, die zur Herstellung der Übereinstimmung des Schienenfahrzeuges mit den betreffenden grundlegenden Anforderungen erforderlich sind. Liegen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen Hinweise vor, dass die Nichterfüllung der grundlegenden Anforderungen für das Schienenfahrzeug bereits zum Zeitpunkt der Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen vorlag, hat es darüber die Eisenbahnagentur der Europäischen Union, die Bundesministerin/den Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und die nationalen Sicherheitsbehörden der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in deren Zuständigkeitsbereich das betreffende Schienenfahrzeug betrieben werden darf, zu unterrichten.

[Art. 26 Abs. 1 RL (EU) 2016/797]

(2) Ergeben Ermittlungen der Bundesministerin/des Bundesministers für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, dass ein Schienenfahrzeug, für das eine Genehmigung für das Inverkehrbringen vorliegt, bei bestimmungsgemäßer Verwendung eine der grundlegenden Anforderungen nicht erfüllt, hat dieser das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das dieses Schienenfahrzeug betreibt, davon in Kenntnis zu setzen und aufzufordern, Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, die zur Herstellung der Übereinstimmung des Schienenfahrzeuges mit den betreffenden grundlegenden Anforderungen erforderlich sind. Darüber hat die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Eisenbahnagentur der Europäischen Union und die nationalen Sicherheitsbehörden der anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, in deren Zuständigkeitsbereich das betreffende Schienenfahrzeug betrieben werden darf oder in denen ein Verfahren zur Erteilung der Genehmigung für das Inverkehrbringen eines Schienenfahrzeuges desselben Fahrzeugtyps noch anhängig ist, zu unterrichten.

[Art. 26 Abs. 2 RL (EU) 2016/797]

(3) Hat die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie eine von ihm erteilte Genehmigung für das Inverkehrbringen eines Schienenfahrzeuges ausgesetzt, widerrufen oder von Amts wegen geändert, so hat er davon unverzüglich die Eisenbahnagentur der Europäischen Union unter Angabe der Gründe für diese Maßnahmen zu unterrichten.

[Art. 26 Abs. 6 letzter Unterabs. RL (EU) 2016/797]

(4) Widerruft die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie eine von ihm erteilte Genehmigung für das Inverkehrbringen eines Schienenfahrzeuges, so darf das betreffende Fahrzeug nicht mehr eingesetzt und sein Verwendungsgebiet nicht erweitert werden.

****)** In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

[Art. 26 Abs. 8 erster Satz RL (EU) 2016/797]

(5) Widerruft die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie eine von ihm erteilte Fahrzeugtypengenehmigung, so dürfen darauf aufbauende Schienenfahrzeuge von deren Inhabern nicht in den Verkehr gebracht werden; falls derartige Schienenfahrzeuge bereits in Verkehr gebracht wurden, sind sie von ihren Inhabern aus dem Verkehr zu nehmen.

[Art. 26 Abs. 8 zweiter Satz RL (EU) 2016/797]

(6) Beschränkt sich in den in Abs. 1 und 2 angeführten Fällen die Nichterfüllung der grundlegenden Anforderungen auf einen Teil des Verwendungsgebietes des betreffenden Schienenfahrzeuges und bestand die Nichterfüllung der grundlegenden Anforderungen bereits zum Zeitpunkt, zu dem die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Genehmigung für das Inverkehrbringen des betreffenden Schienenfahrzeuges erteilt hat, so hat die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie diese Genehmigung entweder auf Antrag des Schienenfahrzeuginhabers oder von Amts wegen so zu ändern, dass die betreffenden Teile des Verwendungsgebietes des betreffenden Schienenfahrzeuges ausgeschlossen werden.

[Art. 26 Abs. 9 RL (EU) 2016/797]

3. Hauptstück Europäisches Fahrzeugeinstellungsregister

Registrierung von Schienenfahrzeugen

§ 114. (1) Der Halter eines Schienenfahrzeuges hat das Schienenfahrzeug vor seiner erstmaligen Verwendung und die Änderung aller auf das Schienenfahrzeug bezogenen Daten im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister registrieren zu lassen. Weiters hat der Halter für die Rücknahme der Eintragung eines Schienenfahrzeuges aus dem europäischen Fahrzeugeinstellungsregister zu sorgen, wenn das Schienenfahrzeug dauernd außer Betrieb genommen oder abgewrackt wird.

[Art. 22 Abs. 1 und Art. 47 Abs. 6 RL (EU) 2016/797]

(2) Halter ist, wer als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter ein Schienenfahrzeug als Beförderungsmittel nutzt und als solcher in dem für dieses Schienenfahrzeug angelegten Datensatz des europäischen Fahrzeugeinstellungsregisters eingetragen ist.

[Art. 3 Z 19 RL (EU) 2016/797]

(3) Zuständig für die Durchführung von Eintragungen in das europäische Fahrzeugeinstellungsregister ist die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH.

Europäische Fahrzeugnummer

§ 115. (1) Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat einem Schienenfahrzeug im Zuge der erstmaligen Registrierung im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister eine europäische Fahrzeugnummer zuzuweisen. Einem Schienenfahrzeug darf nur einmal eine europäische Fahrzeugnummer zugewiesen werden, es sei denn, in einem Durchführungsrechtsakt gemäß Art. 47 Abs. 2 der Richtlinie (EU) 2016/797 ist etwas anderes bestimmt.

[Art. 46 Abs. 3 RL (EU) 2016/797]

(2) Der Halter des Schienenfahrzeuges hat dafür zu sorgen, dass auf jedem vom ihm gehaltenen Schienenfahrzeug eine europäische Fahrzeugnummer angebracht ist.

[Art. 46 Abs. 1 RL (EU) 2016/797]

Eintragungsverfahren

§ 116. (1) Der Halter eines Schienenfahrzeuges, das im europäischen Einstellungsregister erfasst sein muss, hat dessen Eintragung im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister und die Änderung aller auf das Schienenfahrzeug bezogenen Daten oder die Rücknahme einer bereits erfolgten Eintragung aus dem europäischen Fahrzeugeinstellungsregister zu beantragen. Der Antrag hat dem im Durchführungsbeschluss (EU) 2018/614 vorgegebenen Formblatt zu entsprechen und alle im Formblatt abgefragten Angaben zu enthalten.

(2) Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat zur Entscheidung über Anträge auf Eintragungen in das europäische Fahrzeugeinstellungsregister das AVG anzuwenden. Die beantragten

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

Eintragungen in das europäische Fahrzeugeinstellungsregister dürfen nur dann erfolgen, wenn die vom Antragsteller bekanntgegebenen Eintragsdaten vollständig und richtig sind und das betreffende Schienenfahrzeug gemäß dem in der Genehmigung für das Inverkehrbringen aufscheinenden Verwendungsgebiet auf Eisenbahnen in Österreich eingesetzt werden darf.

(3) Mit der Durchführung der Eintragungen in das europäische Fahrzeugeinstellungsregister gilt der darauf gerichtete Antrag 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.

(4) Ist eine Beschwerde gegen einen von der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH erlassenen Bescheid gänzlich oder teilweise berechtigt, hat das Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichtes über die Beschwerde darin zu bestehen, dass die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH verpflichtet wird, der Beschwerde im Umfang ihrer Berechtigung zu entsprechen.

Auskunft über Daten und Angaben

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

1. der Behörde, wenn dies zur Wahrnehmung ihrer Aufgaben nach dem Eisenbahngesetz 1957 erforderlich ist,
2. Personen, die im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister als für die Instandhaltung zuständige Stelle eingetragen sind, im Hinblick auf die ihnen in dieser Eigenschaft zugewiesenen Schienenfahrzeuge und auf ihre Person,
3. Personen, die Schienenfahrzeuge im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister registriert haben lassen, im Hinblick auf diese Schienenfahrzeuge und auf ihre Person,
4. der Schienen-Control GmbH und der Schienen-Control Kommission, 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,
7. Eisenbahnverkehrsunternehmen im Hinblick auf die Schienenfahrzeuge, die von ihnen befördert werden oder befördert werden sollen, oder
8. der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, wenn dies zur Untersuchung von Vorfällen erforderlich ist, im Hinblick auf in solche Vorfälle involvierte Schienenfahrzeuge,

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

4. Hauptstück Infrastrukturregister

§ 118. (1) Im Infrastrukturregister haben die gemäß der jeweiligen TSI für die jeweiligen Teilsysteme oder Teile davon die Werte der Netzparameter angegeben zu sein. Die Werte der im Infrastrukturregister erfassten Parameter dienen gemeinsam mit den Werten der im Register der Genehmigungen für das Inverkehrbringen von Fahrzeugtypen erfassten Parameter zur Prüfung der technischen Kompatibilität zwischen einem Schienenfahrzeug und dem Eisenbahnnetz, auf dem es eingesetzt werden soll. Im Infrastrukturregister können auch Einsatzbedingungen für ortsfeste Einrichtungen und sonstige Beschränkungen festgelegt sein.

(2) Das Infrastrukturregister ist von der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH nach den Anforderungen der gemeinsamen Spezifikation der Europäischen Kommission für das nationale Infrastrukturregister zu errichten, zu führen und zu aktualisieren.

(3) Für den Inhalt, das Datenformat, die funktionelle und technische Architektur, die Betriebsweise sowie die Regelungen für die Dateneingabe und Datenabfrage sind die gemeinsamen Spezifikationen für das Infrastrukturregister, welche die Europäische Kommission im Wege von Durchführungsrechtsakten beschließt, maßgeblich.

(4) Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat das Infrastrukturregister auf ihrer Internetseite zu veröffentlichen.“

[Art. 49 RL (EU) 2016/797]

****)** In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

37. § 125 samt Überschrift lautet:

„Anwendungsbereich

§ 125. (1) Eisenbahnen im Sinne dieses Gesetzesteiles sind die zum österreichischen Eisenbahnsystem gehörigen Hauptbahnen und vernetzte Nebenbahnen.

(2) Dieser Gesetzesteil regelt die Berechtigung zum selbständigen Führen und Bedienen von Triebfahrzeugen durch Triebfahrzeugführer auf Eisenbahnen.

(3) Dieser Gesetzesteil gilt nicht für das selbständige Führen und Bedienen eines Triebfahrzeuges:

1. innerhalb bestimmter, vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen festgelegter lokaler und funktional getrennter Betriebsbereiche von Eisenbahnen, wenn das selbständige Führen und Bedienen des Triebfahrzeuges eisenbahnbetrieblichen Hilfstätigkeiten oder dem Verkehr von und zu Anschlussbahnen dient. oder
2. auf vernetzten Nebenbahnen, die von Hauptbahnen funktional getrennt sind und die nur für die Personen- und Güterbeförderung im örtlichen Verkehr, Stadt- oder Vorortverkehr bestimmt sind.“

[Art. 2 Z 3 lit. b) RL 2007/59/EG]

38. § 126 Abs. 3 entfällt.

39. Im § 145 entfallen die Abs. 3 bis 5.

40. § 150a Abs. 4 lautet:

„(4) Die Bestellung eines sachverständigen Prüfers ist von der Bundesministerin/vom Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu widerrufen, wenn der bestellte sachverständige Prüfer die Voraussetzungen für seine Bestellung nicht mehr erfüllt.“

41. § 152 samt Überschrift lautet:

„Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung

§ 152. (1) Der Betrieb einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung zur Vermittlung der für die Erlangung einer Fahrerlaubnis oder der für die Erlangung einer Bescheinigung notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten bedarf der Genehmigung der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, die zu erteilen ist, wenn die Eignung zum Betrieb einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung nachgewiesen ist. Es sind Unterlagen vorzulegen, anhand derer nachgewiesen wird, dass eine Vermittlung der notwendigen Kenntnisse und Fähigkeiten vor allem dadurch sichergestellt ist, dass das entsprechend qualifizierte Schulungspersonal und die notwendigen Lehrbehelfe, Anlagen und Betriebsmittel vorhanden sind.

(2) Der Antragsteller hat die den Ausbildungsaufgaben angemessene technische und betriebliche Kompetenz und Eignung zur Organisation von Ausbildungsgängen zu belegen. Er muss über ausreichendes Personal und Ausrüstung verfügen und in einem für die Ausbildung geeigneten Umfeld tätig sein, das Triebfahrzeugführer auf die Prüfungen zur Erlangung oder Aufrechterhaltung von Fahrerlaubnissen und Bescheinigungen vorbereitet. Insbesondere muss der Antragsteller

- a) über eine wirksame Managementstruktur verfügen, die gewährleistet, dass die Ausbilder die angemessene Befähigung und Erfahrung besitzen, um eine Ausbildung gemäß den gesetzlichen Anforderungen durchzuführen;
- b) im notwendigen Umfang über Personal, Einrichtungen, Ausrüstung und Unterbringung verfügen, die der angebotenen Ausbildung und der erwarteten Zahl der Auszubildenden angemessen sind;
- c) sicherstellen, dass die praktische Ausbildung durch Ausbilder erfolgt, die Inhaber sowohl einer gültigen Triebfahrzeugführerlaubnis als auch einer gültigen Bescheinigung sind, die den Gegenstand der Ausbildung oder Strecken/Rollmaterial ähnlicher Art abdeckt, und über eine mindestens dreijährige berufliche Fahrpraxis verfügen. Ist der Ausbilder nicht Inhaber einer gültigen Bescheinigung für die betreffende Infrastruktur/das betreffende Rollmaterial, muss ein Triebfahrzeugführer mit einer Bescheinigung für diese Infrastruktur/dieses Rollmaterial bei Ausbildungs- und Prüfungsfahrten von Triebfahrzeugführern anwesend sein;
- d) die Methodik darlegen, die er anzuwenden beabsichtigt, um Inhalt, Organisation und Dauer der Ausbildungsgänge, Ausbildungspläne und Kompetenzregelungen zu gewährleisten;
- e) Systeme zur Erfassung der Ausbildungstätigkeiten bereitstellen, einschließlich Informationen über Teilnehmer, Ausbilder und Zahl und Zweck der Ausbildungsgänge;

****)** In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

- f) ein Qualitätsmanagementsystem oder gleichwertige Verfahren eingerichtet haben, um Einhaltung und Adäquatheit der Systeme und Verfahren zu überwachen, mit denen sichergestellt wird, dass die Ausbildung den gesetzlichen Anforderungen genügt;
- g) ein Kompetenzmanagement bereitstellen und eine laufende Weiterbildung und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der beruflichen Qualifikation der Ausbilder durchführen;
- h) Verfahren darlegen, mit denen Ausbildungsmethoden, Instrumente und Ausrüstung auf aktuellem Stand gehalten werden, einschließlich Ausbildungsunterlagen, Ausbildungssoftware, vom Infrastrukturbetreiber bereitgestellte Dokumente wie Regelwerke zu Betriebsregeln, Signalen oder Sicherheitssystemen.

(3) Die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat ein Verzeichnis aller im Inland befindlichen Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtungen mit Name, Anschrift und Kennnummer zu führen und im Internet bereitzustellen.“

42. § 176b samt Überschrift entfällt; die §§ 162 bis 165 erhalten die Paragraphenbezeichnung „224 bis 227“; die §§ 166 bis 176a erhalten die Paragraphenbezeichnung „230 bis 241“; §§ 177 und 178 erhalten die Paragraphenbezeichnung „243 bis 244“.

43. Die §§ 161a bis 161f erhalten die Paragraphenbezeichnung „162 bis 167“.

44. Der 10. Teil erhält die Bezeichnung „13. Teil“; nach dem 9. Teil werden folgende 10., 11. und 12. Teile eingefügt:

„10. Teil

Benannte Stellen, Bestimmte Stellen und akkreditierte interne Stellen

1. Hauptstück

Benannte Stellen

1. Abschnitt

Begriffsbestimmung

§ 168. Benannte Stellen sind für die im 8. Teil vorgesehenen Prüfungen und Bewertungen

1. aufgrund des Akkreditierungsgesetzes 2012 heranzuziehende akkreditierte, gemäß § 175 benannte Konformitätsbewertungsstellen mit Sitz in Österreich oder
2. sonstige heranzuziehende Stellen mit Sitz außerhalb Österreichs, die die Europäische Kommission in einem Verzeichnis der im Rahmen der Richtlinie (EU) 2016/797 benannten Stellen veröffentlicht hat.

[Art. 38 Abs. 2 RL (EU) 2016/797]

2. Abschnitt

Anforderungen für die Benennung einer Konformitätsbewertungsstelle

Allgemeine Anforderungen

§ 169. (1) Eine Konformitätsbewertungsstelle muss über Rechtspersönlichkeit verfügen.

[Art. 30 Abs. 2 RL (EU) 2016/797]

(2) Eine Konformitätsbewertungsstelle muss in der Lage sein, alle Konformitätsbewertungsaufgaben durchzuführen, die ihr nach Maßgabe der einschlägigen TSI zugewiesen wurden und im Rahmen derer sie benannt wurde, gleichgültig, ob diese Aufgaben von der Konformitätsbewertungsstelle selbst, in ihrem Auftrag und unter ihrer Verantwortung erfüllt werden.

[Art. 30 Abs. 3 erster Unterabs. RL (EU) 2016/797]

(3) Eine Konformitätsbewertungsstelle hat jederzeit, für jedes Konformitätsbewertungsverfahren und für jede Art oder jede Kategorie eines Produkts, im Rahmen dessen sie benannt wurde, über Folgendes zu verfügen:

1. die erforderlichen Mitarbeiter mit Fachkenntnis und ausreichender einschlägiger Erfahrung, um die bei der Konformitätsbewertung anfallenden Aufgaben erfüllen zu können;

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

2. die maßgeblichen Beschreibungen von Verfahren, nach denen die Konformitätsbewertung durchgeführt wird, um die Transparenz und die Möglichkeit der Anwendung dieser Verfahren sicherzustellen;
3. über geeignete Grundsätze und Verfahren, bei denen zwischen Aufgaben, die sie als benannte Konformitätsbewertungsstelle wahrnimmt, und anderen Tätigkeiten unterschieden wird;
4. geeignete Verfahren zur Durchführung der Tätigkeiten, bei denen die Größe eines Unternehmens, die Branche, in der es tätig ist, seine Struktur sowie der Grad der Komplexität der jeweiligen Produktkategorie und der Massenfertigungs- und Seriencharakter des Herstellungsprozesses gebührend berücksichtigt werden.

[Art. 30 Abs. 3 zweiter Unterabs. RL (EU) 2016/797]

(4) Einer Konformitätsbewertungsstelle müssen alle erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen, um die technischen und administrativen Aufgaben, die mit der Konformitätsbewertung verbunden sind, in angemessener Weise zu erledigen. Weiters muss sie Zugang zu allen benötigten Ausrüstungen oder Einrichtungen haben.

[Art. 30 Abs. 3 letzter Unterabs. RL (EU) 2016/797]

Haftpflichtversicherung

§ 170. Eine Konformitätsbewertungsstelle hat gegen die Folgen einer Haftpflicht eine Haftpflichtversicherung abzuschließen.

[Art. 30 Abs. 4 RL (EU) 2016/797]

Mitwirkungspflichten

§ 171. (1) Eine Konformitätsbewertungsstelle hat an den einschlägigen Normungsaktivitäten und an den Aktivitäten der Koordinierungsgruppe benannter Konformitätsbewertungsstellen mitzuwirken und dafür zu sorgen, dass das Bewertungspersonal darüber informiert wird. Die von der Koordinierungsgruppe benannter Konformitätsbewertungsstellen erarbeiteten Verwaltungsentscheidungen und Dokumente sind von der Konformitätsbewertungsstelle als allgemeine Leitlinie anzuwenden.

[Art. 30 Abs. 6 RL (EU) 2016/797]

(2) Eine Konformitätsbewertungsstelle, die für die Teilsysteme „fahrwegseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“ und/oder „fahrzeugseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“ benannt sind, hat an den Tätigkeiten der nach Art. 29 der Verordnung (EU) 2016/797 geschaffenen ERTMS-Arbeitsgruppe mitzuwirken und dafür zu sorgen, dass das Bewertungspersonal darüber informiert wird. Die Konformitätsbewertungsstelle hat die von der ERTMS-Arbeitsgruppe erarbeiteten Leitlinien anzuwenden.

[Art. 30 Abs. 7 erster und zweiter Satz RL (EU) 2016/797]

(3) Hält eine Konformitätsbewertungsstelle gemäß Abs. 2 die Anwendung der von der ERTMS-Arbeitsgruppe erarbeiteten Leitlinien für nicht angebracht oder unmöglich, so haben sie dies der ERTMS-Arbeitsgruppe zwecks Erörterung und fortlaufenden Verbesserung der Leitlinien mitzuteilen.

[Art. 30 Abs. 7 dritter Satz RL (EU) 2016/797]

Unparteilichkeit

§ 172. (1) Eine Konformitätsbewertungsstelle muss vom Hersteller des Produktes, welches von ihr bewertet wird, unabhängig sein und darf auch mit dem Hersteller des Produktes in keiner ihre Unabhängigkeit beeinträchtigenden Verbindung stehen.

[Art. 31 Abs. 1 erster Unterabs. RL (EU) 2016/797]

(2) Gehört einem Fachverband oder Wirtschaftsverband eine Konformitätsbewertungsstelle an, die Produkte bewertet, an deren Planung, Herstellung, Bereitstellung, Montage, Gebrauch oder Wartung Unternehmen beteiligt sind, die von diesem Fachverband oder diesem Wirtschaftsverband vertreten werden, muss deren Unabhängigkeit von diesen Unternehmen und das Nichtbestehen von Interessenskonflikten nachgewiesen sein.

[Art. 31 Abs. 1 zweiter Unterabs. RL (EU) 2016/797]

(3) Die Tätigkeit der obersten Führungsebene einer Konformitätsbewertungsstelle und die Tätigkeit deren Bewertungspersonals hat unparteiisch zu sein.

[Art. 31 Abs. 2 RL (EU) 2016/797]

****)** In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

(4) Eine Konformitätsbewertungsstelle, ihre oberste Führungsebene und die für die Erfüllung der Konformitätsbewertungsaufgaben zuständigen Mitarbeiter dürfen nicht Planer, Hersteller, Lieferant, Installateur, Käufer, Eigentümer, Verwender oder Wartungsbetrieb der Produkte, die sie bewerten, noch Bevollmächtigte dieser Beteiligten sein. Dadurch ist aber nicht die Verwendung von bereits einer Konformitätsbewertung unterzogenen Produkten ausgeschlossen, die für die Tätigkeit der Konformitätsbewertungsstelle nötig sind, oder die Verwendung solcher Produkte zum persönlichen Gebrauch aus.

[Art. 31 Abs. 3 RL (EU) 2016/797]

(5) Eine Konformitätsbewertungsstelle, ihre oberste Führungsebene und die für die Erfüllung der Konformitätsbewertungsaufgaben zuständigen Mitarbeiter dürfen weder direkt an der Planung, Herstellung bzw. Bau, Vermarktung, Installation, Verwendung oder Wartung dieser Produkte teilnehmen, noch die an diesen Tätigkeiten Beteiligten vertreten.

[Art. 31 Abs. 4 erster Satz RL (EU) 2016/797]

(6) Eine Konformitätsbewertungsstelle darf sich nicht mit Tätigkeiten, insbesondere Beratungsdienstleistungen, befassen, die ihre Unabhängigkeit bei ihrer Beurteilung oder ihre Integrität im Zusammenhang mit Konformitätsbewertungen, für die sie benannt sind, beeinträchtigen können.

[Art. 31 Abs. 4 zweiter Satz RL (EU) 2016/797]

(7) Eine Konformitätsbewertungsstelle hat zu gewährleisten, dass die Tätigkeit ihrer Zweigunternehmen oder Unterauftragnehmer die Vertraulichkeit, Objektivität oder Unparteilichkeit ihrer Konformitätsbewertungstätigkeiten nicht beeinträchtigen.

[Art. 31 Abs. 5 RL (EU) 2016/797]

(8) Eine Konformitätsbewertungsstelle und ihre Mitarbeiter haben die Konformitätsbewertungen mit der größtmöglichen Professionalität und erforderlichen Fachkompetenz in dem betreffenden Bereich durchzuführen. Sie dürfen keinerlei Einflussnahme, insbesondere finanzieller Art, ausgesetzt sein, die sich auf ihre Beurteilung oder die Ergebnisse ihrer Konformitätsbewertungstätigkeiten auswirken könnten. Dies gilt speziell für die Einflussnahmen derjenigen, die ein Interesse an einem bestimmten Ergebnis dieser Tätigkeit haben.

[Art. 31 Abs. 6 RL (EU) 2016/797]

Mitarbeiter

§ 173. (1) Die Mitarbeiter einer Konformitätsbewertungsstelle haben eine berufliche Verschwiegenheit in Bezug auf Informationen zu wahren, welche sie bei der Durchführung ihrer Aufgaben gemäß der einschlägigen TSI oder einer nationalen Vorschrift erhalten. Dies gilt nicht gegenüber österreichischen Behörden und zuständigen Behörden der anderen Mitgliedstaaten, in denen sie ihre Tätigkeiten ausüben.

[Art. 30 Abs. 5 erster Satz RL (EU) 2016/797]

(2) Die für die Durchführung der Konformitätsbewertung zuständigen Mitarbeiter haben über folgende Fähigkeiten zu verfügen:

1. eine solide Fach- und Berufsausbildung, die alle Tätigkeiten für die Konformitätsbewertung umfasst, für die die Konformitätsbewertungsstelle benannt wurde;
2. eine ausreichende Kenntnis der Anforderungen, die mit den durchzuführenden Bewertungen verbunden sind, und die entsprechende Befugnis zur Durchführung solcher Bewertungen;
3. angemessene Kenntnisse und ein angemessenes Verständnis der wesentlichen Anforderungen, der geltenden harmonisierten Normen sowie des einschlägigen Unionsrechtes; und
4. die Fähigkeit zur Erstellung von Bescheinigungen, Protokollen und Berichten als Nachweis für durchgeführte Bewertungen.

[Art. 32 Abs. 1 RL (EU) 2016/797]

(3) Die Entlohnung der obersten Führungsebene und des bewertenden Personals einer Konformitätsbewertungsstelle darf sich nicht nach der Anzahl der durchgeführten Bewertungen oder deren Ergebnissen richten.

[Art. 32 Abs. 1 RL (EU) 2016/797]

Zweigunternehmen, Vergabe von Unteraufträgen

§ 174. (1) Vergibt eine benannte Stelle bestimmte mit der Konformitätsbewertung verbundene Aufgaben an Unterauftragnehmer oder überträgt diese einem Zweigunternehmen, hat sie sicherzustellen, **) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

dass der Unterauftragnehmer oder das Zweigunternehmen die in den §§ 169 bis 173 angeführten Anforderungen erfüllt. Von einer solchen Vergabe oder Übertragung von Konformitätsbewertungsaufgaben ist die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu unterrichten.

[Art. 34 Abs. 1 RL (EU) 2016/797]

(2) Eine benannte Stelle hat die volle Verantwortung für die Arbeiten, die von Unterauftragnehmern oder Zweigunternehmen ausgeführt werden, zu tragen, und zwar unabhängig davon, wo die Unterauftragnehmer oder Zweigunternehmen niedergelassen sind.

[Art. 34 Abs. 2 RL (EU) 2016/797]

(3) Die Vergabe von Tätigkeiten an Unterauftragnehmer oder die Übertragung von Tätigkeiten an Zweigunternehmen darf durch benannte Stelle darf nur dann erfolgen, wenn dem der Auftraggeber dieser Tätigkeiten zugestimmt hat.

[Art. 34 Abs. 3 RL (EU) 2016/797]

(4) Eine benannte Stelle hat für die Bundesministerin/den Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die einschlägigen Unterlagen über die Begutachtung der Qualifikation des Unterauftragnehmers oder des Zweigunternehmens und Unterlagen über die vom Unterauftragnehmer oder dem Zweigunternehmen gemäß der einschlägigen TSI ausgeführten Arbeiten bereitzuhalten.

[Art. 34 Abs. 4 RL (EU) 2016/797]

3. Abschnitt

Benennung

Verfahren

§ 175. (1) Eine Konformitätsbewertungsstelle, die benannt werden will, hat ihre Benennung bei der Bundesministerin/beim Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu beantragen. Dem Antrag ist eine Beschreibung der Konformitätsbewertungstätigkeiten, des Konformitätsbewertungsmoduls und des Produktes oder der Produkte, für die die Konformitätsbewertungsstelle Kompetenz beansprucht sowie die Akkreditierungsurkunde beizulegen.

[Art. 36 Abs. 1 und 2 RL (EU) 2016/797]

(2) Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat eine Konformitätsbewertungsstelle, die ihre Benennung beantragt hat, der Europäischen Kommission und den anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union mittels des elektronischen Benennungsinstrumentes, das von der Europäischen Kommission entwickelt und verwaltet wird, zu benennen, wenn diese die in den §§ 169 bis 173 angeführten Anforderungen erfüllt.

[Art. 37 Abs. 1 und 2 RL (EU) 2016/797]

(3) Weist die Konformitätsbewertungsstelle nach, dass sie im Akkreditierungsverfahren die Kriterien der einschlägigen harmonisierten Normen oder Teile dieser Normen erfüllt hat, deren Fundstelle im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht worden sind, so gilt die widerlegbare Vermutung, dass die Konformitätsbewertungsstelle die in den §§ 169 bis 173 angeführten Anforderungen erfüllt, soweit diese anwendbaren harmonisierten Normen diese Anforderungen abdecken.

[Art. 33 RL (EU) 2016/797]

(4) Mit der durchgeführten Benennung einer Konformitätsbewertungsstelle durch die Bundesministerin/den Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist der darauf gerichtete Antrag der Konformitätsbewertungsstelle erledigt. Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat die Konformitätsbewertungsstelle über die durchgeführte Benennung zu unterrichten.

Angaben

§ 176. (1) Die Benennung einer Konformitätsbewertungsstelle durch die Bundesministerin/den Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat vollständige Angaben zu den Konformitätsbewertungstätigkeiten, dem betreffenden Konformitätsbewertungsmodul oder -modulen und dem Produkt oder den Produkten sowie die einschlägige Akkreditierungsurkunde zu enthalten.

[Art. 37 Abs. 3 RL (EU) 2016/797]

****)** In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

Aufnahme der Tätigkeit

§ 177. Eine benannte Konformitätsbewertungsstelle darf erst dann die Aufgaben einer benannten Stelle wahrnehmen, wenn weder die Europäische Kommission noch die anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union innerhalb von zwei Wochen nach Durchführung der Benennung durch die Bundesministerin/den Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Einwände erhoben haben.

[Art. 37 Abs. 5 RL (EU) 2016/797]

Einschränkung, Aussetzung oder Widerruf einer Benennung

§ 178. (1) Stellt die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie fest, dass eine von ihm benannte Konformitätsbewertungsstelle die in den §§ 169 bis 173 angeführten Anforderungen nicht mehr erfüllt oder dass sie sonst ihren Verpflichtungen nicht mehr nachkommt, hat er unter Berücksichtigung des Ausmaßes, in dem diesen Anforderungen oder Verpflichtungen nicht nachgekommen wird, die Benennung einzuschränken, auszusetzen oder zu widerrufen. Davon hat sie/er die Europäische Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten der Europäischen Union unverzüglich in Kenntnis zu setzen.

[Art. 37 Abs. 6 und Art. 39 Abs. 1 RL (EU) 2016/797]

(2) Wird eine Benennung einer Konformitätsbewertungsstelle durch die Bundesministerin/den Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie geändert, ausgesetzt oder widerrufen, hat die betreffende Konformitätsbewertungsstelle die Akten der von diesen Maßnahmen betroffenen Tätigkeiten einer anderen benannten Stelle für Zwecke der Aktenweiterbearbeitung zur Verfügung zu stellen oder für die Bundesministerin/den Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und für die mit der Marktüberwachung betrauten Behörden auf deren Verlangen bereitzuhalten. Dies gilt sinngemäß auch dann, wenn eine benannte Stelle ihre Tätigkeiten einstellt.

[Art. 39 Abs. 2 RL (EU) 2016/797]

(3) Bei Ermittlungen der Europäischen Kommission über das Vorliegen der Kompetenz einer benannten Stelle hat die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie der Europäischen Kommission auf deren Verlangen sämtliche Auskünfte über die Grundlagen der Benennung oder über die Erhaltung der Kompetenz der betreffenden benannten Stelle zu erteilen.

[Art. 40 Abs. 2 RL (EU) 2016/797]

(4) Wird die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie von der Europäischen Kommission über ihre Feststellung darüber unterrichtet, dass eine von ihr/ihm benannte Stelle die Voraussetzungen für ihre Benennung nicht oder nicht mehr erfüllt, und von ihr aufgefordert, die erforderlichen Korrekturmaßnahmen zu ergreifen, umfassend auch den Widerruf der Benennung, hat sie/er von Amts wegen zu ermitteln, ob eine Einschränkung, eine Aussetzung oder ein Widerruf der von ihm durchgeführten Benennung erforderlich ist.

[Art. 40 Abs. 4 RL (EU) 2016/797]

4. Abschnitt

Verpflichtungen einer benannten Stelle

Tätigkeiten

§ 179. (1) Eine benannte Stelle hat Konformitätsbewertungen im Einklang mit den Konformitätsbewertungsverfahren gemäß der einschlägigen TSI durchzuführen.

[Art. 41 Abs. 1 RL (EU) 2016/797]

(2) Eine benannte Stelle hat Konformitätsbewertungen, soweit dies möglich ist, unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit durchzuführen, wobei unnötige Belastungen der Wirtschaftsteilnehmer zu vermeiden sind. Sie haben ihre Tätigkeit unter gebührender Berücksichtigung der Größe eines Unternehmens, der Branche, in der es tätig ist, seiner Struktur sowie des Grades der Komplexität der jeweiligen Produkttechnologie und des Massenfertigungs- oder Seriencharakters des Herstellungsprozesses auszuüben.

[Art. 41 Abs. 2 RL (EU) 2016/797]

**) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

(3) Stellt eine benannte Stelle fest, dass ein Hersteller die Anforderungen nicht erfüllt hat, die in der einschlägigen TSI oder in den entsprechenden harmonisierten Normen oder technischen Spezifikationen festgelegt sind, darf sie keine Konformitätsbescheinigung ausstellen. Sie hat jedoch den Hersteller davon in Kenntnis zu setzen und ihm die Gelegenheit einzuräumen, Korrekturmaßnahmen vorzunehmen.

[Art. 41 Abs. 3 RL (EU) 2016/797]

(4) Hat eine benannte Stelle bereits eine Bescheinigung ausgestellt und stellt im Rahmen der Überwachung der Konformität fest, dass das Produkt die Anforderungen, die in der einschlägigen TSI oder in den entsprechenden harmonisierten Normen oder technischen Spezifikationen festgelegt sind, nicht mehr erfüllt, so hat sie den Hersteller zu geeigneten Korrekturmaßnahmen aufzufordern und die Bescheinigung falls nötig auszusetzen oder zu widerrufen. Werden vom Hersteller keine Korrekturmaßnahmen ergriffen oder zeigen die Korrekturmaßnahmen nicht die nötige Wirkung, so hat die benannte Stelle gegebenenfalls alle Bescheinigungen mit Einschränkungen zu versehen, sie auszusetzen oder sie zu widerrufen.

[Art. 41 Abs. 4 und 5 RL (EU) 2016/797]

Bereitstellung von Informationen

§ 180. (1) Eine benannte Stelle hat der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu melden:

1. jede Vorenthaltung, Einschränkung, Aussetzung und jeden Widerruf einer Bescheinigung;
2. alle Umstände mit Auswirkungen auf den Geltungsbereich und die Bedingungen der Benennung;
3. jedes Auskunftersuchen über Konformitätsbewertungen, das sie von mit der Marktüberwachung betrauten Behörden erhalten haben;
4. auf Verlangen, welchen Konformitätsbewertungstätigkeiten sie im Geltungsbereich ihrer Benennung nachgegangen sind und welche anderen Tätigkeiten sie ausgeführt haben, einschließlich grenzübergreifender Tätigkeiten und der Vergabe von Unteraufträgen.

[Art. 42 Abs. 1 RL (EU) 2016/797]

(2) Benannte Stellen haben anderen, gemäß diesem Gesetzesteil benannten Stellen, die ähnlichen Konformitätsbewertungen für dieselben Produkte nachgehen, einschlägige Informationen über negative und auf Verlangen auch über positive Ergebnisse von Konformitätsbewertungen zu übermitteln.

[Art. 42 Abs. 2 RL (EU) 2016/797]

(3) Benannte Stellen haben der Eisenbahnagentur der Europäischen Union von ihnen ausgestellte EG-Prüfbescheinigungen für Teilsysteme sowie von ihnen ausgestellte EG-Konformitäts- und EG-Gebrauchstauglichkeitsbescheinigungen für Interoperabilitätskomponenten zu übermitteln.

[Art. 42 Abs. 3 RL (EU) 2016/797]

Beteiligung an einer sektoralen Gruppe

§ 181. Benannte Stellen haben sich an einer sektoralen Gruppe, die die Europäische Kommission zwecks Koordinierung und Kooperation zwischen nach der Richtlinie (EU) 2016/797 benannten Stellen errichtet hat, direkt oder über bestimmte Bevollmächtigte zu beteiligen.

[Art. 44 RL (EU) 2016/797]

2. Hauptstück Bestimmte Stellen

Bestimmte Stellen

§ 182. (1) Bestimmte Stellen sind für die gemäß dem 8. Teil vorgesehenen, nach nationalen Vorschriften durchzuführenden Prüfungsverfahren aufgrund des Akkreditierungsgesetzes 2012 heranzuziehende akkreditierte, gemäß Abs. 3 bestimmte Konformitätsbewertungsstellen mit Sitz in Österreich.

(2) Für Konformitätsbewertungsstellen, die eine Bestimmung anstreben, gelten die in den §§ 169 bis 173 angeführten Anforderungen mit der Maßgabe, dass abweichend von § 173 Abs. 2 Z 3 die Konformitätsbewertungsstelle und ihre Mitarbeiter über angemessene Kenntnisse und ein angemessenes Verständnis des nationalen Rechts verfügen müssen.

(3) Für die Bestimmung einer Konformitätsbewertungsstelle durch die Bundesministerin/den Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie gilt § 175 Abs. 1 und 3 sinngemäß. Die Bestimmung ist zu erteilen, wenn die im Abs. 2 angeführten Anforderungen

****)** In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

erfüllt sind. Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat ein Verzeichnis der Konformitätsbewertungsstellen, denen er die Bestimmung erteilt hat, zu führen und im Internet bereitzustellen.

(4) Für bestimmte Stellen gelten die §§ 178 Abs. 1 erster Satz, 179 Abs. 2 bis 4 und 180 Abs. 1 sinngemäß und § 179 Abs. 1 mit der Maßgabe, dass bestimmte Stellen Konformitätsbewertungen im Einklang mit den Konformitätsbewertungsverfahren gemäß der einschlägigen nationalen Vorschriften durchzuführen hat.

[Art. 45 RL (EU) 2016/797]

3. Hauptstück Akkreditierte interne Stelle

§ 183. (1) Ein Hersteller eines Produktes kann Konformitätsbewertungsverfahren, die in den Modulen A1, A2, C1 oder C2 gemäß Anhang II des Beschlusses Nr. 768/2008 und in den Modulen CA1 und CA2 gemäß Anhang I des Beschlusses 2010/713/EU festgelegt sind, von einer akkreditierten internen Stelle durchführen lassen. Diese interne Stelle hat einen eigenen und gesonderten Teil des Herstellers darzustellen und sie darf sich nicht an der Planung, der Herstellung, Lieferung, Installation, Verwendung oder Wartung der durch sie zu bewertenden Produkte beteiligen.

[Art. 35 Abs. 1 RL (EU) 2016/797]

(2) Eine akkreditierte interne Stelle hat folgende Anforderungen zu erfüllen:

1. Sie muss gemäß Akkreditierungsgesetz 2012 akkreditiert sein;
2. Sie und ihre Mitarbeiter müssen von dem Unternehmen, dem sie angehören, organisatorisch unterscheidbar sein und darin über Berichtsverfahren verfügen, die ihre Unparteilichkeit gewährleisten; dies ist im Akkreditierungsverfahren nachzuweisen;
3. Weder sie noch ihre Mitarbeiter dürfen für die Planung, Herstellung, Lieferung, Installation, Betrieb oder Wartung der von ihnen bewerteten Produkte verantwortlich sein und weder sie noch ihre Mitarbeiter dürfen Tätigkeiten nachgehen, die der Unabhängigkeit ihres Urteils oder ihrer Integrität im Zusammenhang mit den Bewertungsaufgaben schaden könnten;
4. Die interne Stelle darf ihre Leistungen nur für das Unternehmen erbringen, dem sie angehört.

[Art. 35 Abs. 2 RL (EU) 2016/797]

(3) Der Bundesministerin/Dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie sind auf dessen Verlangen Informationen über die Akkreditierung einer internen Stelle von den Unternehmen, dem sie angehört, oder vom Bundesminister für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort zu übermitteln.

[Art. 35 Abs. 3 RL (EU) 2016/797]

11. Teil Spezielle Sicherheitsbestimmungen

1. Hauptstück Geltungsbereich

§ 184. (1) Dieser Gesetzesteil gilt für zum österreichischen Eisenbahnsystem gehörige Hauptbahnen und vernetzte Nebenbahnen sowie für Schienenfahrzeuge, die auf solchen Eisenbahnen betrieben oder betrieben werden sollen.

(2) Dieser Gesetzesteil gilt nicht für:

1. vernetzte Nebenbahnen, die von Hauptbahnen funktional getrennt sind und die nur für die Personenbeförderung im örtlichen Verkehr, im Stadt- oder Vorortverkehr genutzt werden sowie für Eisenbahnverkehrsunternehmen, die ausschließlich auf solchen Eisenbahnen Eisenbahnverkehrsdienste erbringen;

[Art. 2 Abs. 2 lit c) RL (EU) 2016/798]

2. Infrastrukturen und Schienenfahrzeuge, die ausschließlich für den lokal begrenzten Einsatz oder ausschließlich für historische oder touristische Zwecke genutzt werden.

[Art. 2 Abs. 3 lit b) RL (EU) 2016/798]

****)** In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

3. vernetzte Nebenbahnen, auf denen überwiegend Eisenbahnpersonenverkehrsdienste im Stadt- und Vorortverkehr mit Schienenfahrzeugen erbracht werden, die einen Kollisionssicherheitswert der Kategorie C-III oder C-IV (gemäß EN 15227:2011) und eine Fahrzeugfestigkeit von höchstens 800 kN (Längsdruckkraft im Kupplungsbereich) aufweisen;
4. Schienenfahrzeuge, die einen Kollisionssicherheitswert der Kategorie C-III oder C-IV (gemäß EN 15227:2011) und eine Fahrzeugfestigkeit von höchstens 800 kN (Längsdruckkraft im Kupplungsbereich) aufweisen.“

2. Hauptstück

Nationale Sicherheitsvorschriften

Begriffsbestimmung

§ 185. Nationale Sicherheitsvorschriften im Sinne dieses Gesetzesteils sind rechtlich verbindliche Normen, in denen die die Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn oder des Verkehrs auf Eisenbahnen betreffende Anforderungen, insbesondere technische Anforderungen, enthalten sind und die für Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder für Dritte gelten.

[Art. 3 Z 8 RL (EU) 2016/798]

Erlassung nationaler Sicherheitsvorschriften

§ 186. (1) Neue nationale Sicherheitsvorschriften dürfen nur mehr in folgenden Fällen erlassen werden:

1. wenn Vorschriften in Bezug auf vorhandene Sicherheitsmethoden nicht von einer gemeinsamen Sicherheitsmethode abgedeckt sind;
2. wenn Betriebsvorschriften von unter diesen Gesetzesteil fallenden Eisenbahnen von den TSI noch nicht abgedeckt sind;
3. als dringende Präventivmaßnahme, insbesondere nach einem Unfall oder einer Störung;
4. wenn eine bereits notifizierte nationale Sicherheitsvorschrift überarbeitet werden muss; oder
5. wenn Vorschriften mit Anforderungen an das Personal, das sicherheitskritische Aufgaben wahrnimmt, einschließlich Auswahlkriterien, physische und psychische Eignung und Berufsausbildung, noch nicht von einer TSI oder der Richtlinie 2007/59/EG abgedeckt sind.

[Art. 8 Abs. 3 RL (EU) 2016/798]

(2) Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat der Europäischen Kommission und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union mit Hilfe des geeigneten IT-Systems gemäß Art. 27 der Verordnung (EU) 2016/796 einen ausreichend ausgearbeiteten Entwurf für eine neue nationale Sicherheitsvorschrift zusammen mit einer Begründung für ihre Einführung zur Prüfung vorzulegen. Diese Übermittlung hat rechtzeitig und innerhalb der in Art. 25 Abs. 1 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Fristen vor der geplanten rechtlichen Verbindlichmachung der vorgeschlagenen neuen nationalen Sicherheitsvorschrift zu erfolgen.

[Art. 8 Abs. 4 RL (EU) 2016/798]

(3) Im Falle dringlicher Präventionsmaßnahmen können neue nationale Sicherheitsvorschriften unverzüglich rechtlich verbindlich und anwendbar gemacht werden. Solche nationalen Sicherheitsvorschriften sind gemäß Art. 27 Abs. 2 der Verordnung (EU) 2016/796 zu notifizieren.

[Art. 8 Abs. 5 RL (EU) 2016/798]

(4) Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat der Europäischen Kommission und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union neue nationale Sicherheitsvorschriften unter Nutzung des geeigneten IT-Systems gemäß Art. 27 der Verordnung (EU) 2016/796 zu notifizieren.

[Art. 8 Abs. 7 RL (EU) 2016/798]

3. Hauptstück

Sicherheitsmanagementsystem

Einführung eines Sicherheitsmanagementsystems

§ 187. Ein Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich und ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat ein Sicherheitsmanagementsystem einzuführen und sonstige

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

Eisenbahnunternehmen können ein Sicherheitsmanagementsystem einführen, um sicherzustellen, dass beim Betrieb von Eisenbahnen, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und dem Verkehr auf Eisenbahnen mindestens die gemeinsamen Sicherheitsziele erreicht werden können, die in den TSI festgelegten Sicherheitsanforderungen erfüllt und die einschlägigen Teile der gemeinsamen Sicherheitsmethoden und die notifizierten nationalen Sicherheitsvorschriften angewendet werden.

[Art. 9 Abs. 1 RL (EU) 2016/798]

Dokumentation des Sicherheitsmanagementsystems

§ 188. (1) Alle wichtigen Elemente eines Sicherheitsmanagementsystems, insbesondere die Zuständigkeitsverteilung innerhalb der Organisation, sind zu dokumentieren.

[Art. 9 Abs. 2 erster Satz RL (EU) 2016/798]

Inhalt des Sicherheitsmanagementsystems

§ 189. (1) Das Sicherheitsmanagementsystem hat aufzuzeigen, auf welche Weise die Geschäftsleitung die Kontrolle in den verschiedenen Bereichen sicherstellt, das Personal und seine Vertreter auf allen Ebenen einbezogen werden und die fortlaufende Verbesserung des Sicherheitsmanagements gewährleistet wird. Es hat ein eindeutiges Bekenntnis zur durchgängigen Anwendung von Kenntnissen des Faktors Mensch und von Methoden im Umgang damit zu enthalten. Es ist so zu gestalten, dass damit eine Kultur des gegenseitigen Vertrauens und des wechselseitigen Lernens gefördert wird, durch die das Personal ermutigt wird, zum Ausbau der Sicherheit beizutragen, während gleichzeitig die Vertraulichkeit gewährleistet wird.

[Art. 9 Abs. 2 zweiter bis vierter Satz RL (EU) 2016/798]

(2) Das Sicherheitsmanagementsystem hat der Betriebsart, dem Betriebsumfang und dem geographischen Tätigkeitsgebiet und anderen Merkmalen der ausgeübten Tätigkeit Rechnung zu tragen. Es hat die Kontrolle aller Risiken, die mit der Tätigkeit des Eisenbahnverkehrsunternehmens und des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, einschließlich Instandhaltungsarbeiten und Materialbeschaffung sowie des Einsatzes von Auftragnehmern, verbunden sind, zu gewährleisten. Soweit angezeigt und angemessen hat das Sicherheitsmanagementsystem auch die Risiken zu berücksichtigen, die sich aus der Tätigkeit anderer Akteure als Hersteller, Instandhaltungsbetriebe, Halter, Dienstleister, Beförderer, Absender, Empfänger, Verloader, Entlader, Befüller und Entleerer ergeben.

[Art. 9 Abs. 4 RL (EU) 2016/798]

(3) Das Sicherheitsmanagementsystem jedes Eisenbahninfrastrukturunternehmens hat die Folgen zu berücksichtigen, die sich aus der betrieblichen Tätigkeit verschiedener Eisenbahnverkehrsunternehmen auf seiner Eisenbahninfrastruktur ergeben, und zu gewährleisten, dass alle Eisenbahnverkehrsunternehmen im Einklang mit den TSI, den nationalen Sicherheitsvorschriften und den Anforderungen ihrer Sicherheitsbescheinigung tätig sein können.

[Art. 9 Abs. 5 erster Unterabs. RL (EU) 2016/798]

(4) Sicherheitsmanagementsysteme haben der Zielsetzung Rechnung zu tragen, die Notfallverfahren des Eisenbahninfrastrukturunternehmens mit allen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die seine Eisenbahninfrastruktur nutzen, und mit den Notfalldiensten zu koordinieren, um ein schnelles Eingreifen der Rettungsdienste zu erleichtern sowie mit allen sonstigen Akteuren, die in einer Notsituation hinzugezogen werden können. Bei grenzüberschreitender Infrastruktur ist die erforderliche Koordinierung und Vorbereitung der zuständigen Notfalldienste beiderseits der Grenze durch die Zusammenarbeit zwischen den betroffenen Infrastrukturbetreibern zu erleichtern.

[Art. 9 Abs. 5 zweiter Unterabs. RL (EU) 2016/798]

Grundelemente des Sicherheitsmanagementsystems

§ 190. (1) Das Sicherheitsmanagementsystem hat folgende Grundelemente zu enthalten:

1. eine Sicherheitsordnung, die von zur Vertretung oder Geschäftsführung Berechtigten genehmigt und dem gesamten Personal mitgeteilt wird;
2. die Organisation betreffende qualitative und quantitative Ziele zur Erhaltung und Verbesserung der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn sowie die zur Erreichung dieser Ziele erstellten Pläne und Verfahren;
3. Verfahren zur Einhaltung bestehender, neuer und geänderter Normen technischer und betrieblicher Art oder anderer Vorgaben, die in TSI, nationalen Sicherheitsvorschriften, in einschlägigen Bundesgesetzen oder in Verordnungen, die auf Grund von Bundesgesetzen ergangen sind, oder in auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen eisenbahnrechtlichen Bescheiden festgelegt sind;

****)** In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

Verfahren, mit denen sichergestellt wird, dass diese Normen oder anderen Vorgaben während der gesamten Lebensdauer des verwendeten Materials und während der gesamten Dauer des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn erfüllt werden;

4. Verfahren und Methoden für die Ermittlung von Risiken, die Durchführung von Risikobewertungen und die Anwendung von Maßnahmen zur Risikokontrolle für den Fall, dass sich aus geänderten Betriebsbedingungen oder dem Einsatz von neuem Material Risiken für Eisenbahnanlagen, den Betrieb der Eisenbahn, dem Betrieb von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn, dem Verkehr auf der Eisenbahn oder die Schnittstelle zwischen Mensch, Maschine und Organisation ergeben;
5. Schulungsprogramme für das Personal und Systeme, die sicherstellen, dass die Qualifikation des Personals aufrechterhalten und die Arbeit dementsprechend ausgeführt wird, einschließlich Vorkehrungen für die physische und psychische Eignung;
6. Vorkehrungen für einen ausreichenden Informationsfluss innerhalb der Organisation und gegebenenfalls zwischen Organisationen des Eisenbahnsystems;
7. Verfahren und Formate für die Dokumentierung von Sicherheitsinformationen und Bestimmung von Verfahren zur Kontrolle der Konfiguration von entscheidenden Sicherheitsinformationen;
8. Verfahren, die sicherstellen, dass Unfälle, Störungen, Beinaheunfälle und sonstige gefährliche Ereignisse gemeldet, untersucht und ausgewertet werden und die erforderlichen Präventionsmaßnahmen ergriffen werden;
9. die Bereitstellung von Einsatz-, Alarm- und Informationsplänen in Absprache mit den zuständigen Behörden; und
10. Bestimmungen über regelmäßige interne Nachprüfungen des Sicherheitsmanagementsystems.

[Art. 9 Abs. 3 RL (EU) 2016/798]

(2) Eisenbahnverkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben entsprechend den Ergebnissen der Bewertung der Risiken, die sich aus ihren eigenen Tätigkeiten ergeben, jedes weitere Element in das Sicherheitsmanagementsystem aufzunehmen, die erforderlich sind, um Sicherheitsrisiken abzudecken.

[Art. 9 Abs. 3 letzter Satz und 4 RL (EU) 2016/798]

Hilfe für Unfallopfer

§ 191. Nach einem schweren Unfall haben die daran beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen den Opfern Hilfe anzubieten, bestehend in der Unterstützung bei Beschwerdeverfahren gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 und anderen in einem solchen Zusammenhang eingerichteten unionsrechtlichen Beschwerdeverfahren, und unter anderem bestehend in der Leistung psychologischer Hilfe für die Unfallopfer und deren Familienangehörige.

[Art. 9 Abs. 5 dritter Unterabs. RL (EU) 2016/798]

Sicherheitsbericht

§ 192. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich und Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit Sitz in Österreich haben der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie jedes Jahr vor dem 31. Mai einen Sicherheitsbericht vorzulegen, der sich auf das vorangegangene Kalenderjahr bezieht und der Folgendes zu enthalten hat:

1. Angaben darüber, wie die unternehmensbezogenen Sicherheitsziele erreicht wurden, sowie die Ergebnisse der Sicherheitspläne;
2. eine Darstellung über die Entwicklung der österreichischen und der gemeinsamen Sicherheitsindikatoren, soweit sie für das jeweilige Eisenbahnunternehmen von Belang sind;
3. die Ergebnisse interner Sicherheitsprüfungen;
4. Angaben über Mängel und Störungen der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder des Verkehrs auf der Eisenbahn, die für die Behörde von Bedeutung sein können, einschließlich einer Zusammenfassung der von den einschlägigen Akteuren mitgeteilten Risiken; und
5. einen Bericht über die Anwendung der einschlägigen gemeinsamen Sicherheitsmethoden.

[Art. 9 Abs. 6 RL (EU) 2016/798]

**) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

4. Hauptstück

Einheitliche Sicherheitsbescheinigung

Erforderlichkeit

§ 193. Die Ausübung von Zugang auf der Eisenbahninfrastruktur von Hauptbahnen und von vernetzten Nebenbahnen darf nur solchen Eisenbahnverkehrsunternehmen gewährt werden, die Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung sind. Mit der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung soll nachgewiesen werden, dass das betreffende Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingeführt hat und in der Lage ist, einen sicheren Betrieb im geplanten geografischen Tätigkeitsgebiet durchzuführen. Aus dieser einheitlichen Sicherheitsbescheinigung muss ersichtlich sein, dass die vom Zugang betroffenen Eisenbahnen im geographischen Tätigkeitsgebiet des Eisenbahnverkehrsunternehmens liegen. Weiters muss der auf diesen Eisenbahnen zu erbringende Eisenbahnverkehrsdienst als von der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung erfasste Art und Umfang des Betriebes aufscheinen.

[Art. 10 Abs. 1 RL (EU) 2016/798]

Ausstellung, Aktualisierung und Erneuerung

§ 194. (1) Soweit dafür nicht eine Zuständigkeit der Eisenbahnagentur der Europäischen Union gegeben ist, ist die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie für die Ausstellung, Erneuerung und Aktualisierung der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung entsprechend den Vorgaben in den von der Europäischen Kommission gemäß Art. 10 Abs. 10 der Richtlinie (EU) 2016/798 zu erlassenden Durchführungsrechtsakten zuständig.

(2) Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist dann für die Erledigung von Anträgen auf Ausstellung, Erneuerung und Aktualisierung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung zuständig,

1. wenn das im Antrag angegebene geographische Tätigkeitsgebiet ausschließlich in der Republik Österreich liegt, und
2. wenn im Antrag angegeben wird, dass er zuständig sein soll.

[Art. 10 Abs. 8 erster Satz RL (EU) 2016/798]

(3) Unter einem geographischen Tätigkeitsgebiet sind Eisenbahnen oder Netze von Eisenbahnen in einem oder mehreren Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu verstehen, auf denen ein Eisenbahnverkehrsunternehmen die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten auszuüben beabsichtigt.

[Art. 3 Z 33 RL (EU) 2016/798]

(4) Im Zuge des Verfahrens zur Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung sind sowohl die Eisenbahnagentur der Europäischen Union als auch die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie berechtigt, Vor-Ort-Besuche und Vor-Ort-Inspektionen beim antragstellenden Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie Audits durchzuführen.

[Art. 10 Abs. 5 letzter Unterabs. RL (EU) 2016/798]

(5) Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat eine Aktualisierung der Sicherheitsbescheinigung zu beantragen, wenn Art und Umfang des Betriebes wesentlich geändert werden oder das geographische Tätigkeitsgebiet erweitert wird.

(6) Im Ermittlungsverfahren können auch Anstalten des Bundes oder eines Bundeslandes oder akkreditierte Konformitätsbewertungsstellen im Rahmen des fachlichen Umfanges ihrer Akkreditierung als Sachverständige bestellt werden.

(7) Die Behörde hat über Anträge auf Ausstellung, Aktualisierung oder Erneuerung einer Sicherheitsbescheinigung ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber vier Monate nach Vorliegen aller angeforderten und entscheidungsrelevanten Angaben zu entscheiden.

Einschränkung oder Widerruf

§ 195. Sind die Voraussetzungen für eine von der Bundesministerin/vom Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ausgestellte, aktualisierte oder erneuerte einheitliche Sicherheitsbescheinigung nicht mehr oder nicht mehr gänzlich gegeben, hat er eine solche unter Angabe von Gründen zu widerrufen oder einzuschränken. Davon hat die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Eisenbahnagentur der Europäischen Union zu unterrichten.

[Art. 17 Abs. 5 dritter Unterabs. RL (EU) 2016/798]

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

Überprüfung durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen

§ 196. (1) Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie kann vom Eisenbahnverkehrsunternehmen bei einer wesentlichen Änderung unmittelbar anzuwendender Rechtsvorschriften im Bereich der Sicherheit eine Überprüfung, ob die Voraussetzungen für die von ihm ausgestellte, aktualisierte oder erneuerten einheitliche Sicherheitsbescheinigung noch vorliegen, verlangen. Dies gilt sinngemäß auch für die Eisenbahnagentur der Europäischen Union im Hinblick auf von ihr ausgestellte, aktualisierte oder erneuerte einheitliche Sicherheitsbescheinigungen.

[Art. 10 Abs. 15 RL (EU) 2016/798]

(2) Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat dem Eisenbahnverkehrsunternehmen zur Überprüfung eine ihrer Art und ihrem Umfang angemessene Frist zu setzen.

(3) Das Eisenbahnverkehrsunternehmen hat der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie das Ergebnis seiner Überprüfung und seine darauf fußende weitere Vorgangsweise mitzuteilen. Diese Mitteilungspflicht gilt auch zugunsten der Eisenbahnagentur der Europäischen Union für eine von ihr verlangte Überprüfung.

5. Hauptstück

Sicherheitsgenehmigung

Erforderlichkeit einer Sicherheitsgenehmigung

§ 197. Zur Verwaltung und zum Betrieb von Hauptbahnen und von vernetzten Nebenbahnen, bedarf ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen einer Sicherheitsgenehmigung, deren Ausstellung, Aktualisierung oder Erneuerung der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie obliegt.

[Art. 12 Abs. 1 erster Unterabs. RL (EU) 2016/798]

Antrag

§ 198. Die Erteilung der Sicherheitsgenehmigung ist bei der Bundesministerin/ beim Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu beantragen. Dem Antrag sind Nachweise beizugeben, die belegen,

1. dass das antragstellende Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein diesem Bundesgesetz oder unmittelbar anzuwendenden Unionsrecht entsprechendes Sicherheitsmanagementsystem und
2. dass Verfahren und Bestimmungen zur Erfüllung der für eine sichere Planung und Instandhaltung sowie einen sicheren Betrieb der Eisenbahn erforderlichen Anforderungen, wozu gegebenenfalls die Instandhaltung und der Betrieb der Verkehrssteuerungs- und Signalgebungsverfahren gehört,

eingeführt hat. Der Nachweis gemäß Z 1 gilt jedenfalls dann als erbracht anzusehen, wenn das eingerichtete Sicherheitsmanagementsystem von einer gemäß dem Bundesgesetz über die Akkreditierung von Konformitätsbewertungsstellen (Akkreditierungsgesetz 2012 – AkkG 2012), BGBl. I Nr. 28/2012, entsprechend akkreditierten Konformitätsbewertungsstelle zertifiziert worden ist. Aus dem Zertifikat hat ersichtlich zu sein, dass das Sicherheitsmanagementsystem den §§ 188 bis 190 sowie unionsrechtlich vorgegebenen Kriterien entspricht und geeignet ist, die im § 187 angeführten Ziele zu erreichen. Das Zertifikat ist für eine Gültigkeitsdauer von fünf Jahren, gerechnet ab dem Datum seiner Ausstellung, zu befristen. Das Zertifikat ist der Behörde vorzulegen.

Genehmigungsvoraussetzungen

§ 199. Die Sicherheitsgenehmigung ist zu erteilen,

1. wenn das eingeführte Sicherheitsmanagementsystem diesem Bundesgesetz oder unmittelbar anwendbaren Unionsrecht entspricht und
2. wenn die eingeführten Verfahren und Bestimmungen zur Erfüllung der für eine sichere Planung und Instandhaltung sowie einen sicheren Betrieb der Eisenbahn erforderlichen Anforderungen, wozu gegebenenfalls die Instandhaltung und der Betrieb des Verkehrssteuerungs- und Signalgebungsverfahren gehört, eine sichere Planung und Instandhaltung sowie einen sicheren Betrieb der Eisenbahn gewährleisten.

Mit der Erteilung der Sicherheitsgenehmigung gelten das eingeführte Sicherheitsmanagementsystem einschließlich der eingeführten Verfahren und Bestimmungen zur Erfüllung der für eine sichere Planung

**) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

und Instandhaltung sowie einen sicheren Betrieb der Eisenbahn erforderlichen Anforderungen als genehmigt.

[Art. 12 Abs. 1 letzter Unterabs. RL (EU) 2016/798]

Gültigkeit und Erneuerung der Sicherheitsgenehmigung

§ 200. Die Sicherheitsgenehmigung ist mit einer Gültigkeitsdauer von fünf Jahren zu versehen. Sie kann auf Antrag des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, dem die im § 198 angeführten Nachweise beizulegen sind, erneuert werden, wenn die im § 199 angeführten Genehmigungsvoraussetzungen vorliegen.

[Art. 12 Abs. 2 erster Satz RL (EU) 2016/798]

Aktualisierung der Sicherheitsgenehmigung

§ 201. (1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat eine Aktualisierung der Sicherheitsgenehmigung durch die Bundesministerin/den Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu beantragen, wenn die Teilsysteme Infrastruktur, Signalgebung oder Energieversorgung oder die Grundsätze für ihren Betrieb und ihre Instandhaltung wesentlich geändert werden.

[Art. 12 Abs. 2 zweiter Satz RL (EU) 2016/798]

(2) Dem Antrag sind Nachweise über die aktualisierten, im § 198 Z 2 angeführten Verfahren und Bestimmungen beizugeben. Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat die Sicherheitsgenehmigung zu aktualisieren, wenn die aktualisierten Verfahren und Bestimmungen zur Erfüllung der für eine sichere Planung und Instandhaltung sowie einen sicheren Betrieb der Eisenbahn erforderlichen Anforderungen, wozu gegebenenfalls die Instandhaltung und der Betrieb des Verkehrssteuerungs- und Signalgebungsverfahrens gehört, eine sichere Planung und Instandhaltung sowie einen sicheren Betrieb der Eisenbahn gewährleisten.

Widerruf, Einschränkung

§ 202. Sind die Voraussetzungen für eine ausgestellte, aktualisierte oder erneuerte Sicherheitsgenehmigung nicht mehr gegeben, hat die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Sicherheitsgenehmigung entweder einzuschränken oder zu widerrufen.

[Art. 17 Abs. 7 letzter Satz RL (EU) 2016/798]

Mitteilungspflicht der Behörde

§ 203. Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat die Eisenbahnagentur der Europäischen Union unverzüglich, auf jeden Fall aber innerhalb einer Frist von zwei Wochen über die Ausstellung, Erneuerung, Aktualisierung und den Widerruf einer Sicherheitsgenehmigung unter Angabe des Namens und der Anschrift des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, des Datums der Ausstellung, Erneuerung oder des Widerrufs der Sicherheitsgenehmigung, des Geltungsbereiches und der Gültigkeitsdauer einer ausgestellten oder erneuerten Sicherheitsgenehmigung zu unterrichten. Ist die Sicherheitsgenehmigung widerrufen worden, sind der Eisenbahnagentur der Europäischen Union überdies die Gründe für den Widerruf mitzuteilen.

[Art. 12 Abs. 4 RL (EU) 2016/798]

Entscheidungspflicht

§ 204. Die Behörde hat über Anträge auf Ausstellung, Aktualisierung oder Erneuerung einer Sicherheitsgenehmigung ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber vier Monate nach Vorliegen aller angeforderten und entscheidungsrelevanten Angaben zu entscheiden. Im Ermittlungsverfahren können auch Anstalten des Bundes oder eines Bundeslandes oder akkreditierte Konformitätsbewertungsstellen im Rahmen des fachlichen Umfangs ihrer Akkreditierung als Sachverständige bestellt werden.

[Art. 12 Abs. 3 RL (EU) 2016/798]

Überprüfung durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen

§ 205. (1) Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie kann vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei einer wesentlichen Änderung unmittelbar anzuwendender Rechtsvorschriften im Bereich der Sicherheit des Betriebes von Eisenbahnen eine Überprüfung, ob die Voraussetzungen für die von ihm ausgestellte, aktualisierte oder erneuerte Sicherheitsgenehmigung noch vorliegen, verlangen.

[Art. 12 Abs. 2 letzter Unterabs. RL (EU) 2016/798]

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

(2) Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Überprüfung eine ihrer Art und ihrem Umfang angemessene Frist zu setzen.

(3) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie das Ergebnis seiner Überprüfung und seine darauf fußende weitere Vorgangsweise mitzuteilen.

6. Hauptstück

Instandhaltung von Schienenfahrzeugen

Zuweisung einer für die Instandhaltung zuständigen Stelle

§ 206. Ein Schienenfahrzeug darf nur dann auf einer Eisenbahn betrieben werden, wenn ihm eine für die Instandhaltung zuständige Stelle, die für dessen Instandhaltung zuständig ist, zugewiesen ist, und diese für die Instandhaltung zuständige Stelle im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister für dieses Schienenfahrzeug registriert ist.

[Art. 3 Z 20 und Art. 14 Abs. 1 RL (EU) 2016/798]

Aufgabe einer für die Instandhaltung zuständigen Stelle

§ 207. Eine für die Instandhaltung zuständige Stelle hat sicherzustellen, dass die Schienenfahrzeuge, für deren Instandhaltung sie zuständig ist, in einem sicheren Betriebszustand sind.

[Art. 14 Abs. 2 erster Satz RL (EU) 2016/798]

Instandhaltungssystem

§ 208. (1) Zur Erfüllung ihrer Aufgabe hat eine für die Instandhaltung zuständige Stelle ein Instandhaltungssystem für in ihren Aufgabenbereich fallende Schienenfahrzeuge einzurichten und mittels dieses Systems wie folgt zu verfahren:

1. Sie hat sicherzustellen, dass die Instandhaltung der Schienenfahrzeuge gemäß den Instandhaltungsunterlagen jedes Schienenfahrzeuges und den anwendbaren Anforderungen, einschließlich Instandhaltungsbestimmungen und einschlägigen Bestimmungen der TSI erfolgt;
2. Sie hat die in den CSM festgelegten erforderlichen Methoden für die Evaluierung und Bewertung von Risiken, gegebenenfalls mit anderen Akteuren, anzuwenden;
3. Sie hat dafür zu sorgen, dass ihre Auftragnehmer Maßnahmen zur Risikobegrenzung ergreifen und hierzu die CSM für die Überwachung anwenden und dass dies in den vertraglichen Vereinbarungen vorgeschrieben wird; und
4. Sie hat die Nachvollziehbarkeit ihrer Instandhaltungstätigkeiten sicherzustellen.

[Art. 14 Abs. 2 erster Satz RL (EU) 2016/798]

(2) Die für die Instandhaltung zuständige Stelle hat der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und der Eisenbahngentur der Europäischen Union die unter Abs. 1 Z 3 angeführten vertraglichen Unterlagen auf Verlangen offenzulegen.

[Art. 14 Abs. 2 lit. c) RL (EU) 2016/798]

Funktionen des Instandhaltungssystems

§ 209. (1) Das Instandhaltungssystem hat folgende Funktionen zu erfüllen:

1. eine Managementfunktion zur Beaufsichtigung und Koordinierung der unter Z 2 bis 4 genannten Instandhaltungsfunktionen und zur Gewährleistung des sicheren Zustandes des Schienenfahrzeuges beim Betrieb auf Eisenbahnen;
2. eine Instandhaltungsentwicklungsfunktion mit Zuständigkeit für die Verwaltung der Instandhaltungsunterlagen, einschließlich des Konfigurationsmanagements, auf der Grundlage von Konstruktions- und Betriebsdaten sowie Leistung und Erfahrungen;
3. eine Fuhrpark-Instandhaltungsmanagementfunktion zur Verwaltung der Abzweigung von Schienenfahrzeugen zur Instandhaltung und deren Wiederinbetriebnahme nach der Instandhaltung;
4. eine Instandhaltungserbringungsfunktion zur Erbringung der technischen Instandhaltung eines Schienenfahrzeuges oder von Teilen davon, einschließlich der Betriebsfreigabeunterlagen.

[Art. 14 Abs. 3 erster Unterabs. RL (EU) 2016/798]

****)** In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

(2) Die für die Instandhaltung zuständige Stelle hat jedenfalls die Managementfunktion selbst auszuführen. Die Instandhaltungsentwicklungsfunktion, die Fuhrpark-Instandhaltungsmanagementfunktion und die Instandhaltungserbringungsfunktion kann die für die Instandhaltung zuständige Stelle jedoch ganz oder in Teilen an andere Vertragspartner wie etwa Ausbesserungswerke untervergeben.

[Art. 14 Abs. 3 zweiter Unterabs. RL (EU) 2016/798]

(3) Die für die Instandhaltung zuständige Stelle hat zu gewährleisten, dass alle Funktionen des Instandhaltungssystems die Anforderungen und Bewertungskriterien, die in den gemäß Art. 14 Abs. 8 lit. a) der Richtlinie (EU) 2016/798 zu erlassenden Durchführungsrechtsakten festgelegt werden, erfüllt werden.

[Art. 14 Abs. 3 dritter Unterabs. RL (EU) 2016/798]

(4) Ausbesserungswerke haben die Anforderungen, die in den gemäß Art. 14 Abs. 8 lit. a) der Richtlinie (EU) 2016/798 zu erlassenden Durchführungsrechtsakten festgelegt werden und die sich auf die zu zertifizierenden Funktionen und Tätigkeiten beziehen.

[Art. 14 Abs. 3 letzter Unterabs. RL (EU) 2016/798]

Zertifizierung des Instandhaltungssystems für Güterwagen

§ 210. (1) Eine für die Instandhaltung von Güterwagen zuständige Stelle darf diese Tätigkeit nur ausüben, wenn sie über eine Instandhaltungsstellen-Bescheinigung verfügt, die von einer gemäß Akkreditierungsgesetz 2012 entsprechend akkreditierten Zertifizierungsstelle entsprechend den Vorgaben der gemäß Art. 14 Abs. 6 der Richtlinie (EU) 2016/798 zu erlassenden Durchführungsrechtsakte auszustellen ist.

[Art. 14 Abs. 4 erster Unterabs. RL (EU) 2016/798]

(2) Die Zertifizierungsstelle hat der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH die Aussetzung oder den Widerruf einer Instandhaltungsstellen-Bescheinigung unverzüglich mitzuteilen.

7. Hauptstück Risikobegrenzung

Maßnahmen

§ 211. (1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen haben:

1. gegebenenfalls in gegenseitiger Zusammenarbeit und in Zusammenarbeit mit anderen Akteuren, erforderliche Maßnahmen zur Risikobegrenzung durchzuführen, wobei sie die in den gemeinsamen Sicherheitsmethoden festgelegten Methoden für die Evaluierung und Bewertung von Risiken anzuwenden haben;
2. in ihren Sicherheitsmanagementsystemen Risiken Rechnung zu tragen, die mit den Tätigkeiten von anderen Akteuren und Dritten verbunden sind;
3. gegebenenfalls andere Akteure, wie insbesondere Hersteller, Instandhaltungsbetriebe, Halter, Dienstleister, Auftraggeber, Beförderer, Absender, Empfänger, Verloader, Entlader, Befüller und Entleerer, vertraglich dazu zu verpflichten, Maßnahmen zur Risikobegrenzung durchzuführen; und
4. dafür zu sorgen, dass ihre Auftragnehmer Maßnahmen zur Risikobegrenzung durchführen und hierfür die gemeinsamen Sicherheitsmethoden für Überwachungsverfahren anwenden und dass dies in den vertraglichen Vereinbarungen vorgeschrieben wird.

(2) Die gemäß Abs. 1 Z 4 abgeschlossenen Vereinbarungen sind der Eisenbahnagentur der Europäischen Union und der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie gegenüber offenzulegen, falls dies von ihnen verlangt wird.

[Art. 4 Abs. 3 RL (EU) 2016/798]

(3) Für die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen zuständige Stellen und alle anderen Akteure, wie insbesondere Hersteller, Instandhaltungsbetriebe, Halter, Dienstleister, Auftraggeber, Beförderer, Absender, Empfänger, Verloader, Entlader, Befüller und Entleerer, haben:

1. die erforderlichen Maßnahmen zur Risikobegrenzung, gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit anderen Akteuren, durchzuführen; und
2. dafür zu sorgen, dass die von ihnen gelieferten Teilsysteme, Zubehörteile, Ausrüstungen sowie erbrachten Dienstleistungen den vorgegebenen Anforderungen und Einsatzbedingungen für den

****)** In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

sicheren Betrieb einer Eisenbahn, den sicheren Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und dem sicheren Verkehr auf Eisenbahnen entsprechen.

[Art. 4 Abs. 4 RL (EU) 2016/798]

Kenntnis eines Sicherheitsrisikos

§ 212. Eisenbahnverkehrsunternehmen, Eisenbahninfrastrukturunternehmen, für die Instandhaltung zuständige Stellen und alle anderen Akteure, wie insbesondere Hersteller, Instandhaltungsbetriebe, Halter, Dienstleister, Auftraggeber, Beförderer, Absender, Empfänger, Verloader, Entlader, Befüller und Entleerer, die ein Sicherheitsrisiko aufgrund von Mängeln, nicht konformer Bauweise, oder Fehlfunktionen von technischer Ausrüstung, einschließlich bei strukturellen Teilsystemen, erkennen oder Kenntnis darüber erhalten, haben im Rahmen ihrer jeweiligen Befugnisse die zur Ausräumung des erkannten Sicherheitsrisikos erforderlichen Abhilfemaßnahmen zu ergreifen und diese Risiken den Betroffenen zu melden. Die Betroffenen haben weitere erforderliche Abhilfemaßnahmen zur Gewährleistung eines sicheren Betriebes der Eisenbahn, eines sicheren Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und eines sicheren Verkehrs auf der Eisenbahn zu ergreifen.

[Art. 4 Abs. 5 RL (EU) 2016/798]

Austausch von Schienenfahrzeugen

§ 213. Werden Schienenfahrzeuge zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgetauscht, haben alle betroffenen Akteure einander alle für einen sicheren Betrieb des Schienenfahrzeuges auf einer Eisenbahn erforderlichen relevanten Informationen, wie beispielsweise Informationen zum Zustand des Schienenfahrzeuges und seiner Vorgeschichte, Teile der Instandhaltungsunterlagen für Rückverfolgungszwecke, Informationen zur Rückverfolgbarkeit von Verladevorgängen und die Frachtpapiere, zu übermitteln.

[Art. 4 Abs. 6 RL (EU) 2016/798]

12. Teil

Aufsicht

Sicherheitsmanagementsystem

§ 214. (1) Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat die kontinuierliche Einhaltung der den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen obliegenden Verpflichtung, ein Sicherheitsmanagementsystem anzuwenden, zu beaufsichtigen.

[Art. 17 Abs. 1 erster Unterabs. RL (EU) 2016/798]

(2) Für die Aufsicht hat die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die in den einschlägigen CSM für die Aufsicht dargelegten Grundsätze anzuwenden und sicherzustellen, dass ihre/seine Aufsichtstätigkeit insbesondere die Überprüfung der Anwendung der folgenden Punkte durch das Eisenbahnverkehrsunternehmen und das Eisenbahninfrastrukturunternehmen einschließt:

1. des Sicherheitsmanagementsystems zwecks Überwachung seiner Wirksamkeit;
2. der einzelnen Komponenten oder Teilkomponenten des Sicherheitsmanagementsystems, einschließlich der Betriebstätigkeiten, der Bereitstellung von Instandhaltung und Material und des Einsatzes von Auftragnehmern, zwecks Überwachung ihrer Wirksamkeit; und
3. der CSM.

[Art. 17 Abs. 1 letzter Unterabs. RL (EU) 2016/798]

(3) Bei der Beaufsichtigung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnverkehrsunternehmen hinsichtlich der Wirksamkeit des Sicherheitsmanagementsystems kann die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie auch die Sicherheitsleistung der Akteure und gegebenenfalls der Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtungen berücksichtigen, sofern deren Tätigkeit sich auf die Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auswirken.

[Art. 17 Abs. 8 erster Satz RL (EU) 2016/798]

(4) Ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen auch in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union tätig, hat die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

Innovation und Technologie seine Aufsichtstätigkeit mit den Aufsichtstätigkeiten der anderen für die Aufsicht über dieses Eisenbahnverkehrsunternehmen zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union mit dem Zweck zu koordinieren, dass alle Informationen zu dem Eisenbahnverkehrsunternehmen untereinander ausgetauscht werden, insbesondere in Bezug auf bekannte Risiken und die Sicherheitsleistung.

[Art. 17 Abs. 9 erster Unterabs. erster Satz RL (EU) 2016/798]

(5) Ergeben Ermittlungen im Zuge der Aufsicht, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht die erforderlichen Maßnahmen zur Risikokontrolle trifft, hat die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie diesbezüglich Informationen mit den für die Aufsicht über das Eisenbahnverkehrsunternehmen zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union und mit der Eisenbahnagentur der Europäischen Union Informationen auszutauschen.

[Art. 17 Abs. 9 erster Unterabs. zweiter Satz RL (EU) 2016/798]

(6) Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie kann, um Eisenbahnverkehrsunternehmen Doppelinspektionen und –audits zu ersparen, einen gemeinsamen Aufsichtsplan mit anderen, für die Aufsicht über das Eisenbahnverkehrsunternehmen zuständigen Behörden anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union erstellen. Dabei ist der Art und dem Umfang der Beförderungstätigkeit des Eisenbahnverkehrsunternehmens in jedem betroffenen Mitgliedstaat der Europäischen Union Rechnung zu tragen.

[Art. 17 Abs. 9 zweiter Unterabs. RL (EU) 2016/798]

Mitteilungspflichten

§ 215. (1) Eisenbahnverkehrsunternehmen, auf die der 11. Teil dieses Bundesgesetzes anzuwenden ist und die einen neuen Eisenbahnbetrieb aufzunehmen beabsichtigen, haben die Bundesministerin/den Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie spätestens zwei Monate vor der beabsichtigten Aufnahme des neuen Eisenbahnbetriebes in Kenntnis zu setzen und eine Aufstellung der Personalkategorien und der Fahrzeugtypen vorzulegen.

[Art. 17 Abs. 2 RL (EU) 2016/798]

(2) Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung sind, haben die Bundesministerin/den Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie von jeder wesentlichen Änderung der im Abs. 1 angeführten Informationen in Kenntnis zu setzen.

[Art. 17 Abs. 3 RL (EU) 2016/798]

Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten der Triebfahrzeugführer

§ 216. Die für die Überwachung der Einhaltung der Bestimmungen über die Arbeits-, Fahr- und Ruhezeiten für Triebfahrzeugführer gemäß Arbeitszeitgesetz zuständigen Arbeitsinspektorate haben mit der Behörde zusammenzuarbeiten, damit er seine Rolle bei der Überwachung der Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn und der Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn wahrnehmen kann.

[Art. 17 Abs. 4 RL (EU) 2016/798]

Antrag auf Einschränkung oder Widerruf einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung

§ 217. Ergeben Ermittlungen der Bundesministerin/des Bundesministers für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen die für die Ausstellung einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung erforderlichen Voraussetzungen nicht mehr erfüllt, und ist diese einheitliche Sicherheitsbescheinigung von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union ausgestellt worden, hat die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie bei der Eisenbahnagentur der Europäischen Union die Einschränkung oder den Widerruf der vor ihr ausgestellten einheitlichen Sicherheitsbescheinigung zu beantragen.

[Art. 17 Abs. 5 erster Satz RL (EU) 2016/798]

Schwerwiegendes Sicherheitsrisiko

§ 218. (1) Ergeben gemäß diesem Gesetzesteil durchgeführte Ermittlungen im Zuge der Aufsichtstätigkeit der Bundesministerin/des Bundesministers für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,

****)** In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

Innovation und Technologie ein schwerwiegendes Sicherheitsrisiko bei einem zur Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems verpflichteten Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Eisenbahninfrastrukturunternehmen, hat die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie diesem die Befolgung vorläufiger, verhältnismäßiger Sicherheitsmaßnahmen aufzutragen. Solche Sicherungsmaßnahmen können auch darin bestehen, dass dem Eisenbahnverkehrsunternehmen oder Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine sofortige Einschränkung oder Aussetzung dessen Betriebes aufgetragen wird.

[Art. 17 Abs. 6 erster Unterabs. erster Satz RL (EU) 2016/798]

(2) Ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, dem die Befolgung von Sicherheitsmaßnahmen aufgetragen wurde, Inhaberin einer von der Eisenbahnagentur der Europäischen Union ausgestellten einheitlichen Sicherheitsbescheinigung, hat die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Eisenbahnagentur der Europäischen Union von den von ihm zur Befolgung aufgetragenen Sicherheitsmaßnahmen unter Beilage von Belegen, die eine derartige behördliche Vorgangsweise als gerechtfertigt erkennen lassen, unverzüglich zu unterrichten.

[Art. 17 Abs. 6 erster Unterabs. zweiter Satz RL (EU) 2016/798]

(3) Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat

1. auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die aufgetragene Befolgung von Sicherheitsmaßnahmen aufzuheben, wenn die Gründe für die aufgetragene Befolgung von Sicherheitsmaßnahmen weggefallen sind, oder
2. auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Befolgung anderer Sicherheitsmaßnahmen aufzutragen, wenn das Eisenbahnverkehrsunternehmen zwischenzeitlich wenigstens teilweise Maßnahmen zur Beseitigung des schwerwiegenden Sicherheitsrisikos durchgeführt hat, die andere Sicherheitsmaßnahmen rechtfertigen.

(4) Sind seit der behördlichen Auftragung an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, Sicherheitsmaßnahmen zu befolgen, bereits mehr als drei Monate vergangen, hat die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Eisenbahnagentur der Europäischen Union zu ersuchen, eine von ihr für dieses Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgestellte einheitliche Sicherheitsbescheinigung einzuschränken oder zu widerrufen.

[Art. 17 Abs. 6 letzter Unterabs. RL (EU) 2016/798]

Teilsysteme

§ 219. Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat die Teilsysteme „streckenseitige Zugsteuerung/Zugsicherung und Signalgebung“, „Energie“ und „Infrastruktur“ der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, auf die der 8. Teil anzuwenden ist, zu beaufsichtigen und sicherzustellen, dass diese Teilsysteme den grundlegenden Anforderungen genügen.

[Art. 17 Abs. 7 erster Satz RL (EU) 2016/798]

Sonstige Aufsichtstätigkeiten

§ 220. Sofern sie nicht ohnehin durch dieses Bundesgesetz zur Durchführung von Überprüfungen oder Überwachungen verpflichtet ist, ist die Behörde zur Durchführung von Überprüfungen dahingehend befugt, ob die Bestimmungen dieses Bundesgesetzes, die Bestimmungen unmittelbar anwendbarer unionsrechtlicher Regelungen, die Bestimmungen von aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen oder Bescheiden eingehalten werden.

Befugnisse im Rahmen der Aufsicht

§ 221. (1) Führt die Behörde aufgrund dieses Bundesgesetzes oder aufgrund unmittelbar anwendbarer unionsrechtlicher Regelungen Überprüfungen oder Überwachungen durch, hat der Überprüfte oder Überwachte auf Verlangen der Behörde oder der von ihr beigezogenen Sachverständigen,

1. die für die Überprüfung oder Überwachung erforderlichen Auskünfte zu erteilen, die für die Überprüfung oder Überwachung erforderliche Unterlagen zur Einsichtnahme vorzulegen und deren Vervielfältigung zu dulden,
2. Unterlagen, die für die Überprüfung oder Überwachung erforderlich sind, vorzulegen, in diese Einsicht nehmen zu lassen und diese zu vervielfältigen,

**) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

3. die Durchführung eines Augenscheines zu dulden und dabei das gefahrlose Betreten und Besichtigen von Anlagen, Einrichtungen, Schienenfahrzeugen, Lagern und sonstigen Räumlichkeiten in dem für die Überprüfung erforderlichen Ausmaß zu ermöglichen,
4. aktiv an der Überprüfung oder Überwachung mitzuwirken, insbesondere durch beigestelltes, fachkundiges Personal die Funktionsfähigkeit von Eisenbahnanlagen, eisenbahntechnischen Einrichtungen, von Schienenfahrzeugen sowie von Anlagen und Betriebsmitteln in Schulungseinrichtungen vorzuführen, und
5. die Aufnahme von Beweisen zu dulden.

(2) Zur Wahrnehmung der Aufsichtstätigkeiten gemäß §§ 214 und 219 ist die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie über die Befugnisse des Abs. 1 hinaus überdies zur Durchführung der dafür notwendigen Inspektionen, Audits und Untersuchungen berechtigt und es ist ihr/ihm Einsicht in alle sachdienlichen Dokumente und der Zugang zu Einrichtungen, Anlagen und Ausrüstungen von Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder von Eisenbahnverkehrsunternehmen, und falls erforderlich, von allen Akteuren zu gewähren. Diese Befugnisse stehen auch der Eisenbahngagentur der Europäischen Union zu, wenn sie ihren Aufgaben im Zusammenhang mit einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen nachkommt.

[Art. 18 Abs. 2 RL (EU) 2016/798]

(3) Die Bundesministerin/Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist überdies berechtigt, zur Wahrnehmung der im Abs. 2 angeführten Aufgaben die technische Unterstützung von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen oder sonst qualifizierter Stellen anzufordern.

[Art. 18 Abs. 1 zweiter Unterabs. letzter Satz RL (EU) 2016/798]

Ankündigung vor Wahrnehmung bestimmter Aufsichtsbefugnisse

§ 222. (1) Die Behörde hat die Durchführung von Augenscheinen, Inspektionen, Audits und Untersuchungen den davon Betroffenen mindestens vierzehn Tage vorher zeitgerecht anzukündigen.

(2) Von der vierzehntägigen Frist zur Ankündigung der im Abs. 1 angeführten Maßnahmen kann bei Gefahr im Verzug oder in Fällen, in denen die Ankündigung der im Abs. 1 angeführten Maßnahmen deren Zweck vereiteln würde, abgewichen werden; diesfalls ist die Durchführung dieser Maßnahmen ehestmöglich, spätestens aber vor ihrem Beginn anzukündigen. Ist eine Ankündigung der im Abs. 1 angeführten Maßnahmen auf Grund von Gefahr im Verzug oder wegen Abwesenheit des von diesen Maßnahmen Betroffenen nicht möglich, ist dieser nachträglich von den durchgeführten, im Abs. 1 angeführten Maßnahmen in Kenntnis zu setzen, wenn er bei der Durchführung dieser Maßnahmen nicht anwesend war.

(3) Die Behörde hat bei Durchführung der im Abs. 1 angeführten Maßnahmen darauf zu achten, dass Beeinträchtigungen des Betriebes von Eisenbahnen, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn, Beeinträchtigungen des Betriebes von Schulungseinrichtungen und Beeinträchtigungen des Betriebes von Einrichtungen der von der Durchführung der Maßnahmen betroffenen Akteure soweit wie möglich vermieden werden.

Herstellung eines rechtskonformen Zustandes

§ 223. (1) Widerspricht das Ergebnis einer Überprüfung, einer Überwachung oder von Aufsichtstätigkeiten den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes, den Bestimmungen unmittelbar anwendbarer unionsrechtlicher Regelungen, den Bestimmungen von Verordnungen, die auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassen wurden, oder Bescheiden, die auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassen wurden, hat die Behörde den von der Überprüfung, Überwachung oder der Aufsichtstätigkeit Betroffenen mit Verfahrensordnung zur Herstellung eines diesen Bestimmungen und Bescheiden entsprechenden Zustandes innerhalb einer angemessenen, von ihr zu bestimmenden Frist aufzufordern.

(2) Kommt der Betroffene einer Aufforderung nach Abs. 1 innerhalb der von der Behörde festgesetzten Frist nicht nach, so hat die Behörde dem Betroffenen mit Bescheid Maßnahmen aufzutragen, die zur Herstellung des Zustandes notwendig sind, der den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes, den Bestimmungen unmittelbar anwendbarer unionsrechtlicher Regelungen, den Bestimmungen von Verordnungen, die auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassen wurden oder den Bescheiden, die auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassen wurden, entspricht. Der Betroffene hat der Behörde einen Bericht darüber vorzulegen, wie er den angeordneten Maßnahmen entsprochen hat.

(3) Abs. 1 gilt nicht, wenn eine behördliche Vorgangsweise nach §§ 19b oder 218 geboten ist.“

**) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

45. Im § 224 (ehemals § 162) Abs. 2 entfallen die Ziffern 6 und 7; die bisherige Z 8 erhält die Bezeichnung „Z 6“; in der Ziffer 5 wird die Wortfolge „treffen kann,“ durch die Wortfolge „treffen kann, oder“ ersetzt.

46. Im § 225 (ehemals § 163) entfallen die Ziffern 12 und 15 bis 17; in den Ziffern 6 und 7 wird der Strichpunkt durch einen Beistrich ersetzt; in der Ziffer 13 wird die Wortfolge „in Betrieb nimmt;“ durch die Wortfolge „in Betrieb nimmt, oder“ ersetzt und in der Ziffer 14 wird der Beistrich durch einen Punkt ersetzt.

47. Im § 226 (ehemals § 164) wird in den Ziffern 22 bis 24 der Strichpunkt durch einen Beistrich ersetzt; in der Ziffer 28 wird das Wort „oder“ durch einen Beistrich ersetzt; in der Ziffer 29 wird die Wortfolge „Aufgaben wahrnimmt, oder“ durch die Wortfolge „Aufgaben wahrnimmt,“ ersetzt und in der Ziffer 30 wird die Wortfolge „Einschau verstößt,“ durch die Wortfolge „Einschau verstößt, oder“ ersetzt.

48. § 227 (ehemals § 165) lautet:

„§ 227. Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 14 000 Euro zu bestrafen, wer

1. entgegen § 95 Abs. 1 eine Interoperabilitätskomponente in Verkehr bringt,
2. einer Verordnung nach § 95 Abs. 3 zuwider handelt,
3. entgegen § 95 Abs. 6 den Organen der Bezirksverwaltungsbehörde den Zutritt zu den Geschäfts- und Betriebsräumen oder den dem Geschäft und Betrieb dienenden Grundstücken verweigert,
4. ein Teilsystem betreibt, ohne dass für das Teilsystem eine ausgestellte EG-Prüferklärung vorliegt,
5. die im § 104 Abs. 1 angeführten Teilsysteme ohne Vorliegen einer dafür notwendigen Genehmigung zur Inbetriebnahme betreibt,
6. entgegen § 108 Abs. 1 eine Ausschreibung durchführt,
7. der Unterrichtsverpflichtung im § 108 Abs. 3 nicht nachkommt,
8. entgegen § 110 Abs. 4 ein Schienenfahrzeug ohne Vorliegen einer Genehmigung für das Inverkehrbringen in Verkehr bringt,
9. entgegen § 110 Abs. 5 ein Schienenfahrzeug auf Eisenbahnen einsetzt, die nicht in dem in der Genehmigung für das Inverkehrbringen ausgewiesenen Verwendungsgebiet liegen,
10. entgegen § 112 der Pflicht zur Vergewisserung vor Einsatz eines Schienenfahrzeuges in dem in der Genehmigung für das Inverkehrbringen ausgewiesenen Verwendungsgebiet nicht nachkommt,
11. gegen § 114 Abs. 1 verstößt, oder
12. entgegen § 115 Abs. 2 nicht für die Anbringung einer europäischen Fahrzeugnummer auf einem Schienenfahrzeug sorgt.“

49. Nach § 227 (ehemals § 165) werden folgende §§ 228 und 229 eingefügt:

„§ 228. Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 14 000 Euro zu bestrafen, wer

1. entgegen § 193 Zugang auf Hauptbahnen oder vernetzten Nebenbahnen ausübt, ohne Inhaber einer einheitlichen Sicherheitsbescheinigung zu sein, von deren ausgewiesenen geographischen Tätigkeitsgebiet die betreffenden Eisenbahnen nicht erfasst sind,
2. entgegen § 197 Hauptbahnen oder vernetzte Nebenbahnen verwaltet oder betreibt, ohne Inhaber einer dafür erforderlichen Sicherheitsgenehmigung zu sein,
3. entgegen § 206 ein Schienenfahrzeug betreibt, dem keine für die Instandhaltung zuständige Stelle zugewiesen ist, oder
4. entgegen § 210 Abs. 1 die Tätigkeit einer Instandhaltungsstelle ausübt.

§ 229. Eine Verwaltungsübertretung begeht und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 14 000 Euro zu bestrafen, wer

1. entgegen § 218 Abs. 1 auftragene Sicherheitsmaßnahmen nicht befolgt,
2. entgegen § 221 Abs. 1 einem Verlangen der Behörde oder der von ihr beigezogenen Sachverständigen nicht nachkommt, oder
3. einem Bescheid nach § 223 Abs. 2 nicht nachkommt oder der Behörde trotz zweimaliger Aufforderung keinen Bericht vorlegt, wie er den im Bescheid angeordneten Maßnahmen entsprochen hat.“

**) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

50. Im § 230 (ehemals § 166) entfällt in den Ziffern 2 und 3 die Wortfolge „ohne dass § 176 anwendbar wäre.“

51. § 231 (ehemals § 167) Abs. 2 lautet:

„(2) Wer gegen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 oder gegen andere Bestimmungen des 1. bis 3. Hauptstückes des 1. Teiles des EisbBFG verstößt, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis zu 7 000 Euro, im Wiederholungsfalle mit einer Geldstrafe bis zu 10 000 Euro zu bestrafen.“

52. § 234 (ehemals § 170) samt Überschrift lautet:

„Bezugnahme auf Rechtsakte der Europäischen Union

§ 234. Durch dieses Bundesgesetz werden folgende Rechtsakte der Europäischen Union umgesetzt:

1. Richtlinie 2012/34/EU zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, ABl. Nr. L 343 vom 14.12.2012 S. 32, zuletzt geändert durch die Richtlinie (EU) 2016/2370, ABl. Nr. L 352 vom 23.12.2016 S. 1;
2. Richtlinie (EU) 2016/797 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung), ABl. Nr. L 138 vom 26.05.2016 S. 44;
3. Richtlinie (EU) 2016/798/EG über Eisenbahnsicherheit, ABl. Nr. L 138 vom 26.05.2016 S. 102, in der Fassung der Berichtigung ABl. Nr. L 110 vom 30.04.2018 S. 141;
4. 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, zuletzt geändert durch die Richtlinie (EU) 2016/882, ABl. Nr. L 146 vom 3.06.2016 S. 22;
5. Richtlinie 2012/18/EU zur Beherrschung der Gefahren mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG, ABl. Nr. L 197 vom 24.07.2012 S. 1.“

53. Im § 239 (ehemals § 175) entfallen die Abs. 12 und 17; im Abs. 2 wird das Zitat „§ 57 Z 3“ durch das Zitat „§ 57 Z 2“ ersetzt.

54. § 240 (ehemals § 176) samt Überschrift lautet:

„Übergangsbestimmung zur Novelle BGBl. I Nr. 25/2010

§ 240. Personen und Stellen, die als Ärzte oder Psychologen mit der Begutachtung des Vorhandenseins der physischen bzw. psychischen Eignung von Personen als Triebfahrzeugführer im Sinne der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, betraut wurden und wiederholt tätig waren, dürfen auch mit Begutachtungen gemäß § 150 Abs. 3 betraut werden.“

55. § 241 (ehemals § 176a) samt Überschrift lautet:

„Übergangsbestimmung zur Novelle BGBl. I Nr. 96/2013

§ 241. Bis zur Neuerlassung einer Verordnung ist die Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Sitzungsgelder der Schienen-Control Kommission, BGBl. II Nr. 108/2012, für die Teilnahme von Mitgliedern an Sitzungen der neu eingerichteten Schienen-Control Kommission anzuwenden.“

56. Nach § 241 wird folgender § 242 samt Überschrift eingefügt:

„Übergangsbestimmungen zur Novelle BGBl. I Nr. xx/2020

§ 242. (1) Bis zur Betriebsbereitschaft des europäischen Fahrzeugeinstellungsregisters gelten weiterhin die §§ 108 und 109 sowie 112 bis 116 in der Fassung vor Inkrafttreten des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/2020.

(2) Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH hat die Daten eingetragener Schienenfahrzeuge im Einstellungsregister bis spätestens 16. Juni 2021 in das europäische Fahrzeugeinstellungsregister zu migrieren.

[Art. 8 Abs. 1 Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614]

(3) Bis zur Betriebsbereitschaft des europäischen Fahrzeugeinstellungsregisters gilt § 206 mit der Maßgabe, dass ein Schienenfahrzeug nur dann auf einer Eisenbahn betrieben werden darf, wenn ihm eine für die Instandhaltung zuständige Stelle, die für dessen Instandhaltung zuständig ist, zugewiesen ist, und

**) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

diese für die Instandhaltung zuständige Stelle im Einstellungsregister für dieses Schienenfahrzeug registriert ist.

(4) Bis zur Betriebsbereitschaft des europäischen Fahrzeugeinstellungsregisters ist § 112 Z 1 mit der Maßgabe anzuwenden, dass sich das Eisenbahnverkehrsunternehmen zu vergewissern hat, dass das Schienenfahrzeug im Einstellungsregister registriert ist.

(5) Bereits vor Inkrafttreten des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/2020 benannte akkreditierte Konformitätsbewertungsstellen mit Sitz in Österreich, die bereits bisher im Rahmen des fachlichen Umfanges ihrer Akkreditierung Prüfverfahren nach nationalen Vorschriften durchgeführt haben, gelten bis zum Ablauf des 31. Dezember 2021 als bestimmte Stellen im Sinne des § 182.

(6) Wurde die Ausschreibung und Vergabe für streckenseitige ERTMS-Ausrüstung vor dem 16. Juni 2019 abgeschlossen, ist für eine solche Ausschreibung und Vergabe keine positive Entscheidung der Eisenbahngentur der Europäischen Union notwendig.

(7) Wer bis vor Ablauf des Tages vor dem Inkrafttreten des § 125 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx ein Prüfzeugnis oder ein Ergänzungszeugnis gemäß der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, ausgestellt bekommen hat, darf auch ohne Fahrerlaubnis und Bescheinigung bis zum Ablauf des 31. Oktober 2030 solche Triebfahrzeuge, die im Prüf- oder Ergänzungszeugnis ausgewiesen sind, auf solchen nicht zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystem gehörenden Haupt- oder vernetzten Nebenbahnen, die im Prüf- oder Ergänzungszeugnis ausgewiesen sind, selbständig führen und bedienen.

(8) Wer zum Zeitpunkt des Außerkrafttretens des § 126 Abs. 3 in der vor der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx geltenden Fassung auf Grundlage dieser Bestimmung Schienenfahrzeuge auf vernetzten Nebenbahnen selbständig geführt und bedient hat, darf weiterhin bis zum Ablauf des 31. Oktober 2030 Schienenfahrzeuge auf solchen vernetzten Nebenbahnen selbständig führen und bedienen.

(9) Eisenbahnunternehmen können für ihre Bediensteten, die die Befugnis zur selbständigen Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen auf Haupt- und vernetzten Nebenbahnen, die nicht zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem gehören, gemäß der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, erworben haben und die Inhaber einer Fahrerlaubnis sind, ohne weitere Prüfung, ob die im § 142 angeführten Voraussetzungen vorliegen, in einer auszustellenden Bescheinigung

1. jene Haupt- und vernetzten Nebenbahnen ausweisen, die nicht zum transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystem oder zum transeuropäischen konventionellen Eisenbahnsystem gehören und die im Prüfzeugnis und einem allfälligen Ergänzungszeugnis angeführt sind und
2. jene Klasse von Triebfahrzeugen ausweisen, die im Prüfzeugnis und einem allfälligen Ergänzungszeugnis angeführt ist.

(10) Bis zum Ablauf des 31. Oktober 2020 an Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich ausgestellte Sicherheitsbescheinigungen – Teil A und Sicherheitsbescheinigungen Teil B sind bis zu ihrem Ablauf einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen gleichzuhalten. Bis zum Ablauf des 31. Oktober 2020 an andere Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgestellte Sicherheitsbescheinigungen – Teil B sind bis zu ihrem Ablauf einheitlichen Sicherheitsbescheinigungen gleichzuhalten.

Art. 55 Abs. 3 RL (EU) 2016/797

(11) Die mit dem Tag des Ablaufes der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/2020 anhängigen Verwaltungsverfahren sind nach den bisherigen Bestimmungen weiterzuführen.“

57. Dem § 244 (ehemals § 178) wird folgender Abs. 13 angefügt:

„(13) § 40 Abs. 1 letzter Satz in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/202x tritt sechs Monate nach dem der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/20xx in Kraft. § 125 samt Überschrift in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/202x tritt ein Jahr nach dem der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/202x folgenden Monatsersten in Kraft; gleichzeitig tritt § 126 Abs. 3 außer Kraft.“

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

Artikel 2

Änderung des Unfalluntersuchungsgesetzes

Das Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 102/2017, wird wie folgt geändert:

1. § 5 Abs. 2 Z 4 lautet:

„4. Unfälle mit Personenschaden, unter Beteiligung von in Bewegung befindlichen Schienenfahrzeugen,“

2. § 5 Abs. 3 lautet:

„(3) Als schwerer Unfall im Bereich Schiene gelten Zugkollisionen oder Zugentgleisungen mit mindestens einem Todesopfer oder mindestens fünf Schwerverletzten oder mit beträchtlichem Schaden für die Fahrzeuge, Infrastruktur oder Umwelt sowie sonstige Unfälle mit den gleichen Folgen und mit offensichtlichen Auswirkungen auf die Regelung der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder des Verkehrs auf der Eisenbahn oder das Sicherheitsmanagement; „beträchtlicher Schaden“ bedeutet, dass die Kosten von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes unmittelbar auf insgesamt mindestens 2 Millionen EUR veranschlagt werden können;“

3. Nach § 5 Abs. 8 wird folgender Abs. 8a eingefügt:

„(8a) Als Störung im Bereich Schiene gilt ein anderes Ereignis als ein Unfall oder schwerer Unfall, das den sicheren Eisenbahnbetrieb beeinträchtigt oder beeinträchtigen könnte“

4. Nach § 5 Abs. 13 wird folgender Abs. 13a eingefügt:

„(13a) Als Schwerverletzter im Bereich Schiene gilt jede verletzte Person, die nach einem Unfall für mehr als 24 Stunden in ein Krankenhaus eingewiesen wurde, mit Ausnahme von Personen, die einen Suizidversuch unternommen haben.“

5. § 6 Abs. 2 lautet:

„(2) Der Umfang der Sicherheitsuntersuchung und die dabei anzuwendenden Verfahren sind von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes entsprechend der Schwere des Vorfalls sowie insbesondere entsprechend den Erkenntnissen, die sie zur Verbesserung der Sicherheit im jeweiligen Verkehrsbereich gewinnen will, festzulegen.“

6. Nach § 9 Abs. 1 wird folgender Abs. 1a eingefügt:

„(1a) Bei Unfällen und Störungen im Bereich Schiene, die sich auf oder in einer Anlage an der Grenze des österreichischen Hoheitsgebietes ereignet haben, so hat die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes mit der Untersuchungsstelle des anderen betroffenen Mitgliedstaates zu vereinbaren, welche Untersuchungsstelle die Sicherheitsuntersuchung durchführt oder sie einigen sich auf eine gemeinsame Durchführung. Im erstgenannten Fall hat die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes der anderen Untersuchungsstelle die Möglichkeit einzuräumen, an der Sicherheitsuntersuchung mitzuwirken, und uneingeschränkter Zugang zu den Ergebnissen einzuräumen.“

7. § 9 Abs. 2 lautet:

„(2) Schwere Unfälle sind jedenfalls zu untersuchen. Darüber hinaus ist eine Sicherheitsuntersuchung von Vorfällen, die keine schweren Unfälle sind, immer dann durchzuführen, wenn zu erwarten ist, dass eine Sicherheitsuntersuchung neue Erkenntnisse zur Vermeidung künftiger Vorfälle bringt. Im Bereich Schiene können auch Unfälle und Störungen untersucht werden, die unter leicht veränderten Bedingungen zu schweren Unfällen hätten führen können. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes kann entscheiden, ob ein solcher Unfall oder eine solche Störung untersucht wird oder nicht. Bei ihrer Entscheidung berücksichtigt sie

1. die Frage, ob der Vorfall zu einer für das gesamte System bedeutsamen Serie von Vorfällen gehört,
2. die Auswirkungen des Vorfalls auf die Eisenbahnsicherheit und
3. Anfragen von Eisenbahnunternehmen, der Sicherheitsbehörde oder anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union.“

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

8. Nach § 9 Abs. 2 wird folgender Abs. 3 eingefügt, die bisherigen Abs. 3 bis 6 erhalten die Nummerierung „4 bis 7“:

„(3) Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes entscheidet unverzüglich, spätestens aber zwei Monate nach Eingang der Meldung des Unfalls oder der Störung, darüber, ob eine Untersuchung eingeleitet wird, oder nicht.“

9. § 9 Abs. 7 lautet:

„(7) Wird im Bereich Schiene eine Sicherheitsuntersuchung eingeleitet, so sind die Eisenbahngentur der Europäischen Union und die Sicherheitsbehörde innerhalb einer Woche nach der Entscheidung zu verständigen. Die Verständigung hat Angaben zu Datum, Uhrzeit und Ort des Vorfalls sowie zur Art und zu den Folgen des Vorfalls in Bezug auf Personen- und Sachschäden zu enthalten.“

10. § 11 Abs. 1 erster Satz lautet:

„Die Untersuchungsbeauftragten sind insbesondere berechtigt, im Zuge ihrer behördlichen Ermittlungen folgende Befugnisse wahrzunehmen, soweit dies zur Erfüllung des Zwecks einer Sicherheitsuntersuchung oder für die Entscheidung, ob eine solche einzuleiten ist, notwendig ist:“

11. Nach § 11 Abs. 1 wird folgender Abs. 1a angefügt:

„(1a) Erforderlichenfalls kann die Sicherheitsuntersuchungsstelle, sofern ihre Unabhängigkeit gemäß § 2 dadurch nicht beeinträchtigt wird, die Unterstützung durch Untersuchungsstellen anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder durch die Eisenbahngentur der Europäischen Union anfordern, damit diese ihre Sachkenntnis zur Verfügung stellen oder technische Inspektionen, Auswertungen oder Evaluierungen durchführen.“

12. § 14 Abs. 1 lautet:

„(1) Mit einem vorläufigen Untersuchungsbericht, der unter Wahrung der Anonymität der am Vorfall beteiligten Personen Angaben im Sinne des § 15 Abs. 2 enthält, ist allen am Vorfall Beteiligten, insbesondere den Herstellern der am Vorfall beteiligten Fahrzeuge, den betroffenen Eisenbahnunternehmen, den betroffenen Seilbahnunternehmen, den betroffenen Schifffahrtsunternehmen, den betroffenen Fahrzeughaltern, den Vertretern des Personals, den Lenkern der am Vorfall beteiligten Fahrzeuge sowie den zuständigen Behörden Gelegenheit zu geben, vom vorläufigen Untersuchungsbericht Kenntnis zu erlangen und sich zu den für den Vorfall maßgeblichen Tatsachen und Schlussfolgerungen schriftlich zu äußern. Im Bereich Schiene sind betroffene Infrastrukturbetreiber und betroffene Eisenbahnunternehmen, Vertreter von Personal und Benutzern, die Sicherheitsbehörde, die Eisenbahngentur der Europäischen Union, Opfer und ihre Angehörige, Eigentümer beschädigten Eigentums, Hersteller sowie die beteiligten Rettungsdienste regelmäßig über die Untersuchung und ihren Verlauf zu unterrichten und ist diesen ebenfalls Gelegenheit zu geben, vom vorläufigen Untersuchungsbericht Kenntnis zu erlangen und sich zu den für den Vorfall maßgeblichen Tatsachen und Schlussfolgerungen schriftlich zu äußern. Die Gelegenheit, vom vorläufigen Untersuchungsbericht Kenntnis zu erlangen, kann auch in elektronischer Form gewährt werden.“

13. Nach § 20 wird folgender § 20 a samt Überschrift eingefügt:

„Zusammenarbeit im Bereich Schiene mit Untersuchungsstellen anderer Mitgliedstaaten

§ 20a. (1) Wird von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes keine gemeinsame Sicherheitsuntersuchung mit Untersuchungsstellen anderer Mitgliedstaaten der Europäische Union gemäß § 9 Abs. 1a durchgeführt, können Untersuchungsstellen einer Sicherheitsuntersuchung gegebenenfalls von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes beigezogen werden und an der Untersuchung mitwirken, wenn

1. ein in einem anderen Mitgliedstaat niedergelassenes und zugelassenes Eisenbahnunternehmen an dem Unfall oder der Störung beteiligt ist oder
2. ein in einem anderen Mitgliedstaat registriertes oder dort instand gehaltenes Fahrzeug an dem Unfall oder der Störung beteiligt ist;

(2) Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes hat beigezogenen Untersuchungsstellen anderer Mitgliedstaaten Zugang zu Informationen und Beweismitteln einzuräumen, damit diese wirksam an der Untersuchung teilnehmen können.

(3) Wird die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes von der Untersuchungsstelle eines anderen Mitgliedstaates bei einer Sicherheitsuntersuchung beigezogen, so stehen ihr die Untersuchungsbefugnisse nach § 11 auch zur Erhebung von Beweismitteln für die ersuchende Untersuchungsstelle zu.

**) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.

(4) Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes stellt im Bereich Schiene mit Unterstützung der Eisenbahnagentur der Europäischen Union gemäß Artikel 38 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 ein Programm für die gegenseitige Begutachtung auf, in dem alle Untersuchungsstellen von Mitgliedstaaten der Europäischen Union zur Teilnahme aufgefordert werden, damit ihre Wirksamkeit und Unabhängigkeit überwacht wird. Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes wirkt mit Unterstützung des in Artikel 38 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/796 genannten Sekretariats an der Veröffentlichung

1. des gemeinsamen Programms für die gegenseitige Begutachtung und die Kriterien für die Begutachtung und
2. des Jahresberichts über das Programm, in dem die ermittelten Stärken und Verbesserungsvorschläge aufgezeigt werden,

mit. Berichte über die gegenseitige Begutachtung werden allen Untersuchungsstellen und der Eisenbahnagentur der Europäischen Union zur Verfügung gestellt.“

***) In den eckigen Klammern sind die mit den vorgeschlagenen Gesetzestexten korrespondierenden unionsrechtlichen Regelungen angegeben; dies nur für Zwecke des Begutachtungsverfahrens. In dem nach der allgemeinen Begutachtung überarbeiteten Gesetzentwurf werden diese eckigen Klammern nicht mehr aufscheinen.