

Entwurf **)

Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957, das Bundesbahngesetz 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. 143/2020, wird wie folgt geändert:

1. *Im § 12 Abs. 2 Z 12 entfällt nach dem Punkt das Anführungszeichen.*

2. *Im § 15h Abs. 3 wird die Wortfolge „der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „die Behörde“ ersetzt.*

3. *§ 15i Abs. 1 erster Satz lautet:*

„Lieg auch nur eine für die Erteilung einer Verkehrsgenehmigung erforderliche Voraussetzung nicht mehr vor, hat die Behörde die Verkehrsgenehmigung entweder auszusetzen oder zu entziehen.“

4. *§ 15j Abs. 1 lautet:*

„(1) Die Behörde hat die Erteilung, die Aussetzung, die Entziehung, die Einschränkung oder sonstige Änderungen der Verkehrsgenehmigung unverzüglich der Eisenbahnagentur der Europäischen Union mitzuteilen.“

[Art. 24 Abs. 8 RL 2012/34/EU]

4a. *§ 18 Abs. 1 lautet:*

„(1) Ein zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen ist nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und entsprechend der nach diesem Bundesgesetz erforderlichen Konzessionen, Genehmigungen und Bewilligungen berechtigt und ausschließlich zuständig, die Eisenbahn einschließlich der zugehörigen Eisenbahninfrastruktur, sonstigen Eisenbahnanlagen, Betriebsmittel und des sonstigen Zugehörs zu bauen, zu betreiben, instandzuhalten, zu erneuern und umzurüsten sowie die Funktion „Verkehrsmanagement“ auszuführen. Weiters ist es berechtigt, Verschubleistungen zu erbringen sowie zum Zwecke des Baues und Betriebes einer Eisenbahn Schienenfahrzeuge auf dieser Eisenbahn zu betreiben.“

[Art. 7 Abs. 1 i.V.m. Art. 3 Nr. 2 RL (EU) 2016/2370]

5. *Im § 31f wird in Z 2 am Textende das Wort „und“ durch einen Beistrich ersetzt; die Z 3 erhält die Ziffernbezeichnung „4.“; nach Z 2 wird folgende Z 3 (neu) eingefügt:*

„3. im Bauentwurf für Bauvorhaben im Gefährdungsbereich (§ 4 Abs. 6 Z 3 Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286/1971-BStG 1971) eines Betriebes, in dem die in Anlage 5 der GewO 1994 genannten gefährlichen Stoffe mindestens in einer in dieser Anlage gegebenen Menge vorhanden sind (Seveso-Betrieb), dieser Gefährdungsbereich ausgewiesen 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.

und Vorkehrungen vorgesehen sind, die bewirken, dass bei Realisierung des Bauvorhabens und dessen künftigen Betriebes weder schwere Unfälle (§ 84b Z 12 GewO 1994) beim Seveso-Betrieb bewirkt noch das Risiko oder die Folgen solcher Unfälle vergrößert oder verschlimmert werden können, und“

[Art. 13 Abs. 1 lit. c RL 2012/18/EU]

6. *Im § 53a Abs. 2 Z 2 wird die Wortfolge „der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „der Behörde“ ersetzt.*

7. *Dem § 55f Abs. 3 wird folgender Satz angeschlossen:*

„Vor dem 24. Dezember 2016 gewährte Darlehen zwischen rechtlichen Einheiten eines vertikal integrierten Unternehmens sind sofort fällig, soferne sie zu nicht zu Marktsätzen abgeschlossen wurden und tatsächlich nicht ausgezahlt und nicht bedient werden.“

[Art. 7d Abs. 5 RL (EU) 2016/2370]

8. *Die §§ 55g und 55h erhalten die Paragraphenbezeichnung „§ 55j“ und „§ 55k“; nach § 55f werden folgende §§ 55g (neu) bis 55i (neu) samt Überschriften eingefügt:*

„Auslagerung von Funktionen und Arbeiten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens

§ 55g. (1) Entstehen keine Interessenkonflikte und ist die Vertraulichkeit des Geschäftsgeheimnisses gewahrt, kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen neben seiner Funktion als Zuweisungsstelle (§ 62) und entgelterebenden Stelle (§ 62b) auch andere seiner Funktionen an ein anderes geeignetes Unternehmen bzw. an eine andere geeignete Stelle mit schriftlichem Vertrag auslagern. Das geeignete Unternehmen bzw. die geeignete Stelle dürfen kein Eisenbahnverkehrsunternehmen sein, kein Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrollieren oder von keinem Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrolliert werden.

[Art. 7c Abs. 1 lit. a RL (EU) 2016/2370]

(2) Entstehen keine Interessenkonflikte und ist die Vertraulichkeit des Geschäftsgeheimnisses gewahrt, kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Durchführung von Arbeiten und damit verbundenen Aufgaben hinsichtlich des Ausbaus, der Instandhaltung und der Erneuerung seiner Eisenbahn mit schriftlichem Vertrag auslagern an:

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen;
2. Unternehmen, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrollieren oder von einem Eisenbahnverkehrsunternehmen kontrolliert werden.

[Art. 7c Abs. 1 lit. b RL (EU) 2016/2370]

(3) In den gemäß Abs. 1 und 2 abgeschlossenen Verträgen ist eine ausreichende Aufsichtsbefugnis des Eisenbahninfrastrukturunternehmens vorzusehen. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen haftet für Schäden, die seine Vertragspartner bei der Durchführung ausgelagerter Funktionen oder ausgelagerter Arbeiten und damit verbundener Aufgaben verschuldet haben.

[Art. 7c Abs. vorletzter Satz RL (EU) 2016/2370]

Wahrnehmung von Funktionen durch verschiedene Eisenbahninfrastrukturunternehmen

§ 55h. (1) Es ist zulässig, dass die mit dem Bau und dem Betrieb von Eisenbahnen verbundenen Funktionen nicht nur von einem einzigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, sondern auch von verschiedenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen, einschließlich Parteien öffentlich-privater Partnerschaften, auf Grundlage eines schriftlichen Kooperationsvertrages wahrgenommen werden dürfen, soferne all diese den Anforderungen der §§ 55c bis 55f genügen.

[Art. 7c Abs. 2 RL (EU) 2016/2370]

(2) Eine öffentlich-private Partnerschaft ist eine verbindliche Vereinbarung zwischen öffentlichen Stellen und einem oder mehreren anderen Unternehmen als dem österreichischen Haupteisenbahninfrastrukturunternehmen, in deren Rahmen die Unternehmen Eisenbahninfrastrukturen teilweise oder ganz aufbauen und/oder finanzieren und/oder das Recht erwerben, den Betrieb, die Instandhaltung und die Erneuerung von Eisenbahninfrastruktur innerhalb des Eisenbahnnetzes und die Beteiligung am Ausbau der Eisenbahninfrastruktur gemäß den für den Ausbau und die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur jeweils geltenden österreichischen Rechtsvorschriften für einen vorab festgelegten Zeitraum wahrzunehmen.

**) 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. 3 Nr. 32 i.V.m. Nr. 2 RL (EU) 2016/2370]

Kooperationsvereinbarungen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen

§ 55i. Kooperationsvereinbarungen zwischen einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und einem oder mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen, die den Kunden der Eisenbahnverkehrsunternehmen Vorteile bieten sollen, wie niedrigere Kosten oder eine höhere Leistungsfähigkeit, sind in diskriminierungsfreier Weise abzuschließen und unterliegen der Prüfung und Überwachung der Schienen-Control Kommission, insbesondere im Hinblick auf deren Durchführung. Die Schienen-Control Kommission hat in begründeten Fällen, wie beispielsweise der Beeinträchtigung der im § 54 festgelegten Ziele, den Vertragsparteien der Kooperationsvereinbarungen deren Beendigung zu raten.“

[Art. 7c Abs. 4 und Art. 56 Abs. 12 letzter Unterabs. RL (EU) 2016/2370]

8a. Dem § 57c Abs. 2 wird folgender Satz angefügt:

„Eine derartige Entscheidung zu beantragen sind berechtigt:

1. die Vertragsparteien des öffentlichen Dienstleistungsauftrages oder der öffentlichen Dienstleistungsaufträge;
2. dem vom begehrten Zugang auf seiner Eisenbahn zwecks Erbringung von Personenverkehrsdiensten betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen; und
3. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder die öffentlichen Dienstleistungsaufträge erfüllen.“

[Art. 11 Abs. 2 Unterabs. 1 RL (EU) 2016/2370]

9. Dem § 57c wird folgender Abs. 5 angefügt:

„(5) Die Entscheidung der Schienen-Control Kommission, ob ein Zugang auf der Eisenbahn zwecks Erbringung von Personenverkehrsdiensten das wirtschaftliche Gleichgewicht eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages oder mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge gefährdet, sind zu begründen. Innerhalb eines Monats nach Veröffentlichung dieser Entscheidung auf ihrer Internetseite hat die Schienen-Control Kommission folgenden von der Entscheidung Betroffenen mitzuteilen, unter welchen Bedingungen eine neuerliche Prüfung, ob das wirtschaftliche Gleichgewicht eines oder mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge durch den entscheidungsgegenständlichen Zugang auf der Eisenbahn zwecks Erbringung von Personenverkehrsdiensten gefährdet wäre, beantragt werden kann:

1. den Vertragsparteien des öffentlichen Dienstleistungsauftrages oder der öffentlichen Dienstleistungsaufträge;
2. dem vom begehrten Zugang auf seiner Eisenbahn zwecks Erbringung von Personenverkehrsdiensten betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen;
3. Eisenbahnverkehrsunternehmen, die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder die öffentlichen Dienstleistungsaufträge erfüllen; und
4. dem Eisenbahnverkehrsunternehmen, das den Zugang zur Eisenbahn zwecks Erbringung von Personenverkehrsdiensten begehrt.“

[Art. 11 Abs. 3 RL (EU) 2016/2370]

10. Im § 62a Abs. 3 wird die Wortgruppe „angeführten Serviceeinrichtung“ durch die Wortgruppe „angeführte Serviceeinrichtung“ ersetzt.

11. § 63 Abs. 1 lautet:

„(1) Die Zuweisungsstelle hat die Zuweisung von Fahrwegkapazität an Fahrwegkapazitätsberechtigte unter angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer möglichst effektiven Nutzung der Eisenbahninfrastruktur sowie unter Wahrung des Geschäftsgeheimnisses hinsichtlich der ihr gegenüber gemachten Angaben vorzunehmen.“

[Art. 39 Abs. 2 RL 2012/34/EU]

12. Nach § 63 wird folgender § 63a samt Überschrift eingefügt:

„Nutzungsbeschränkung zugunsten bestimmter Arten von Eisenbahnverkehrsdiensten“

§ 63a. (1) Sind geeignete Alternativstrecken vorhanden, kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen nach Konsultation der Beteiligten bestimmte

**) 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.

Eisenbahninfrastrukturabschnitte seiner Eisenbahn für die Nutzung zugunsten bestimmter Arten von Eisenbahnverkehrsdienssten ausweisen. Wurde eine solche Nutzungsbeschränkung ausgesprochen, ist die Zuweisungsstelle berechtigt, Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität für die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdienssten dieser Art vorrangig zu berücksichtigen. Ist Fahrwegkapazität auf den von der Nutzungsbeschränkung erfassten Eisenbahninfrastrukturabschnitten verfügbar, darf die Erbringung sonstiger anderer Arten von Eisenbahnverkehrsdienssten nicht ausgeschlossen werden.

[Art. 49 Abs. 2 erster und zweiter Unterabs. RL 2012/34/EU]

(2) Eine gemäß Abs. 1 ausgewiesene Nutzungsbeschränkung ist in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen anzugeben.“

[Art. 49 Abs. 3 RL 2012/34/EU]

13. Im § 64 erhält der Abs. 6 die Absatzbezeichnung „(8)“; nach Abs. 5 werden folgende Abs. 6 (neu) und 7 (neu) eingefügt:

„(6) Erfordert die Erbringung von Eisenbahnverkehrsdienssten auf gemäß § 63a Abs. 1 ausgewiesenen Eisenbahnen von Fahrwegkapazitätsberechtigten gebührend begründete, erhebliche und langfristige Investitionen, können Rahmenregelungen eine Laufzeit von 15 Jahren haben.

[Art. 42 Abs.6 erster Unterabs. erster Satz RL 2012/34/EU]

(7) Eine längere Laufzeit einer im Abs. 6 angeführten Rahmenregelung als 15 Jahre ist nur in Ausnahmefällen zulässig, und zwar insbesondere bei umfangreichen und langfristigen Investitionen, vor allem wenn die Investitionen mit vertraglichen Verpflichtungen, einschließlich eines mehrjährigen Abschreibungsplans, einhergehen. In einem solchen Fall können in der Rahmenregelung genaue Angaben zu den Fahrwegkapazitäten, die dem Fahrwegkapazitätsberechtigten für die Laufzeit der Rahmenregelung zur Verfügung zu stellen sind, festgelegt sein. Diese Angaben können unter anderem die Nutzungshäufigkeit, den Umfang und die Qualität der Zugrassen einschließen. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann die reservierte Fahrwegkapazität verringern, wenn die Nutzung dieser Fahrwegkapazität in einem Zeitraum von mindestens einem Monat unterhalb des Schwellenwertes nach § 65f liegen.“

[Art. 42 Abs.6 erster Unterabs. zweiter Satz und Unterabs. 2 RL 2012/34/EU]

14. § 67 Abs. 1 lautet:

„(1) Wegeentgelte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur, und zwar auch zu einer solchen, durch die Serviceeinrichtungen angebunden sind, und für die Gewährung des Mindestzugangspaketes einschließlich der damit verbundenen Bearbeitung und Prüfung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität, sind grundsätzlich in Höhe der Kosten zu ermitteln, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebes anfallen.“

[Anhang II Z 1 RL 2012/34/EU]

15. § 67i samt Überschrift lautet:

„Entgelt für nicht genutzte Fahrwegkapazität

§ 67i. Für zugewiesene, aber nicht genutzte Fahrwegkapazität kann die entgelterhebende Stelle ein angemessenes Entgelt erheben. Ein derartiges Entgelt ist zwingend von Fahrwegkapazitätsberechtigten einzuheben, denen eine Zugtrasse zugewiesen wurde, falls sie es regelmäßig versäumen, zugewiesene Zugrassen oder Teile derselben zu nutzen. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben hiefür die Kriterien für die Feststellung einer solchen Nichtnutzung in die Schienennetz-Nutzungsbedingungen aufzunehmen. Die Zuweisungsstelle hat Vorkehrungen zu treffen, die sie in die Lage versetzen, interessierten Zugangsberechtigten und der Schienen-Control Kommission jederzeit Auskunft über den Umfang der Fahrwegkapazität zu geben, die den diese Fahrwegkapazität nutzenden Zugangsberechtigten bereits zugewiesen wurde.“

[Art. 36 RL 2012/34/EU]

16. Im § 74 Abs. 1 wird in den Z 11 bis 14 der Strichpunkt am Textende durch die Wortfolge „,oder“ ersetzt; in Z 15 wird der Punkt am Textende durch die Wortfolge „,oder“ ersetzt; folgende Z 16 bis 18 werden angefügt:

„16. festzustellen, ob die Bestimmungen des § 55g über Auslagerung von Funktionen und Arbeiten des Eisenbahninfrastrukturunternehmens eingehalten werden; falls dies nicht der Fall ist, ist die Einhaltung der Bestimmungen des § 55g aufzutragen, oder falls dies dem

**) 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.

Eisenbahninfrastrukturunternehmen aus rechtlichen Gründen nicht möglich ist, die zugrundeliegenden Verträge für unwirksam zu erklären, oder

[Art. 56 Abs. 1 lit. j RL (EU) 2016/2370]

17. festzustellen, ob die Bestimmungen des § 55h über die Wahrnehmung von Funktionen durch verschiedene Eisenbahninfrastrukturunternehmen eingehalten werden; falls dies nicht der Fall ist, ist die Einahltung der Bestimmungen des § 55h aufzutragen, oder die zugrundeliegenden Kooperationsverträge für unwirksam zu erklären, oder

[Art. 56 Abs. 1 lit. j RL (EU) 2016/2370]

18. Kooperationsvereinbarungen zwischen Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder einem oder mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen (§ 55i) für unwirksam zu erklären, wenn sie nicht in diskriminierungsfreier Weise abgeschlossen wurden.“

[Art. 56 Abs. 1 lit. j RL (EU) 2016/2370]

17. *Dem § 143 Abs. 1 werden folgende Sätze angefügt:*

„Die Bescheinigung ist in Form einer Urkunde auszustellen, in ihren Einzelangaben zu aktualisieren und zu erneuern. Bescheinigungen verbleiben im Eigentum des ausstellenden Eisenbahnunternehmens.“

18. *Im § 147a Abs. 1, 3 und 4 wird die Wortfolge „Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „Die Behörde“ ersetzt.*

19. *Im § 147a Abs. 2 und 3 wird die Wortfolge „der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „die Behörde“ ersetzt.*

20. *Im § 147a Abs. 5 werden die Wortfolgen „der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolgen „die Behörde“, die Wortfolge „dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „der Behörde“ und die Wortfolge „hat er das Eisenbahnunternehmen“ durch die Wortfolge „hat sie das Eisenbahnunternehmen“ ersetzt.*

21. *§ 157 Abs. 2 lautet:*

„(2) Das gemäß § 130 Abs. 2 zuständige Eisenbahnunternehmen hat der Behörde unverzüglich eine Kopie einer ausgestellten, in ihren Einzelangaben aktualisierten, erneuerten oder duplizierten Fahrerlaubnis zur Eintragung in das Fahrerlaubnis-Register vorzulegen.“

22. *Im § 161 Z 1 wird die Wortfolge „dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie und dem Landeshauptmann“ durch die Wortfolge „der Behörde“ ersetzt.*

23. *Im § 162 Abs. 1 werden die Wortfolge „der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „die Behörde“ und die Wortfolge „hat er diese“ durch die Wortfolge „hat sie diese“ ersetzt.*

24. *Im § 162 Abs. 2 werden die Wortfolge „Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „Die Behörde“ und die Wortfolge „über sein Verlangen entschieden worden ist, hat er“ durch die Wortfolge „über ihr Verlangen entschieden worden ist, hat sie“ ersetzt.*

25. *Im § 162 Abs. 3 werden die Wortfolge „der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „die Behörde“, die Wortfolge „von ihm kontaktierten“ durch die Wortfolge „von ihr kontaktierten“, die Wortfolgen „hat er“ durch die Wortfolgen „hat sie“ und die Wortfolge „ist er befugt“ durch die Wortfolge „ist sie befugt“ ersetzt.*

26. *Im § 164 Abs. 1 werden die Wortfolge „der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „die Behörde“ und die Wortfolge „hat er“ durch die Wortfolge „hat sie“ ersetzt.*

27. *Im § 164 Abs. 2 werden die Wortfolge „Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „Die Behörde“ und die Wortfolge „über sein Verlangen entschieden worden ist, hat er den“ durch die Wortfolge „über ihr Verlangen entschieden worden ist, hat sie den“ ersetzt.*

28. *Im § 167 wird die Wortfolge „Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ durch die Wortfolge „Die Behörde“ ersetzt.*

29. *Im § 168 Z 1 wird die Zitierung „§ 175“ durch die Zitierung „§ 172“ ersetzt.*

**) 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.

30. Im § 195 Abs. 5 wird die Wortfolge „der Sicherheitsbescheinigung“ durch die Wortfolge „der einheitlichen Sicherheitsbescheinigung“ ersetzt.

Artikel 2

Änderung des Bundesbahngesetzes

Das Bundesbahngesetz, BGBl. Nr. 825/1992, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 153/2020, wird wie folgt geändert:

§ 46 samt Überschrift lautet:

„Ermäßigung, Erlass oder Stundung von Entgelten für das Mindestzugangspaket und für vorgehaltene Fahrwegkapazität

§ 46. Zuständig für die Wahrnehmung aller einem Mitgliedstaat betreffend die Ermäßigung, den Erlass oder die Stundung von Entgelten zugeordneten Aufgaben, wie insbesondere gemäß der Verordnung (EU) 2020/1429 zur Festlegung von Maßnahmen für einen nachhaltigen Eisenbahnmarkt in Anbetracht des COVID-19 Ausbruches, ABl. L 333 vom 12.10.2020 S. 1, ist die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.“

[Ersatz des Regelungsgegenstandes des bisherigen § 46; Art. 29 Abs. 1 Unterabs. 3 i.V.m. Art. 4 Abs. 2 der RL 2012/34/EU]

Artikel 3

Änderung des Unfalluntersuchungsgesetzes

Das Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr. 123/2005, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 143/2020, wird wie folgt geändert:

§ 26 Z 1 lautet:

„1. die Richtlinie (EU) 2016/798 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, umgesetzt,“

**) 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.