

Parlamentsdirektion
Dr. Karl Renner Ring 3
1017 Wien
AT

BMA - I/4 (Verbindungsdienst, Parlamentarische
Anfragen, Ministerrat und allgemeine
Rechtsangelegenheiten)
Mag. Corinna Hofmarcher

Sachbearbeiterin

corinna.hofmarcher@bma.gv.at
+43 1 711 00-633545
Taborstraße 1-3, 1020 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung der
Geschäftszahl an oben angeführte Adresse zu richten.

Geschäftszahl: 2021-0.768.381

Fremdlegistik - Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957, das Bundesbahngesetz und das Unfalluntersuchungsgesetz geändert werden

Das Bundesministerium für Arbeit übermittelt zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957, das Bundesbahngesetz und das Unfalluntersuchungsgesetz geändert werden folgende Stellungnahme:

- I. VORBEMERKUNG**
- II. ZUVERLÄSSIGKEIT VON EISENBAHNUNTERNEHMEN (§ 15c EisbG idgF)**
 - a) Vorgaben des Artikel 19 Richtlinie 2012/34/EU**
 - b) Historie der österreichischen Gesetzgebung zur Umsetzung**
 - c) Richtlinienwidrige Umsetzung zu Lasten des Arbeitnehmerschutzes**
- III. BEHÖRDENZUSTÄNDIGKEIT (§ 12 Abs. 3 EisbG idgF)**
- IV. BAU-UND BETRIEBSRECHTE (§ 18 Abs. 1 EisbG des Entwurfes)**
 - a) Verantwortlichkeit und Zuständigkeit**
 - b) „Verantwortlicher“ Betriebsleiter gemäß § 21 EisbG**
 - c) Überprüfung der Begriffsbestimmungen in § 1a EisbG**
- V. GENEHMIGUNGSVORAUSSETZUNGEN (§ 31f EisbG des Entwurfes)**
- VI. AUSLAGERUNG VON FUNKTIONEN (§ 55g EisbG des Entwurfes)**
- VII. WAHRNEHMUNG VON FUNKTIONEN (§ 55h EisbG des Entwurfes)**

I. VORBEMERKUNG

Im Vorblatt zum Regelungsvorhaben wird unter der Überschrift „**Problemanalyse**“ ausgeführt, dass neben Regelungen zur Umsetzung von Richtlinien aufgrund von laufenden

Vertragsverletzungsverfahren darüber hinaus auch unabhängig von laufenden Vertragsverletzungsverfahren zwischenzeitlich erkannte innerstaatliche **Umsetzungsdefizite von Richtlinien** behoben werden sollen.

Im Rahmen der Umsetzung der Vorgaben der Europäischen Union im Bereich des Eisenbahnwesens wurden in den vergangenen Jahren im Eisenbahnbereich **regelmäßig Regelungen** getroffen, die **abweichend von den europäischen Vorgaben** formuliert wurden. Es ist daher auf Grund der Internationalität des Eisenbahnwesens jedenfalls zu begrüßen, wenn diese als „Umsetzungsdefizite“ bezeichneten **Abweichungen** im Interesse der Rechtssicherheit im Eisenbahnsektor **rasch und vollständig beseitigt** werden.

Das Bundesministerium für Arbeit hat daher bereits im Rahmen der **Vorabstimmung** eine umfangreiche **Stellungnahme** zum gegenständlichen Regelungsvorhaben übermittelt. Die Stellungnahme umfasste

- einerseits Hinweise auf derzeit **nicht ausreichend umgesetzte Vorgaben** der Europäischen Union, die in das vorliegende Regelungsvorhaben **gar nicht aufgenommen** wurden (dies betrifft § 15c und § 12 Abs 3 EisebG) sowie
- andererseits Hinweise auf **nicht ausreichend umgesetzte Vorgaben** der Europäischen Union **im vorliegenden Regelungsvorhaben** (dies betrifft § 18 Abs. 1, § 31f, § 55g und § 55h EisebG des vorliegenden Entwurfes).

Bedauerlicherweise wurden die übermittelten Vorschläge **in keiner Weise berücksichtigt** und dürfen diese daher im Rahmen des nunmehrigen Begutachtungsverfahrens wiederholt werden. Anzumerken ist, dass einige der unverändert bestehenden Abweichungen von europäischen Vorgaben bereits seit Jahren bestehen und auch bereits seit Jahren diskutiert werden, ohne dass bisher eine entsprechende Bereinigung erfolgt wäre. Dies betrifft insbesondere die gegenüber den europäischen Vorgaben „**gelockerten Standards**“ für die **Zuverlässigkeit von Eisenbahnunternehmen** (vgl. die Ausführungen zu § 15c EisebG in Punkt II.). Hier werden sicherheitsrelevante Standards über die Zuverlässigkeit von Eisenbahnunternehmen ausdrücklich abgesenkt. Damit erfolgt – neben der inhaltlichen Unrichtigkeit – insbesondere auch für neu in den Markt eintretende Eisenbahnunternehmen ein **bedenkliches Signal**, das im Interesse der Sicherheit des Verkehrsträgers Schiene **umgehend korrigiert** werden muss.

II. ZUVERLÄSSIGKEIT VON EISENBAHNUNTERNEHMEN (§ 15c EisebG idgF)

a) Vorgaben des Artikel 19 Richtlinie 2012/34/EU

Aus dem „Allgemeinen Teil“ der Erläuterungen geht hervor, dass ein erheblicher Teil der Vertragsverletzungsverfahren eine **mangelhafte Umsetzung** der **Richtlinie 2012/34/EU** zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraumes betrifft. Dazu zählen **jedenfalls auch** die Vorgaben des Artikel 19 der Richtlinie 2012/34/EU vom 21. November 2012 zur

Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (Neufassung) betreffend die Anforderungen an die **Zuverlässigkeit von Eisenbahnunternehmen**.

Gemäß **Artikel 19 der Richtlinie 2012/34/EU** haben die Mitgliedstaaten die Bedingungen festzulegen, unter denen die **Anforderungen an die Zuverlässigkeit** erfüllt sind, um sicherzustellen, dass gegen das antragstellende Unternehmen oder die für seine Geschäftsführung verantwortlichen Personen

- a) kein Urteil wegen schwerwiegender Straftaten einschließlich Wirtschaftsstraftaten ergangen ist,
- b) kein Konkursverfahren eröffnet worden ist,
- c) kein Urteil wegen schwerwiegender in Verkehrsvorschriften aufgeführter Verstöße ergangen ist,
- d) **kein Urteil wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen arbeits-oder sozialrechtliche Pflichten einschließlich der Pflichten aus dem Arbeitsschutzrecht** oder – im Falle eines Unternehmens, das einen grenzüberschreitenden Güterverkehr, der Zollverfahren unterliegt, zu betreiben wünscht – gegen zollrechtliche Pflichten ergangen ist.

Artikel 19 unterscheidet somit inhaltlich zwischen schwerwiegenden Straftaten (lit. a), schwerwiegenden Verstößen (lit. c) sowie **schweren oder wiederholten Verstößen (lit. d)**.

Die Vorgaben des Artikel 19 lit. d der Richtlinie 2012/34/EU verlangen somit eindeutig und unmissverständlich, dass gegen das antragstellende Unternehmen oder die für seine Geschäftsführung verantwortlichen Personen **„kein Urteil wegen schwerer oder wiederholter Verstöße“ gegen arbeits-oder sozialrechtliche Pflichten** ergangen sein darf. Bereits die vorangehende Regelung des Artikel 6 der Richtlinie 95/18/EG hatte festgelegt, dass gegen das antragstellende Eisenbahnunternehmen oder die für die Geschäftsführung verantwortlichen Personen „kein Urteil wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen arbeits-oder sozialrechtliche Pflichten einschließlich der Pflichten aus dem Arbeitnehmerschutzrecht“ ergangen sein darf. Das Beweisthema **„schwerer oder wiederholter Verstöße“** gegen Arbeitnehmerschutzbestimmungen ist daher seit Jahrzehnten europäischer Standard bei der Zuverlässigkeit von Eisenbahnunternehmen. Diese **Vorgabe** ist in Österreich noch immer **nicht vollständig umgesetzt** bzw. wurden in den vergangenen Jahren aus nicht nachvollziehbaren Gründen **sogar Schritte gesetzt, die sich von den europäischen Vorgaben entfernen**.

b) Historie der österreichischen Gesetzgebung zur Umsetzung

- In **§ 3 Z 3 EuKonzV** (Eurokonzessionsverordnung), der Vorgängerregelung zu § 17c EisbG und in weiterer Folge zum (heutigen) § 15c EisbG, wurde **noch richtlinienkonform** festgelegt, dass Bedenken gegen die Zuverlässigkeit des Antragstellers jedenfalls dann bestehen, wenn gegen ihn oder seine Vertreter nach außen ein Straferkenntnis „wegen **schwerer oder wiederholter Verstöße** gegen arbeits-und sozialrechtliche Pflichten“ (§ 3

Z 3 lit. b EuKonzV) bzw. „wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen Pflichten aus dem Arbeitnehmerschutzrecht“ (§ 3 Z 3 lit. c EuKonzV) erlassen worden ist.

- Mit **BGBI. I Nr. 38/2004** wurde die EuKonzV aufgehoben, die Bestimmungen wurden ins Eisenbahngesetz übernommen und in **§ 17c EisbG** neu gefasst. Dabei wurde unter anderem **ebenfalls noch richtlinienkonform** festgelegt, dass gegen den Antragsteller oder seine Vertretungsbefugten kein rechtskräftiges Straferkenntnis „wegen ***schwerer oder wiederholter Verstöße*** gegen arbeits- und sozialrechtliche Pflichten“ (§ 17c Z 3 lit. b EisbG) bzw. „wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen Pflichten aus dem Arbeitnehmerschutzrecht“ (§ 17c Z 3 lit. c EisbG) erlassen worden sein darf.
- Mit **BGBI. I Nr. 125/2006** wurden die Bestimmungen über die Zuverlässigkeit innerhalb des EisbG von § 17c EisbG **nach § 15c EisbG verschoben**. Im Zuge dieser Verschiebung wurden die **Zuverlässigkeitskriterien** ohne nähere Begründung dahingehend „**gelockert**“, dass als Kriterien für die Zuverlässigkeit anstelle bisher „rechtskräftiges Straferkenntnis wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen arbeits- und sozialrechtliche Pflichten“ (§ 17c Z 3 lit. b EisbG alt) bzw. „wegen schwerer oder wiederholter Verstöße gegen Pflichten aus dem Arbeitnehmerschutzrecht“ (§ 17c Z 3 lit. c EisbG alt) nun **nur mehr** „rechtskräftiges Straferkenntnis wegen ***schwerwiegender Verstöße*** gegen arbeits- und sozialrechtliche Pflichten“ (§ 15c Z 3 lit. b EisbG neu) bzw. „gegen Pflichten aus dem Arbeitnehmerschutzrecht“ (§ 15c Z 3 lit. c EisbG neu) aufgenommen wurde. Damit wurde die **bisher richtlinienkonforme Regelung** im Rahmen der Eisenbahngesetznovelle 2006 ganz einfach **durch eine nicht richtlinienkonforme Regelung ersetzt**. Das Kriterium „**wiederholter Verstöße**“ wurde – entgegen der eindeutigen Vorgabe Richtlinie 95/18/EG – ganz einfach **ohne nähere Begründung gestrichen**. In den Erläuterungen zu BGBI. I Nr. 125/2006 wurde dazu – hinsichtlich § 15c EisbG jedenfalls **wahrheitswidrig** –angemerkt, die neuen Bestimmungen würden „**im Wesentlichen**“ **den bisherigen Bestimmungen entsprechen**.
- Mit **BGBI. I Nr. 137/2015** wurde nach jahrelanger **anhaltender Kritik** an der nicht richtlinienkonformen Umsetzung wiederum nicht die unionsrechtlich gebotene Vorgabe „wegen schwerer oder wiederholter Verstöße“ aufgenommen, sondern wurde anstelle der eindeutigen Vorgabe „wiederholter Verstöße“ am Ende des § 15c EisbG der schwer verständliche Halbsatz „***schwerwiegend sind dabei auch Verstöße, die durch den Umstand ihrer Wiederholung Bedenken gegen die Zuverlässigkeit begründen***“ hinzugefügt. In den Erläuterungen zu BGBI. I Nr. 137/2015 musste dazu eingeräumt werden, dass damit nur „**näher an den Wortlaut** des Art 19 lit. d der Richtlinie 2012/34/EU angepasst“ wurde.

c) Richtlinienwidrige Umsetzung zu Lasten des Arbeitnehmerschutzes

Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb hier eine eindeutige und klare Vorgabe der Europäischen Union **zuerst richtlinienwidrig gelockert** und **seither (seit mehr als 15 Jahren) nicht mehr richtlinienkonform** angepasst wurde. Die „gelockerte“ und darüber hinaus in der Wortwahl des BGBl. I Nr. 137/2015 schwer verständliche Umsetzung einer eindeutigen Vorgabe der Europäischen Union **schwächt** unter anderem auch ganz eindeutig die **Interessen des Arbeitnehmerschutzes** und erschwert die Umsetzung von Arbeitnehmerschutzbestimmungen.

Unter Einbeziehung der Erläuterungen zu BGBl. I Nr. 137/2015 wird hier ganz bewusst keine Regelung zur Umsetzung der Vorgaben der Richtlinie getroffen, sondern wird in den Erläuterungen zum Gesetzesentwurf sogar **ganz ausdrücklich** eingeräumt, dies wäre nur eine **Regelung „in größerer Nähe“ zu den Vorgaben der Richtlinie**. Es ist nicht nachvollziehbar, zu welchem Zweck dieser unverständliche Umweg zum Nachteil des Arbeitnehmerschutzes überhaupt gewählt wird. Jedenfalls wird durch die **anhaltende Abschwächung und Verwässerung** eines eindeutig vorgegebenen **Standards für die Zuverlässigkeit** von Eisenbahnunternehmen sowie durch die jahrelange verschleppende Diskussion dieser Frage an die Eisenbahnunternehmen der Eindruck transportiert, wiederholte Verstöße gegen die Einhaltung von Arbeitnehmerschutzbestimmungen wären in Österreich nicht wirklich ein Grund, die Zuverlässigkeit eines Eisenbahnunternehmens zu hinterfragen.

Es ist daher **nur eine Frage der Zeit**, bis auch die nicht richtlinienkonforme Umsetzung des Artikel 19 lit. d der Richtlinie 2012/34/EU nach jahrelanger anhaltender Kritik schlussendlich **auch zum Gegenstand eines Vertragsverletzungsverfahrens** werden wird. Die bestehende Vorgabe der Europäischen Union wäre daher – so wie dies bis zur unerklärbaren Änderung durch BGBl. I Nr. 125/2006 der Fall war – endlich **direkt und ohne Abänderungen** (also im Wortlaut der Richtlinie) **ins EisbG zu übernehmen**.

III. BEHÖRDENZUSTÄNDIGKEIT (§ 12 Abs. 3 EisbG idgF)

Gemäß § 12 Abs. 3 EisbG kann die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, wenn es im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist, 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 EisbG.

In jenen Fällen, in denen die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als **„nationale Sicherheitsbehörde“** nach den

einschlägigen Richtlinien und Verordnungen der europäischen Union tätig ist und eine Delegation von Aufgaben und Befugnissen der nationalen Sicherheitsbehörde an andere Stellen in den unionsrechtlichen Regelungen nicht erlaubt wird, **widerspricht** die im EisbG enthaltene **Möglichkeit der Ermächtigung des jeweiligen Landeshauptmannes den unionsrechtlichen Regelungen**.

Die Möglichkeit der Ermächtigung müsste daher in diesem Sinne so eingeschränkt bzw. eingegrenzt werden, dass die hier beschriebenen **Fälle von der Ermächtigungsmöglichkeit** des § 12 Abs. 3 EisbG an den Landeshauptmann **ausgenommen werden**.

IV. BAU-UND BETRIEBSRECHTE (§ 18 Abs. 1 EisbG des Entwurfes)

Im Rahmen des § 18 Abs. 1 EisbG wären **mehrere Sicherheitsaspekte** nebeneinander zu betrachten.

a) Verantwortlichkeit und Zuständigkeit

Die beabsichtigte Bestimmung des § 18 Abs. 1 EisbG lautet (auszugsweise): „Ein zum Bau und zum Betrieb von Eisenbahnen berechtigtes Eisenbahnunternehmen ist ... **berechtigt und ausschließlich zuständig**, die Eisenbahn einschließlich der zugehörigen Eisenbahninfrastruktur ...“ Es wird damit also eine **ausschließliche Zuständigkeit** festgelegt.

Gemäß Artikel 7 Abs. 1 RL (EU) 2016/2370 ist ein Infrastrukturbetreiber jedoch **nicht ausschließlich zuständig**, sondern für den Betrieb, die Instandhaltung und die Erneuerung des Schienennetzes **vielmehr „verantwortlich“**. Der Begriff „verantwortlich“ **umfasst weit mehr** als die ausschließliche Zuständigkeit. Die Bestimmung des Artikel 7 Abs. 1 RL (EU) 2016/2370 wird durch die geplante Regelung des § 18 Abs. 1 EisbG daher **nicht im erforderlichen Umfang korrekt umgesetzt**.

Durch die im Gesetzesentwurf vorgesehene „gelockerte Regelung“ („**ausschließlich zuständig**“ anstelle der unionsrechtlich vorgegebenen Regelung „**verantwortlich**“) könnten Überlegungen zu einer Trennung von „Zuständigkeit“ und „Verantwortlichkeit“ und damit in weiterer Folge zu **Auslagerungskonstruktionen von Verantwortlichkeiten** im sicherheitssensiblen Bereich des Baus und Betriebs von Eisenbahnen **angestoßen** werden. Gerade in diesem sicherheitssensiblen Bereich sollten von der Europäischen Union in Artikel 7 Abs. 1 RL (EU) 2016/2370 eindeutig vorgegebene **Verantwortlichkeiten ohne Einschränkung übernommen** werden.

b) „Verantwortlicher“ Betriebsleiter gemäß § 21 EisbG

In diesem Zusammenhang wäre auch zu prüfen, ob die derzeit geltenden Bestimmungen des **§ 21 Abs. 1 EisbG** über die „Verantwortlichkeit“ des Betriebsleiters in weiterer Folge so aufrechterhalten werden können, weil die Verantwortlichkeit für den sicheren Betrieb nach den Bestimmungen des Artikel 7 der RL (EU) 2016/2370 offenbar **nicht mehr** von der

Unternehmensleitung **in die Verantwortung eines Betriebsleiters „herabdelegiert“** werden kann.

Die Bestimmung des Artikel 7 Abs. 1 der RL (EU) 2016/2370 müsste somit auch zu einer entsprechenden Änderung des § 21 Abs. 1 EibG dahingehend führen, dass der Betriebsleiter für den Betrieb nicht verantwortlich (das wäre nach den Vorgaben des Artikel 7 Abs. 1 der RL (EU) 2016/2370 ja der Infrastrukturbetreiber), sondern **nur mehr zuständig** sein darf.

c) Überprüfung der Begriffsbestimmungen in § 1a EibG

Der Hinweis auf Artikel 3 Nr. 2 der RL als korrespondierende unionsrechtliche Regelung macht deutlich, dass

- weder der **Begriff „Infrastrukturbetreiber“** gemäß Artikel 3 Nr. 2 RL (EU) 2016/2370 bisher ins Eisenbahngesetz Eingang gefunden hat,
- noch der **Begriff „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“** des § 1a EibG bisher an die Begriffsbestimmung des Artikel 3 Nr. 2 RL (EU) 2016/2370 angepasst wurde.

Es wäre daher auch **§ 1a EibG** einer diesbezüglichen Überprüfung und Anpassung zu unterziehen.

V. GENEHMIGUNGSVORAUSSETZUNGEN (§ 31f Z 3 EibG des Entwurfes)

Die Bestimmung des § 31f Z 3 EibG soll nach dem Entwurf neu auf den **Gefährdungsbereich des Bundesstraßengesetzes 1971** abgestützt werden, obwohl in § 43 EibG ein Gefährdungsbereich der Eisenbahn geregelt wird.

Es liegt keine Begründung vor und es ist in keiner Weise nachvollziehbar, warum im Eisenbahnbereich unter Außerachtlassung des Gefährdungsbereiches der Eisenbahn auf den Gefährdungsbereich des Bundesstraßengesetzes zurückgegriffen werden muss, um unionsrechtliche Regelungen im Eisenbahnbereich in das nationale Recht umzusetzen.

Es wäre auch zu prüfen, ob die Bestimmungen des **§ 43 EibG** über den Gefährdungsbereich der Eisenbahn einer diesbezüglichen **Ergänzung oder Änderung** bedürfen, um einen unsystematischen Rückgriff auf den Gefährdungsbereich des Bundesstraßengesetzes im Eisenbahngesetz zu vermeiden.

VI. AUSLAGERUNG VON FUNKTIONEN (§ 55g Abs. 3 EibG des Entwurfes)

Dieser Absatz soll Artikel 7c Abs. 1 vorletzter Satz der RL (EU) 2016/2370 umsetzen. Der zitierte vorletzte Satz gibt vor, dass der **Infrastrukturbetreiber** auch bei einer Auslagerung von Funktionen die **Aufsichtsbefugnis** behält und die **endgültige Verantwortung** für die Wahrnehmung der in Artikel 3 Abs. 2 der RL (EU) 2016/2370 genannten Funktionen trägt.

Die **geplante Regelung** des § 55g Abs. 3 EisbG **setzt** die angeführte Bestimmung der RL (EU) 2016/2370 **nur teilweise um**. So kann die im Gesetzesentwurf vorgeschlagene „*Haftung für Schäden*“, die Vertragspartner „*verschulden*“, keinesfalls mit der in der Richtlinie vorgeschriebenen „*endgültigen Verantwortung*“ gleichgesetzt werden. Die „*endgültige Verantwortung*“ muss vielmehr **umfassend** gesehen werden und beinhaltet **neben der (zivilrechtlichen) Haftung auch die (strafrechtliche) Verantwortung**.

In der Richtlinie (EU) 2016/2370 ist dem Begriff „*Aufsichtsbefugnis*“ **kein Eigenschaftswort** mehr hinzugefügt worden. Die Regelung betrifft daher die Aufsichtsbefugnis schlechthin. Die in der **Umsetzung** im EisbG ohne Grundlage hinzugefügte **zusätzliche Eigenschaft „ausreichend“** führt zu keiner Präzisierung der Regelung, sondern vielmehr zu einer **Rechtsunsicherheit**. Wenn eine Präzisierung der Regelung als notwendig oder sinnvoll angesehen wird, dann kann es sich bei der Aufsichtsbefugnis nur um eine umfassende und vollständige, also eine „*uneingeschränkte*“ Aufsichtsbefugnis handeln.

Durch die Formulierung im Gesetzesvorschlag erfolgt insgesamt erneut eine „**Lockerung**“ und damit auch **Verwässerung** von klaren Vorgaben der Richtlinie: So wird die unionsrechtlich gebotene und umfassende „*endgültige Verantwortung*“ zu einer „*Haftung für Schäden*“ nur bei „*Verschulden des Vertragspartners*“ uminterpretiert und die (unionsrechtlich gebotene ungeteilte) „*Aufsichtsbefugnis*“ zu einer „*ausreichenden Aufsichtsbefugnis*“ herabgestuft, die (ganz sicher entgegen den Intentionen der Richtlinie) breiten Interpretationsspielraum über eine einschränkende Anwendung des Begriffes „*ausreichend*“ eröffnet. Wenig überraschend können diese Abweichungen von der Richtlinie (EU) 2016/2370 in den Erläuterungen zum Gesetzesentwurf auch nicht erklärt werden.

Es wäre daher jedenfalls die **in der Richtlinie (EU) 2016/2370 vorgegebene Terminologie** (keine Einschränkungen bei der „*Aufsichtsbefugnis*“, Festlegung einer „*endgültigen Verantwortung*“) **zu übernehmen**.

VII. WAHRNEHMUNG VON FUNKTIONEN (§ 55h EisbG des Entwurfes)

Die beabsichtigte Regelung des § 55h Abs. 1 EisbG erlaubt die Wahrnehmung aller mit dem Bau und dem Betrieb von Eisenbahnen verbundenen Funktionen durch verschiedene Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Demgegenüber erlaubt **Artikel 7c Abs. 2 der RL (EU) 2016/2370** aber nur die Wahrnehmung der **Funktion des Infrastrukturbetriebes**. Der Infrastrukturbetrieb ist in Artikel 3 Nr. 2b der RL (EU) 2016/2370 als „Betrieb der Eisenbahninfrastruktur“ abweichend von der im Entwurf beabsichtigten Regelung des § 55h Abs. 1 EisbG definitionsgemäß eingeschränkt auf die **Zugtrassenzuweisung**, das **Verkehrsmanagement** und die **Erhebung von Wegeentgelten**.

Der Gesetzesvorschlag geht **über die in der Richtlinie beschriebene Auslagerung** von eisenbahnspezifischen Aufgaben **weit hinaus** und erstreckt den Geltungsbereich über die

Funktion des Infrastrukturbetriebes (Zugtrassenzuweisung, Verkehrsmanagement, Erhebung von Wegeentgelten) hinaus ohne Einschränkung auf den **gesamten Betriebsbereich** und darüber hinaus auch auf den **Baubereich**.

Der **Bau und wesentliche Teile des Betriebes** dürfen somit von der Regelung des § 55h Abs. 1 EisbG **richtlinienkonform nicht erfasst** werden. Der „Bau“ ist daher aus der geplanten Regelung des § 55h Abs. 1 EisbG **ersatzlos zu streichen** der „Betrieb“ ist richtlinienkonform auf die **Funktion des Infrastrukturbetriebes** einzuschränken.

Unter einem wird damit auch klar, dass weder die Definition „**Ausbau der Eisenbahninfrastruktur**“ gemäß Artikel 3 Nr. 2a der RL (EU) 2016/2370 noch die Definition „**Betrieb der Eisenbahninfrastruktur**“ gemäß Artikel 3 Nr. 2b der RL (EU) 2016/2370 in das nationale Recht übernommen werden sollen, obwohl die umzusetzenden unionsrechtlichen Regelungen nicht auf den nationalen Begriffsbestimmungen, sondern auf den in den Richtlinien vorgegebenen Begriffen aufbauen.

Es ist daher auch zu prüfen, ob für eine vollständige Umsetzung der unionsrechtlichen Regelungen auch deren **Begriffsbestimmungen in das nationale Recht zu übernehmen** sind.

Wien, 12. November 2021

Für den Bundesminister:

Mag. Roland Weinert, MAS, MSc

Beilage/n: PDion-SN-Metadaten