

42.501/46-I.2/2003

An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1031 Wien

Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz geändert werden.
Stellungnahme des Bundesministeriums für Justiz.

Zu GZ 210.501/12-II/Sch1-2003

Mit Beziehung auf das Schreiben vom 24. März 2003 beehrt sich das Bundesministerium für Justiz, zu den vorgeschlagenen Änderungen des Eisenbahn 1957 und des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Zu §§ 17a Z 3 und 17c des Entwurfs:

Der Entwurf setzt darin die sich aus der RL 95/18/EG (Art. 6) ergebende Verpflichtung um, auch die "für die Geschäftsführung verantwortlichen Personen" zu erfassen. Die Formulierung "falls dieser eine juristische Person oder eine Personengesellschaft des Handelsrechts ist," ... "seine Geschäftsführer/Vorstandsmitglieder" erscheint dabei insofern nicht ganz gelungen in Bezug auf Personengesellschaften des Handelsrechts von den geschäftsführend bzw. vertretungsbefugten Gesellschaftern zu sprechen wäre. Eine einheitliche Formulierung in Bezug auf diesen Problemkreis ist in der österreichischen Rechtsordnung nicht ersichtlich. Statt "Geschäftsführer/Vorstandsmitglieder" könnte

formuliert werden: "nach Gesetz, Satzung oder Gesellschaftsvertrag zur Vertretung Geschäftsführung Berechtigte(n)" (s. z.B: Suchtgift-, Psychotropen- und Vorläuferstoffeverordnungen, BGBl. II Nr. 374-376/1997).

Zu § 17a Z 4 des Entwurfs:

Die Vorlage einer Amtsbestätigung, "dass über das Vermögen des Antragstellers nicht nur wegen mangelnder Deckung der Verfahrenskosten noch kein Konkursverfahren eröffnet wurde", ist auf Grund der Einführung der Insolvenzdatei entbehrlich. Seit 1.1.2000 werden nämlich sämtliche im Insolvenzverfahren ergehende Entscheidungen durch Aufnahme in die Insolvenzdatei bekannt gemacht. Die Beschlüsse auf Konkurseröffnung können daher ebenso wie die Beschlüsse auf Konkursabweisung mangels Masse in der Insolvenzdatei, die im Internet unter "www.edikte.justiz.gv.at" gebührenfrei abrufbar ist, für die in § 14 IEG festgelegte D eingesehen werden. Dabei ist auch eine österreichweite Abfrage nach dem Namen Schuldners möglich. Im Sinne einer Entlastung der Gerichte und Verfahrensvereinfachung wäre es daher ausreichend, anstelle einer Amtsbestätigung eine entsprechende Erklärung des Antragstellers zu verlangen. Diese könnte von der Behörde jederzeit - und tagesaktuell - durch Einsichtnahme in die Insolvenzdatei überprüft werden.

Zu § 17c Z 1 des Entwurfs:

In dieser Bestimmung sollte der Hinweis auf das Tilgungsgesetz von "(§§ 1 des)" auf "(§§ 1 bis 7 des)" geändert werden, da § 7 Tilgungsgesetz nicht nur die Gleichstellung ausländischer und inländischer Verurteilungen normiert, sondern auch eine eigenständige Tilgung ausländischer Strafurteile.

Zu § 17g Abs. 3 und § 30 lit. c des Entwurfs:

Der geplante § 17g Abs. 3 EisenbahnG entspricht zwar dem geltenden §

lit. c EisenbahnG und sieht in Übereinstimmung mit der geltenden Bestimmung über das Erlöschen der Konzession durch den Tod von deren Inhaber das Erlöschen der Verkehrsgenehmigung durch den Tod vor. In diesem Zusammenhang muss aber darauf hingewiesen werden, dass die Tätigkeit des Konzessionsinhabers einer Eisenbahn des Inhabers einer Verkehrsgenehmigung nach den in Aussicht genommenen Rechtsvorschriften keinesfalls dergestalt ist, dass sie nur von physischen Personen allein durchgeführt werden können, zumal das geltende und in Aussicht genommenen Recht auch davon ausgeht, dass der Betrieb in Form einer juristischen Person möglich ist. In diesen Fällen scheint es aber nicht sinnvoll, das Erlöschen der Verkehrsgenehmigung bzw. der Konzession mit dem Tod einer physischen Person verknüpfen, da der Tod einer physischen Person keinesfalls dem Verlust der Rechtspersönlichkeit einer juristischen Person vergleichbar ist: Stirbt nämlich eine natürliche Person, so gehen ex lege alle ihre nicht ausschließlich höchstpersönlichen Rechte und Pflichten auf den ruhenden Nachlass über. Der Tod einer natürlichen Person ist demnach per se kein Grund für ein automatisches Erlöschen einer Konzession oder Verkehrsgenehmigung. Zumindest sollte aus Anlass der Neuregelung ein Fortbetriebsrecht der Verlassenschaft ins Auge gefasst werden, um nicht natürlichen Personen vor juristischen Personen massiv zu diskriminieren.

Zu den §§ 63 und 64 des Entwurfs:

Nach § 63 Abs. 3 soll die Dauer der Zuweisung einer Zugtrasse an einen Zugangsberechtigten mit einer Netzfahrplanperiode begrenzt sein. Allerdings könnte die Zuweisungsstelle und ein Zugangsberechtigter einen Rahmenvertrag über die Zuweisung von Fahrwegkapazität abschließen. Dieser Vertrag soll über eine längere Laufzeit gehen können. In diesem Zusammenhang mutet es ein wenig merkwürdig an, dass der Vertrag zwischen dem Zugangsberechtigten und der Zuweisungsstelle geschlossen werden soll. Es sollte klar gestellt werden, dass die Zuweisungsstelle solche Verträge mit dem Zugangsberechtigten im Namen und auf Rechnung des

Eisenbahninfrastrukturunternehmens abschließt, soweit das Unternehmen nicht selbst die Funktion einer Zuweisungsstelle hat (vgl. auch § 70a Abs. 1).

Zu § 65c des Entwurfs :

In § 65c Abs. 3 soll eine Art Vorrangregelung für den Fall einer Überlastung der Schieneninfrastruktur getroffen werden. Vorrangig sollen gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste berücksichtigt werden. Andere Zugangsbegehren sollen "*nach der Reihenfolge der Höhe des gesellschaftlichen Nutzens der ihnen zugrunde liegende Verkehrsdienste*" berücksichtigt werden. Dabei soll Güterverkehrsdiensten, insbesondere grenzüberschreitenden, ein höherer gesellschaftlicher Nutzen als Personenverkehrsdiensten zukommen. Diese Rangfolge und der höhere Stellenwert Gütertransporten werden in den Erläuterungen nicht näher begründet. Sie erscheinen sachlich nicht unproblematisch, weil die generelle Bevorzugung des Gütertransportverhältnisses zum Personentransport den maßgeblichen Umständen des Einzelfalles nicht ausreichend Rechnung trägt. Ferner erscheint es im gegebenen Zusammenhang nicht angebracht, von einem gesellschaftlichen Nutzen zu sprechen. Gemeint dürften hier doch wirtschaftliche Gründe und wirtschaftliche Erfordernisse sein. Allenfalls sind auch noch Umweltinteressen maßgeblich. In keinem dieser Fälle kann aber genau genommen von einer "gesellschaftlichen" Bedeutung gesprochen werden,

Zu § 66 des Entwurfs:

Nach dem zweiten Satz des Abs. 2 kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, "*wenn es dies für notwendig hält*", von den Zugangsberechtigten "*Mittel*" (also Geldmittel) verlangen, damit in Notfallsituationen der normale Betrieb möglichst rasch wieder hergestellt werden kann. Unklar bleibt, wie dieser Anspruch in der Praxis gehandhabt werden soll, zumal die Bestimmung offensichtlich nur auf Notfallsituationen abstellt, in denen dringende Maßnahmen erforderlich sind. Eine "einstweilige Verfügung", mit der ein Infrastrukturunternehmen

von einem Verkehrsunternehmen die Zahlung eines bestimmten Betrags begehrt, u
beispielsweise - eine Strecke nach einer Naturkatastrophe wieder in Stand zu setze
dürfte wohl nicht sonderlich sinnvoll sein. Zudem scheint die vorgeschlagene
Bestimmung nicht zu berücksichtigen, dass das Eisenbahninfrastrukturunterne
die Eröffnung des Zugangs ohnehin ein Entgelt zugesprochen erhält. Im Rahmen d
Vergütung können doch die Kosten der Behebung außerplanmäßiger Betriebsstöru
einkalkuliert werden. Allenfalls sollte dies in den Regelungen über das
Benützungsentgelt (§ 67 ff des Entwurfs) klargestellt werden.

Zu § 113 des Entwurfs:

Nach § 113 Abs. 2 kann der BMVIT mit Verordnung ein Verbot des In-Ver
Bringens von bestimmten Komponenten erlassen. Voraussetzung einer solchen
Verordnung ist nach dieser Bestimmung, dass die jeweilige Komponente die Einha
der grundlegenden Anforderungen (siehe § 110) beeinträchtigt. Mit dieser Regelun
scheint § 113 Abs. 3 nicht ganz konform zu gehen. Dort wird nämlich nicht nur auf
grundlegenden Anforderungen des § 110, sondern auch auf die Nichtanwendung
europäischer Spezifikationen oder die Unvollständigkeit solcher Spezifikationen
abgestellt. Dieser mögliche Widerspruch sollte beseitigt werden. Im Übrigen fragt si
ob die Betrauung der Bezirksverwaltungsbehörde mit der Überwachung der Einhalt
der Bestimmungen (§ 113 Abs. 5) sinnvoll ist. Auch wenn es hier "nur" um eine
"anlassbezogene Missbrauchsaufsicht" (siehe S. 39 der Erläuterungen) gehen soll
erscheint es doch denkbar, dass die Bezirksverwaltungsbehörde mit dieser Aufgab
überfordert wird. Die Regelung könnte damit zu einem gemeinschaftsrechtlich
vermutlich nicht wünschenswerten Vollzugsdefizit führen.

Diese Stellungnahme des Bundesministeriums für Justiz wurde auch in 25-facher Ausfertigung an das Präsidium des Nationalrates und in elektronischer Form die Adresse "begutachtungsverfahren@parlament.gv.at" gesendet.

22. Mai 2003

Für den Bundesminister:

i.V. Dr. Johannes Stabentheiner