

**BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ****BMJ-Z42.501/0002-I 7/2015**

Museumstraße 7
1070 WienTel.: +43 1 52152 2229
E-Mail: team.z@bmj.gv.atSachbearbeiter/in:
MMMag. Heidrun Urthaler

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und
Technologie
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und
Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Betrifft: Begutachtung des Entwurfes eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz
1957 geändert wird; Stellungnahme

zu GZ: BMVIT-210.501/0003-IV/SCH1/2015

Das Bundesministerium für Justiz nimmt zu dem oben genannten Gesetzesentwurf wie folgt

Stellung:

Zu § 15i Abs. 3:

Nach § 15i Abs. 3 ist einem Eisenbahnverkehrsunternehmen die Verkehrsgenehmigung zu entziehen, wenn über sein Vermögen ein Insolvenzverfahren eröffnet worden ist und der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Überzeugung gelangt, dass keine realistischen Aussichten auf eine erfolgreiche Sanierung innerhalb einer vertretbaren Zeit bestehen. Das Abstellen auf das Insolvenzverfahren entspricht nicht dem Verfahrensgebäude im österreichischen Recht. In Österreich werden das Konkursverfahren und das Sanierungsverfahren unter dem Überbegriff des Insolvenzverfahrens zusammengefasst. Als Sanierungsverfahren wird ein Insolvenzverfahren dann bezeichnet, wenn der Schuldner u. a. unter Anschluss eines zulässigen Sanierungsplans die Annahme eines Sanierungsplans beantragt und dieser Antrag vom Gericht nicht zugleich mit der Eröffnung des Insolvenzverfahrens zurückgewiesen wird. Ein Grund, bei dessen Vorliegen der Sanierungsplanantrag unzulässig und der Antrag zurückzuweisen ist, liegt vor, wenn die Erfüllung des Sanierungsplans offensichtlich nicht möglich sein wird. Dies bedeutet, dass bei Eröffnung eines Sanierungsverfahrens die realistische Aussicht auf eine erfolgreiche Sanierung besteht. Dies ist auch innerhalb eines angemessenen Zeitraums gegeben, weil die Sanierungsplantagsatzung nach § 168 IO in der Regel auf 60 bis 90 Tage anzuordnen ist. In

dieser Tagsatzung wird über den Sanierungsplan abgestimmt. Wird der Sanierungsplan von den Gläubigern abgelehnt und die Tagsatzung nicht erstreckt, so ist die Bezeichnung auf Konkursverfahren abzuändern. Überdies enthält § 167 Abs. 3 IO weitere Gründe, bei deren Vorliegen die Bezeichnung von Sanierungsverfahren auf Konkursverfahren abzuändern ist, insbesondere, wenn der Schuldner den Sanierungsplanantrag zurückzieht oder das Gericht den Antrag zurückweist oder dem Sanierungsplan vom Gericht die Bestätigung versagt wurde.

Aus diesen Bestimmungen ergibt sich, dass die Eröffnung eines Sanierungsverfahrens die Voraussetzungen der Richtlinie zur Entziehung der Genehmigung nicht erfüllt und daher die Bestimmung des § 15i Abs. 3 auf das Konkursverfahren eingeschränkt werden sollte. Auch Art. 24 Abs. 7 der Richtlinie 2012/34 spricht von Konkursverfahren und ähnlichen Verfahren. Gemeint sind auf Verwertung ausgerichtete Verfahren. Das Sanierungsverfahren ist daher kein ähnliches Verfahren.

Aber auch das Konkursverfahren sollte nicht ausnahmslos erfasst werden, weil bis zur Berichtstagsatzung, die spätestens 90 Tage nach der Eröffnung stattzufinden hat, das Unternehmen möglichst fortzuführen ist. Sind die Voraussetzungen für eine Fortführung gegeben, so hat das Insolvenzgericht in der Berichtstagsatzung nach Anhörung der Insolvenzgläubiger mit Beschluss die Fortführung auszusprechen; entspricht überdies ein Sanierungsplan, dessen Erfüllung voraussichtlich möglich ist, dem gemeinsamen Interesse der Insolvenzgläubiger, so hat das Gericht auch dem Schuldner auf dessen Antrag eine Frist zum Sanierungsplanantrag einzuräumen. Gegen diese Beschlüsse ist kein Rechtsmittel zulässig. Die Frist darf 14 Tage nicht übersteigen. Währenddessen darf das Unternehmen nicht verwertet werden.

Da somit in Österreich das Konkursverfahren ein Verfahren ist, das sowohl mit einer Sanierung als auch mit einer Zerschlagung (Verwertung) enden kann, sollte nicht auf die Eröffnung eines Konkursverfahrens abgestellt werden, sondern darauf, dass das Unternehmen den im Konkursverfahren zur Erreichung eines Sanierungsplans vorgegebenen Weg verlässt, also das Unternehmen bei Eröffnung geschlossen war, das Insolvenzgericht die Schließung des Unternehmens angeordnet oder bewilligt hat (§ 115 IO), das Insolvenzgericht dem Schuldner keine Frist zum Sanierungsplanantrag einräumte (§ 114b Abs 2 IO), der Schuldner einen solchen Antrag nicht fristgerecht stellte oder der Schuldner den Sanierungsplanantrag zurückzieht oder das Gericht den Antrag zurückweist oder der Sanierungsplan in der Sanierungsplantagsatzung abgelehnt wurde oder dem Sanierungsplan vom Gericht die Bestätigung versagt wurde. Da selbst bei Vorliegen der Voraussetzungen ein Sanierungsplan noch möglich ist, sollte weiter – wie in der Richtlinie vorgesehen - festgelegt werden, dass die Genehmigungsbehörde davon überzeugt ist, dass innerhalb einer

vertretbaren Zeit keine realistischen Aussichten auf eine erfolversprechende Sanierung bestehen. Würde nur auf die zuletzt genannte Voraussetzung abgestellt werden, so könnte bei einem Eisenbahnverkehrsunternehmen durch Entziehung der Verkehrsgenehmigung eine aus insolvenzrechtlicher Sicht wirtschaftlich sinnvolle Fortführung verhindert werden. Die Entscheidung über die Fortführung im Rahmen des in der Insolvenzordnung festgelegten zeitlichen Rahmens sollte aber beim Insolvenzgericht verbleiben.

§ 15i Abs. 3 sollte daher wie folgt gefasst werden.

„(3) Einem Eisenbahnverkehrsunternehmen ist die Verkehrsgenehmigung zu entziehen, wenn über sein Vermögen ein Konkursverfahren eröffnet worden ist, das Unternehmen bei Eröffnung geschlossen war, das Insolvenzgericht die Schließung des Unternehmens angeordnet oder bewilligt hat (§ 115 IO), das Insolvenzgericht dem Schuldner keine Frist zum Sanierungsplanantrag einräumte (§ 114b Abs 2 IO), der Schuldner einen solchen Antrag nicht fristgerecht stellte oder der Schuldner den Sanierungsplanantrag zurückgezogen hat oder das Gericht den Antrag zurückgewiesen hat oder der Sanierungsplan in der Sanierungsplantagsatzung abgelehnt wurde oder dem Sanierungsplan vom Gericht die Bestätigung versagt wurde und der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu Überzeugung gelangt, dass keine realistischen Aussichten auf eine erfolgreiche Sanierung innerhalb einer vertretbaren Zeit bestehen.“

Zu §§ 53f und 74:

Der Entwurf sieht in §§ 53 f. und 74 aufbauend auf dem geltenden Recht unter anderem vor, dass die Schienen-Control Kommission bestimmte rechtswidrige Verträge für unwirksam erklärt. Hier stellt sich die Frage, ob eine solche Befugnis einer Verwaltungsbehörde zur Entscheidung über zivilrechtliche Fragen wirklich erforderlich ist.

Die in § 55a vorgesehene Anzeige bei der Bundeswettbewerbsbehörde über unzulässige Beihilfen geht ins Leere, weil die Bundeswettbewerbsbehörde für den Vollzug des europäischen Beihilfenrechts nicht zuständig ist. Eine solche Anzeige müsste wohl an die Europäische Kommission gerichtet werden.

Zu § 82:

Das geltende Eisenbahngesetz 1957 (§ 82) sieht zur Besetzung der Schienen-Control Kommission (drei Mitglieder) vor, dass ein Mitglied und das für dieses Mitglied bestellte Ersatzmitglied dem Richterstand anzugehören haben und vom Bundesminister für Justiz zu bestellen sind. Der Entwurf sieht vor, die Vorschriften zur Kommission und zu deren Mitgliedern durch die Einführung von Bestimmungen in §§ 82a ff. um Regelungen zur Unabhängigkeit, zu Berichtspflichten, zu einem Berufsverbot sowie zu Verfahrens- und anderen Bestimmungen zu erweitern bzw. zu verdichten.

Da schon auf Grund der mehr als angespannten Personalsituation der Justiz weder die weitere Beschickung noch die personelle und ressourcenmäßige Bedeckung gewährleistet werden kann, spricht sich das Bundesministerium für Justiz gegen die schon bestehenden,

die Mitgliedschaft eines Richters vorsehenden und nunmehr weiter vertieften Kommissionsbestimmungen aus.

Schon in formeller Hinsicht ist zu hinterfragen, wieso weiterhin Richter ordentlicher Gerichte bestellt werden sollen. Nach der Judikatur des VfGH würde dem Tribunalcharakter eines (unabhängigen) Gremiums auch dadurch genüge getan, dass Personen mit ausreichender Sachkunde bestellt und für einen bestimmten mehrjährigen Zeitraum weisungsfrei gestellt werden. Überdies lässt es, wenn es schon Richter sein sollen, der VfGH genügen, dass die/der Betreffende zum Zeitpunkt ihrer/seiner Bestellung noch ein aktives Richter/innenamt bekleidet, mag diese/r auch anschließend in den Ruhestand übertreten (vgl. VfSlg 11933). Schließlich erhebt sich seit der Einführung der Verwaltungsgerichtsbarkeit die Frage, wieso derartige Aufgaben nicht einem Verwaltungsgericht bzw. Mitgliedern eines solchen Gremiums übertragen werden.

Die Justiz ist permanent außergewöhnlichen Belastungen und einem enormen Einsparungsdruck ausgesetzt. Trotz immer komplexerer und anspruchsvollerer Aufgaben (in denen die Justiz zudem in der Frage des Umfangs und der Arbeitsmenge fremdbestimmt ist, d.h. diese nicht steuern kann) sieht dennoch z.B. das Bundesfinanzgesetz bzw. der Personalplan 2015 planstellenmäßige und damit personelle Kürzungen vor. Das Bundesfinanzrahmengesetz dehnt die Kürzungen jetzt schon und sogar noch verstärkt auf die Folgejahre aus.

Von daher sollte die derzeitige Heranziehung von Richter/innen der ordentlichen Gerichte, die aus personalwirtschaftlicher Sicht gerade angesichts der angespannten Personalsituation äußerst problematisch erscheint, überdacht werden.

Die vorliegende Stellungnahme wurde auch dem Präsidium des Nationalrats in elektronischer Form übermittelt.

Wien, 30. April 2015

Für den Bundesminister:

Dr. Maria Wais

Elektronisch gefertigt