



PSW-POSTME 1 von 3

ÖSTERREICHISCHER ARBEITERKAMMERTAG

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22 Postfach 534

An das
Präsidium des Nationalrates

Dr-Karl-Renner-Ring 3
1010 W i e n

84 -GE/1985

Datum: 24. SEP. 1985

Verteilt: 25. SEP. 1985 *Römer*

L. Kleinsgraber

Ihre Zeichen

-

Unsere Zeichen

WpA-ZB-611
611

Telefon (0222) 65 37 65

Durchwahl 323

Datum

19.9.1985

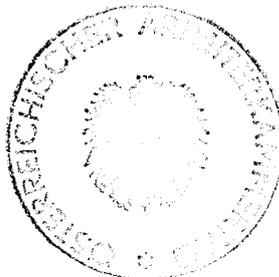
Betreff:

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Bundesgesetz über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und über eine Änderung des Kraftfahrgesetzes 1967 und der Straßenverkehrsordnung 1960 (GGSt) geändert wird; Stellungnahme

Der Österreichische Arbeiterkammertag übersendet 25 Exemplare seiner Stellungnahme zu dem im Betreff genannten Gesetzentwurf zur gefälligen Information.

Der Präsident:

[Signature]



Der Kammeramtsdirektor:

iv

[Signature]

Beilagen



ÖSTERREICHISCHER ARBEITERKAMMERTAG

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22 Postfach 534

An das
Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr
Sektion IV

Karlsplatz 1
1015 Wien

Ihre Zeichen

21 71.545/5-IV/2-85

Unsere Zeichen

WpA/Mag Pt/611

Telefon (0222) 65 37 65

Durchwahl 323

Datum

10.9.1875

Betreff

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem
das Bundesgesetz über die Beförderung
gefährlicher Güter auf der Straße und
über eine Änderung des Kraftfahrge-
setzes 1967 und der Straßenverkehrsord-
nung 1960 (GGSt) geändert wird
(S t e l l u n g n a h m e)

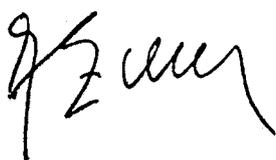
Die Grundtendenz der Novelle wird seitens des Österreichischen Arbeiterkam-
mertages ausdrücklich begrüßt.

Es wird jedoch darauf hingewiesen, daß im neu formulierten § 31 Abs 1 der der-
zeit unter Ziff 3 enthaltene Tatbestand (offensichtliche Mängel, die bei Fort-
setzung der Beförderung unmittelbare Gefahren für Personen, Sachen oder die
Umwelt hervorrufen können) fehlt; es sollte nochmals geprüft werden, ob dies
unbedenklich ist. Hinsichtlich des neuen § 31 Abs 4 sollte eine Formulierung
geprüft werden, nach der allgemein das Einbringen von Beförderungseinheiten,
die nicht den für sie geltenden Vorschriften entsprechen, zu verhindern ist.
Dabei sind für Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen das ADR, für solche mit
inländischem Kennzeichen auch besondere nationale Vorschriften anzuwenden.
Unter diesem Aspekt sollte auch untersucht werden, ob in Absatz 4 in der Fassung
des Entwurfs bei Fahrzeugen mit ausländischem Kennzeichen der Verweis auf § 22
GGSt zulässig ist.

In diesem Zusammenhang wird noch ein anderes Problem aufgezeigt, das ebenfalls gelöst werden sollte. Bei den Grenzzollämtern sind hinsichtlich von Gefahrguttransporten verhältnismäßig gut ausgebildete Organe tätig, die in der Lage sind, genaue Kontrollen durchzuführen. Werden Waren aber nach den standardisierten Verfahren (GVV, Carnet TIR) in der Regel unter Zollverschluß eingeführt, werden an der Grenze nur die Begleitpapiere überprüft. Die detaillierte Prüfung erfolgt entweder bei einem Binnenzollamt oder vor allem bei Speditionen durch Zollbeamte im Empfängerbetrieb (Hausbeschau). Diese Beamten verfügen aber nicht über jene Ausbildung, wie sie die Beamten in den Grenzzollämtern haben, und es wird nicht geprüft, ob der Transport von Gefahrgütern ordnungsgemäß nach den jeweiligen Bestimmungen durchgeführt wurde. Diese Lücke sollte geschlossen werden, um einen weiteren Beitrag zur Einhaltung der einschlägigen Vorschriften beim Gefahrguttransport auf der Straße zu leisten.

Die Erweiterung des Aufgabenbereichs der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge durch den neuen § 41 a wird ebenfalls begrüßt, es sollte jedoch sichergestellt werden, daß bei den Gefahrgutkontrollen nur entsprechend ausgebildete Beamte tätig werden. Der Kammertag steht auch der Aufnahme einer allgemeinen Kontrollermächtigung der Bundesprüfanstalt im Kraftfahrsgesetz positiv gegenüber.

Der Präsident:



Der Kammeramtsdirektor:

