

**AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG**

Postfach 527, A-5010 Salzburg Fax (0662)8042-2160 633028 DVR: 0078182

Zahl	Chiemseehof	Datum
wie umstehend	(0662) 8042-	2 8. 02. 97

Betreff
wie umstehend

Beilage: 1

1. Amt der Burgenländischen Landesregierung
Landhaus
7000 Eisenstadt
2. Amt der Kärntner Landesregierung
Arnulfplatz 1
9020 Klagenfurt
3. Amt der NÖ Landesregierung
Herrengasse 9
1014 Wien
4. Amt der OÖ Landesregierung
Klosterstraße 7
4020 Linz
5. Amt der Steiermärkischen Landesregierung
Hofgasse
8011 Graz
6. Amt der Tiroler Landesregierung
Maria-Theresien-Straße 43
6020 Innsbruck
7. Amt der Vorarlberger Landesregierung
Landhaus
6901 Bregenz
8. Amt der Wiener Landesregierung
Lichtenfelsgasse 2
1082 Wien
9. Verbindungsstelle der Bundesländer
beim Amt der NÖ Landesregierung
Schenkenstraße 4
1014 Wien
10. Präsidium des Nationalrates
Dr. Karl-Renner-Ring 3
1017 Wien

zur gefl Kenntnis.

Für die Landesregierung:
Dr. Herfrid Hueber
Landesamtsdirektor

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

J. H. B.

*Für unser Land!*

LEGISLATIV-

UND

VERFASSUNGSDIENST

Bundesministerium
für Wissenschaft, Verkehr und Kunst
Radetzkystraße 2
1031 Wien

ZAHL
0/1-771/288-1997

DATUM
28.2.1997

CHIEMSEEHOF
FAX (0662) 8042 - 2164
TEL (0662) 8042 - 2982
Frau Dr. Margon

BETREFF

Bundesgesetz über die Beförderung gefährlicher Güter (Gefahrgutbeförderungsgesetz - GGGBG); Stellungnahme

Bezug: Do ZI 151.118/1-I/A/5-1997

Zum obbezeichneten Gesetzentwurf gibt das Amt der Salzburger Landesregierung folgende Stellungnahme bekannt:

Zu § 1:

Hinsichtlich Abs 4 ist auf § 2 Abs 5 des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes, BGBl Nr 450/1994, zu verweisen. Diese Bestimmung gilt auch für Beförderungsmittel von Gütern. Damit müßte im künftigen Einzelgenehmigungsverfahren für einen Tankwagen vom kraftfahrtechnischen Sachverständigen offensichtlich auch zB den Forderungen betreffend Absturzsicherungen (Geländer) Rechnung getragen werden.

Zu § 2:

Die Verfassungsbestimmung, welche ua nicht im Bundesgesetzblatt kundgemachte und darüber hinaus englischsprachige Vorschriften in ihrer jeweils geltenden Fassung auf die Beförderung gefährlicher Güter für anwendbar erklärt, erscheint überaus bedenklich und wird strikt abgelehnt. Art 8 B-VG bestimmt, daß die deutsche Sprache, unbeschadet der den sprachlichen Minderheiten bundesgesetzlich eingeräumten Rechte, die Staatssprache der Republik ist. Dies aus gutem Grund. Den Rechtsunterworfenen kann nicht zugemutet werden, bei der Erstattung von Anzeigen oder bei der Zitierung der Verwaltungsvorschrift, die durch die Tat verletzt wurde, in

Verwaltungsstraßbescheiden womöglich mit englischen Texten konfrontiert zu werden, da den Erläuterungen zu entnehmen ist, daß keine deutschen Fassungen dieser Regelwerke in Österreich veröffentlicht sind. Allfällige Übersetzungen könnten somit von Behörde zu Behörde österreichweit unterschiedlich vorgenommen werden und dürften somit auch keine normative Wirkung haben. Die Vorgangsweise widerspricht weiter verwaltungsökonomischen Gesichtspunkten.

Zu § 3:

In Z 10 lit a sollte die Zitierung der Straßenverkehrsordnung 1960 entfallen. Es wird dazu auf die Ausführungen zu § 31 verwiesen.

Zu § 5:

Zu Abs 4 ist zu bemerken, daß für Tanks und Container keine vergleichbare Bestimmung besteht. Es wird dazu auf die Ausführungen zu § 32 verwiesen.

Die Bundes-Verwaltungsabgabenverordnung 1983, BGBl Nr 24/1983 idGF, legt grundsätzlich die Höhe der Verwaltungsabgaben fest. Es ist daher unsystematisch und unverständlich, daß sich im Abs 10 eine derartige Bestimmung findet. In der Sache selbst erhebt sich die Frage, warum derart große Unterschiede in der Höhe der Verwaltungsabgaben auftreten, da der Verwaltungsaufwand nicht wesentlich unterschiedlich erscheint.

Zu § 7:

§ 2 Abs 2 Z 2 CSG nimmt bestimmte Wechselaufbauten (zB Wechsellpritsche) von der Zulassung und Kennzeichnung aus. Diese werden aber vom CSC erfaßt ("Eckbeschläge an der Ober- und/oder Unterseite"). Die Verweisung auf das CSG sollte einen Hinweis darauf enthalten, daß für den internationalen Verkehr § 2 Abs 2 CSG nicht gilt.

Zu § 8:

Z 1 und Z 3 weisen im wesentlichen gleiche Inhalte auf. Eine Zusammenfassung der beiden Ziffern wird angeregt.

Zu den §§ 10 und 11:

Für den Bereich Straßenverkehr wird die Zuständigkeit zur Erteilung einer Beförderungsbewilligung (§ 10) oder zur Erteilung einer Ausnahmegenehmigung (§ 11) generell dem Landeshaupt-

mann übertragen. Bei länderübergreifenden Bewilligungen wäre jedoch zu überlegen, die Zuständigkeit des Bundesministeriums für Wissenschaft, Verkehr und Kunst vorzusehen.

Zu § 12:

Die Verordnungsermächtigung für den Bundesminister für Wissenschaft, Verkehr und Kunst im Abs 1 hat gesetzesändernden Charakter. Zur Erlassung derartiger Verordnungen ist die Verwaltung jedoch nur ausnahmsweise berechtigt, nämlich dann, wenn eine ausdrücklich verfassungsgesetzliche Ermächtigung besteht. Diese fehlt jedoch. § 12 Abs 1 ist demnach verfassungswidrig.

Zu § 13:

Zwar steht das Recht zur Erlassung von Verordnungen den Verwaltungsbehörden im Rahmen ihres Wirkungsbereiches schon aufgrund des Art 18 Abs 2 B-VG zu, ohne daß es hierzu einer besonderen Ermächtigung in den einzelnen Gesetzen, um deren Durchführung es sich handelt, bedarf. Im Hinblick auf die Rechtssicherheit ist jedoch eine ausdrückliche Verordnungsermächtigung im § 13 vorzuziehen.

Zu § 16:

Die Verweisung sollte auf § 9 Abs 3 Bezug nehmen.

Zu § 17:

Zu Abs 1 Z 2 stellt sich die Frage, ob es überhaupt noch zumutbar ist, daß sich der Lenker davon überzeugt und damit verantwortlich gemacht wird, ob zB ein Tankcontainer den erforderlichen Prüfungen unterzogen wurde.

Zu § 18:

Abs 1 legt fest, daß die Behörde mindestens einmal im Monat Kontrollen anzuordnen hat. Dies wird für nicht zweckmäßig erachtet. Es ist anzunehmen, daß mit einer erlaßmäßigen Regelung das Auslangen gefunden werden kann.

Zu § 19:

Gemäß Abs 3 sollen die im § 19 festgelegten Kontrollen vorwiegend von gewerbetechnischen Sachverständigen wahrgenommen werden. Es ist jedoch zu bemerken, daß gewerbetechnische Sachverständige innerhalb ihres Aufgabenbereiches keine Kenntnisse über die komplexen gene-

rellen und vor allem speziellen verkehrsträgerspezifischen Vorschriften besitzen. Sie müßten daher neben ihren umfangreichen fachspezifischen Aufgaben eine gesonderte Ausbildung für dieses zusätzliche Fachgebiet absolvieren.

Zu § 20:

Im Hinblick darauf, daß gemäß § 20 Abs 1 Sachverständige auch ohne Anwesenheit der Behörde die Exekutive unterstützen, wäre aus praktischer Sicht günstig, wenn auch diese Organe Proben ziehen lassen könnten.

Es erscheint weiter erforderlich, daß der Lenker nicht nur Teile, Ausrüstungs- und Ausstattungsgegenstände des Kraftfahrzeuges oder Anhängers zugänglich zu machen hat, er sollte sie auch zwecks Überprüfung auszuhändigen haben.

Zu den §§ 21 bis 23:

Diese Bestimmungen halten die bisherige Doppelgleisigkeit "vorläufige Untersagung der Beförderung" durch die Kraftfahrbehörden erster Instanz und zusätzliche "Untersagung bzw Einschränkung der Beförderung" durch den Landeshauptmann aufrecht. Anstelle dessen wäre es denkbar, Anordnungen durch den gefahrguttechnischen Amtssachverständigen erteilen zu lassen, welche zu befolgen sind, sowie eine Erlassung eines Bescheides durch den Landeshauptmann nur dann vorzusehen, wenn Anordnungen des Sachverständigen nicht ausreichend oder aus sonstigen Gründen nicht zielführend sind.

Zu § 24:

Den Erläuterungen ist zu entnehmen, daß von der Verweigerung der Einreise abgesehen werden kann, wenn nur "geringfügige Formmängel" festgestellt werden mußten. Dabei werden Bemerkungen in der Prüfliste gemäß § 18 Abs 4 eingetragen.

Da der Entscheidungsträger eine hohe Verantwortung übernimmt, wird es für die Praxis von großer Bedeutung sein, die Eigenschaft "geringfügig" zumindest in den Erläuterungen beispielhaft zu beschreiben. Es stellt sich die Frage, ob bloße Zweifel an der Rechtmäßigkeit einer B 3-Bescheinigung (Aussteller unbekannt udgl) oder ein unvollständig ausgefülltes Beförderungspapier eine Zurückweisung rechtfertigen.

Zu den §§ 25 und 26:

Die Zuständigkeit des Innenministeriums zur Befolgung von Amtshilfeersuchen aus anderen EWR-Mitgliedsstaaten und zur Entgegennahme der Kontrollberichte gemäß § 26 ist zu bezweifeln, da Angelegenheiten des Kraftfahrwesens nicht von diesem Ministerium wahrzunehmen sind. Es ist weiter unklar, wer die Kontrollberichte an das Bundesministerium zu übermitteln hat (Behörde oder Exekutive als verlängerter Arm der Behörde). Auch sind derartig umfangreiche Berichtspflichten im Zusammenhang mit der Regelung des § 18 Abs 2 (Verpflichtung zur Führung einer Prüfliste) durchaus geeignet, die Effizienz der Kontrollen zu beeinträchtigen.

Zu § 28:

Hinsichtlich der Verordnungsermächtigung gelten die Ausführungen zu § 13.

Die bisherigen Ermächtigungsbescheide zur Gefahrgut-Lenker Ausbildung werden durch eine bescheidmäßige Anerkennung der Lehrgänge ersetzt. Dies hat zur Folge, daß den bisher Ermächtigten neue Anerkennungsbescheide ausgestellt werden müssen. Abs 3 bestimmt, daß bei Durchführung der Lehrgänge im Wirkungsbereich von zwei oder mehreren Landeshauptmännern diese einvernehmlich vorzugehen haben. Es bleibt aber ungeklärt, wie vorzugehen ist, wenn die bescheidmäßige Anerkennung der Lehrgänge zunächst nur für ein bestimmtes Bundesland erworben und erst nachträglich um Erweiterung für ein anderes Bundesland angesucht wird. Auch fehlt in der Gefahrgutbeförderungs-Durchführungsverordnung eine Regelung, wonach das Lehrpersonal im Bescheid anzuführen ist und Änderungen des Lehrpersonals zu bewilligen sind. Vielmehr ist nunmehr die Eignung des Lehrpersonals ausschließlich vor Erlassung des Bescheides zu prüfen. Weiter fehlen Regelungen über die Befugnis der Behörde, die ordnungsgemäße Durchführung der Lehrgänge jederzeit zu kontrollieren (wie insbesondere durch Teilnahme von Behördenorganen an den Lehrveranstaltungen). § 2 der Gefahrgutbeförderungsgesetz-Durchführungsverordnung läßt auch eine genaue Aufzählung der einzelnen Ausbildungsgegenstände (Darstellung von Unfällen und Verhalten bei Unfällen und Zwischenfällen, Vorschriftenlehre, Ladetechnik und Fahrverhalten, praktische Übungen) und die Zuordnung einer Mindeststundenzahl zu diesen Ausbildungsgegenständen vermissen. Die nunmehrige Konstruktion der Gefahrgut-Lenker Ausbildung als Basisschulung in Kombination mit drei Aufbaukursen läßt unklar, ob künftig nur mehr eine Vollausbildung zulässig ist oder ob auch ein Basiskurs in Kombination mit einem der drei Aufbaukurse in Betracht kommt. Weiter enthält die Verordnung keine Regelung, wie die Bescheinigung über die Fahrzeuglenkerschulung auszu sehen hat.

Die Abs 3 bis 8 und § 33 Abs 1 Z 6 verwenden für die selbe Maßnahme verschiedene Begriffe: Anerkennung, Bestellen, Ermächtigung. Eine Vereinheitlichung erscheint zweckmäßig.

Zu § 31:

Abs 1 erscheint, soweit er sich auf die Beförderung von Gefahrgut auf der Straße bezieht, mißlungen, da § 3 Z 10 lit a als verkehrsträgerspezifische generelle Vorschriften für Beförderungen gemäß § 1 Abs 1 Z 1 das Kraftfahrgesetz 1967 und die Straßenverkehrsordnung 1960 anführt. Gemäß § 31 Abs 1 ist die Zuständigkeit nach den verkehrsträgerspezifischen generellen Vorschriften zu beurteilen. Für den Bereich der Beförderung von Gefahrgut auf der Straße ergibt sich somit eine Doppelzuständigkeit der Kraftfahrbehörde und der Straßenpolizeibehörde. Eine Überarbeitung erscheint erforderlich.

Zu § 32:

Das Akkreditierungsgesetz geht auch auf ausländische Prüfnachweise ein. Voraussetzung für die Anerkennbarkeit ist die Gegenseitigkeit. Es wäre daher günstig, bereits im Gesetz einen Hinweis darauf aufzunehmen, wo eine aktuelle Liste anerkannter ausländischer Prüfanstalten, Sachverständiger udgl zu finden ist.

Zu § 33:

Als Strafuntergrenze ist ein Betrag von 10.000 S festgesetzt. Es ist jedoch zu berücksichtigen, daß im Gefahrgutrecht (insbesondere wegen der Kompliziertheit der Materie) relativ unbedeutende Verstöße gegen die Gefahrgutvorschriften denkbar sind. Weiter kann auch schon ein Fehler zu einer Summierung von Vergehen führen, wenn ein und dieselbe Person mehrere Verantwortlichkeiten übernimmt. Es wird daher angeregt, sowohl im Abs 1 als auch im Abs 2 einen wesentlich geringeren Mindeststrafsatz vorzusehen.

Zu § 35:

Die Übergangsbestimmungen sollten auch Tanks, Container und Versandstücke erfassen.

Zu Art II:

Z 4 iVm lit d (S 6) der allgemeinen Erläuterungen ("... mit der Ausstellung ...") läßt vermuten, daß der Landeshauptmann auch den Zulassungsschein gemäß KFG 1967 ausstellen muß. Es sollte besser formuliert werden: "... nach der Ausstellung des Zulassungsscheines ...".

Z 5 iVm § 34 Z 2 weist darauf hin, daß für die in Rede stehenden Fahrzeuge die im § 55 KFG 1967 für Omnibusse enthaltenen Regelungen (und damit auch hinsichtlich des Kostenbeitrages für ihre technische Untersuchung) sinngemäß gelten. In Anbetracht des wesentlich höheren Aufwandes bei einem Gefahrgutfahrzeug gegenüber einem normalen LKW erscheint dieser Kostenbeitrag aber ungerechtfertigt niedrig. Es wird auch angeregt, daß der Hinweis auf § 55 KFG 1967 um § 129 KFG 1967 und § 66 KDV 1967 ergänzt wird, um auch hinsichtlich der Vergütung Klarheit zu schaffen. Im übrigen wird davon ausgegangen, daß sich im Sinne der bisherigen erlaßmäßigen Regelung auch der Zulassungsbesitzer rechtzeitig darum bemühen muß, einen Termin zur Durchführung der technischen Untersuchung für sein Fahrzeug von der zuständigen Behörde zu bekommen.

Gemäß Z 5 iVm § 35 Abs 2 bleiben auch gemäß §§ 12 und 14 des Gefahrgutbeförderungsgesetz-Straße erteilte Genehmigungen zumindest insofern gültig, als ihre technischen Inhalte als Grundlage für künftige Untersuchungsergebnisse verwendet werden können. Da aber in den Einzelgenehmigungsbescheiden von vor Inkrafttreten des Gefahrgutbeförderungsgesetzes genehmigten Fahrzeugen die künftig nach Art II Z 2 vorgesehenen Angaben noch nicht enthalten sind, sollte festgehalten werden, daß diese indirekt weiter gültigen Genehmigungen dem Einzelgenehmigungsbescheid der Fahrzeuge anzuschließen sind, um unnötige Verzögerungen im Rahmen der Untersuchungen und der Ausstellung der B 3-Bescheinigungen zu vermeiden.

Z 8 sollte durch einen Hinweis auf § 87 Abs 5 KFG 1967 und § 48 KGV 1967 ergänzt werden.

Zu Art III:

Vorerst wird eine konkret auf Tunnel bezogene Ergänzung des § 43 StVO 1960 vermißt (vgl ZI 151.501/2-I/5-1995 vom 12.12.1995).

Die vorgeschlagene Neuregelung hat zur Folge, daß nunmehr ein Fahrverbot für Tankkraftfahrzeuge, welches durch das bisherige Verkehrszeichen gemäß § 52 lit a Z 7d StVO 1960 kundzumachen ist, nicht mehr erlassen werden kann. Damit wird nur mehr die Erlassung eines absoluten Fahrverbotes für Gefahrguttransporte in Betracht kommen. Es muß jedoch bezweifelt

werden, daß diese Regelung ausreichend ist. Zu denken wäre an die Aufnahme einer generellen Verordnungsermächtigung für die Einschränkung des Gefahrgutverkehrs.

Weitere Anregungen:

Der vorliegende Entwurf läßt dem § 35 Abs 2 und 3 Gefahrgutbeförderungsgesetz-Straße vergleichbare Bestimmungen vermissen. Eine entsprechende Verordnungsermächtigung sollte auch im vorliegenden Gesetzentwurf aufgenommen werden, zumal Art 5 Abs 1 der ADR-Rahmenrichtlinie (94/55/EG) derartige Regelungen (zumindest aus Gründen der nationalen Sicherheit oder des Umweltschutzes) ausdrücklich zuläßt.

Es wird auch angeregt, zB in den Erläuterungen auf inhaltlich weitergeltende Erlässe einzugehen. Von wesentlicher Bedeutung ist in diesem Zusammenhang ua der Erlaß vom 28.10.1994, ZI 159.103/15-I/5-94, betreffend die Einstufung von Heizöl "Leicht".

Es wird auch ersucht, die Inhalte von Erlässen zum KFG 1967 bzw zum Gefahrgutbeförderungsgesetz-Straße zu klären, da jener nach dem KFG 1967 nun auch für Gefahrgutfahrzeuge gelten wird, die Rahmenrichtlinie den Begriff "Arbeitsmaschine" aber doch weiter einschränkt.

Zum erwarteten Mehraufwand:

Es wird bemerkt, daß die Erläuterungen zu den finanziellen Folgewirkungen nicht als ausreichend erachtet werden, um hiezu dezidiert Stellung nehmen zu können. Eine Ergänzung der finanziellen Folgewirkungen ist daher erforderlich.

Gleichschriften dieser Stellungnahme ergehen ue an die Verbindungsstelle der Bundesländer, an die übrigen Ämter der Landesregierungen und in 25 Ausfertigungen an das Präsidium des Nationalrates.

Für die Landesregierung:



Dr. Herfrid Hueber
Landesamtsdirektor