

3133/AB XXI.GP

Eingelangt am: 23.01.2002

*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 3154/J-NR/2001 betreffend die effizientere Durchführung und bessere Kontrolle der Gefahrgutbeförderung durch die Exekutive, die die Abgeordneten Mag. Kukacka und Kollegen am 23. November 2001 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil der Anfrage erlaube ich mir die Anmerkung, dass die Gefahrgutkontrollen durch die Exekutive zwar durch das Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBG), jedoch nicht durch unmittelbar geltende Verordnungen der EU, sondern durch die Richtlinie 95/50/EG in der Fassung der Richtlinie 2001/26/EG geregelt werden.

Weiters kann schwerlich argumentiert werden, dass das GGBG mit dem Problem mangelnder Differenzierung in einzelne Straftatbestände behaftet sei, da in § 27 GGBG immerhin 32 unterschiedliche Straftatbestände angeführt sind.

Was die in den EG Verordnungen 3820 und 3821/85 enthaltenen Sozialvorschriften anbelangt, gelten diese unabhängig davon, ob Gefahrgut befördert wird.

Frage 1:

Wie stehen Sie zur Schaffung einer zentralen Strafbehörde für Gefahrgutdelikte?

Antwort:

Laut der gemäß Art. 9 der Richtlinie 95/50/EG erstellten Statistik über Gefahrgutkontrollen wurden im Jahr 2000 insgesamt in Österreich 5438 Geldstrafen verhängt. Obwohl Österreich mit dieser Zahl im europäischen Spitzenfeld liegt, erscheint sie dennoch nicht hoch genug, um eine zentrale Strafbehörde nur für Gefahrgutdelikte zu rechtfertigen. Die Einrichtung einer generellen zentralen Kontroll- und Strafinstitution für Delikte im Verkehrsbereich (KFG, GGBG, Sozialvorschriften, etc.) nach dem Vorbild der niederländischen Reichsverkehrsinspektion könnte hingegen sinnvoll sein, ist jedoch nicht allein vom Verkehrsressort zu beurteilen.

Frage 2:

In den Strafbestimmungen des derzeitigen GGBG ist eine generelle Mindeststrafhöhe von 726 € pro Übertretung vorgesehen. Es kommt bei gleichen Tatbeständen zu enorm unterschiedlichen Bestrafungen durch einzelne Behörden. Wäre Ihrer Ansicht nach die Schaffung eines differenzierteren Strafkatalogs sinnvoll?

Antwort:

Wie eingangs erwähnt, sind die Straftatbestände des GGBG als ausreichend differenziert anzusehen. Es trifft jedoch zu, dass innerhalb dieser Tatbestände eine Differenzierung in schwere, mittlere und leichte Verstöße geeignet wäre, das aufgezeigte Problem undifferenzierter Bestrafungen zu lösen.

Zu diesem Zweck wurde seitens der Gefahrgut-Kontrollbehörden mehrerer EU-Mitgliedstaaten eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die einen Vorschlag für eine entsprechende Ergänzung der Richtlinie 95/50/EG ausarbeiten wird.

Frage 3:

Unterstützen Sie die Forderung, dass Exekutivbeamte die Berechtigung erhalten sollen, Auskunft über den Verlauf und den Abschluss von Verwaltungsstrafverfahren zu erlangen?

Antwort:

Im Motiventeil der Anfrage wird nicht angeführt, womit diese Forderung begründet wird. Eine Überwachung der Tätigkeit der Strafbehörde durch die Exekutive muss jedenfalls außer Betracht bleiben. Im übrigen fiele eine allfällige Änderung des Verwaltungsstrafgesetzes in den Zuständigkeitsbereich des Bundeskanzleramtes. Ob diese vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie unterstützt würde, könnte erst anhand eines konkreten Änderungsentwurfes samt Erläuterungen beurteilt werden.

Frage 4:

Ist eine zentrale Auskunftsstelle analog zum Führerscheininformationssystem für B-6-Bescheinigungen (Gefahrgutlenkausweis) im EKIS vorgesehen?

Antwort:

Im Gegensatz zum Führerschein ist die Bescheinigung über die Schulung der Gefahrgutlenker keine Lenkberechtigung, sondern ein bei ADR-Beförderungen über der Bagatellmenge gefordertes Begleitpapier, das in Österreich und vielen anderen ADR-Staaten nicht von einer Behörde, sondern einer ermächtigten Stelle (in Österreich vom durch den Landeshauptmann anerkannten Schulungsveranstalter) ausgestellt wird. Die Erfassung und das Update würden daher einen beträchtlichen Aufwand erfordern. Hinzu kommt, dass auf Grund der wechselseitigen Anerkennung in- und ausländischer Bescheinigungen (siehe Unterabsatz 8.2.1.8 des ADR) ein zentrales Auskunftsregister sinnvoll nur auf europäischer Ebene eingerichtet werden könnte. Ob davon unabhängig Vorhaben im Rahmen des EKIS bestehen, wäre vom Bundesministerium für Inneres zu erfragen.

Frage 5:

Welche Maßnahmen schlagen Sie gegen den enormen Anstieg der Manipulationen in Bezug auf die in den angeführten EU-Verordnungen enthaltenen Sozialvorschriften, insbesondere gegen die Fälschung von Urlaubsbestätigungen, vor?

Antwort:

Die Richtlinie 88/599/EG sieht ein europaweites Kontrollsystem für die Überwachung der Einhaltung der Verordnungen 3820/85 und 3821/85 vor, das auch Kontrollen in Unternehmen beinhaltet. Dieses ist bei europaweiter Anwendung grundsätzlich geeignet, die angeführten Missstände hintanzuhalten bzw. die bestehenden Probleme zu lösen.

Frage 6:

Ist daran gedacht, die Hauptverantwortung des Lenkers in Bezug auf diese Sozialvorschriften auf den Arbeitgeber zu übertragen?

Antwort:

In Bezug auf die Einhaltung der Sozialvorschriften kann weder von "Hauptverantwortung" noch von "Übertragung" die Rede sein. Vielmehr besteht eine geteilte Verantwortung, deren Wahrnehmung es unterschiedslos zu überwachen gilt.

Frage 7:

Derzeit können Arbeitsbewilligungen von Lenkern aus Drittstaaten, die im EU-Raum beschäftigt sind, im Rahmen einer Verkehrskontrolle in Österreich nicht überprüft werden. Teilen Sie die Ansicht, dass hier eine Kontrollmöglichkeit geschaffen werden muss?

Antwort:

Zu dieser Frage habe ich anlässlich der Beantwortung der parlamentarischen Anfrage Nr. 2149/J-NR/2001 vom 15. Mai 2001 ausführlich Stellung genommen.

Insbesondere habe ich dazu ausgeführt:

Derzeit kann in den EU/EWR-Mitgliedsstaaten das Vorliegen einer Arbeitsgenehmigung nur im Staat der Niederlassung des Unternehmens kontrolliert werden.

Zur Lösung dieser Problematik wurde unter Federführung meines Ressorts in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit, dem Bundesministerium für Inneres und dem Bundesministerium für Finanzen im Oktober 2000 eine umfassende Kontrollliste, die die Bereiche des Güterbeförderungsrechts, des Arbeitsrechts und des Fremdenrechts umfasst, an die zuständigen Kontrollorgane ausgegeben, wobei hierdurch bei der Verfolgung der illegalen Beschäftigung von Drittstaatenlenkern nicht unbedeutende Erfolge erzielt wurden.

Um die Kontrollmöglichkeit von Lenkern, die in einem EU-Staat beschäftigt sind in einem anderen EU-Staat zu gewährleisten, hat die Europäische Kommission dem Rat einen Vorschlag zur Änderung der VO 881/92 vorgelegt. Durch diese Änderung wird eine Fahrerlizenz eingeführt ("EU-Fahrerlizenz"), aus der für die Kontrollorgane eindeutig ersichtlich ist, dass der aus einem Drittstaat stammende Lenker eines EU-Fahrzeuges im Staat der Niederlassung des betreffenden Unternehmens in einem ordnungsgemäßen Beschäftigungsverhältnis steht.

Österreich ist zusammen mit Deutschland einer der konsequentesten Befürworter einer EU-rechtlich vorgeschriebenen einheitlichen Fahrerlizenz, durch die das Problem der illegalen Beschäftigung von Lenkern aus Drittstaaten zu einem großen Teil gelöst werden soll.

Dieser Verordnungsvorschlag wurde deshalb konsequenterweise mit den Stimmen und der ausdrücklichen Unterstützung Österreichs vom Verkehrsministerrat am 5. April 2001 verabschiedet.