

VORBLATT

Probleme:

1. § 2 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes (GGBG) benennt die Fundstellen der für die Gefahrgutbeförderung geltenden internationalen Vorschriften für die einzelnen Verkehrsträger. Diese Vorschriften werden in einem abgestimmten Rhythmus alle zwei Jahre geändert. Datum des Inkrafttretens für die jüngste Änderung ist der 1. Januar 2005 mit einer Übergangsregelung bis 30. Juni 2005.
2. Internationale Vorgaben (UN, EU) für Vorschriften über die Bereiche „Sicherheit“ (security), Unfallmeldungen, Gefahrgutkontrollen und Pflichten der Beteiligten sind national umzusetzen.
3. Aus den Erfahrungen der Praxis gewonnene Erkenntnisse sprechen für Änderungen in einigen Detailbereichen, insbesondere bei den Bestimmungen über das Vorgehen bei Gefahrgutkontrollen unterwegs und in Unternehmen sowie bei den Strafbestimmungen.
4. Auf die erfolgte Auflösung der Zollwache ist Bedacht zu nehmen.

Ziele:

1. Aktualisierung der betreffenden statischen Verweisungen im GGBG,
2. Umsetzung der internationalen Vorgaben,
3. Verbesserungen bzw. Anpassungen in den angesprochenen Detailbereichen.

Inhalt:

1. Änderungen der Kundmachungsdaten von in § 2 GGBG zitierten Vorschriften,
2. Spezielle Paragraphen über Sicherheit und über Unfallmeldungen sowie Anpassung sonstiger bezughabender Bestimmungen,
3. Neufassung der Strafbestimmungen einschließlich Strafraumen, Heraufsetzung der Höchststrafe und bestimmter Mindeststrafen,
4. Streichung der auf die Zollwache bzw. das BMF (Zoll) bezughabenden Bestimmungen.

Alternativen:

Zu den Änderungen in § 2 GGBG keine, da eine Belassung der derzeitigen Fassung einen Verstoß gegen dort angeführte internationale Vereinbarungen bewirken würde. Ebenso ist die Umsetzung der internationalen Vorgaben in den angegebenen Bereichen verpflichtend und muss die Entwicklung im Bereich Zoll berücksichtigt werden. Auch zu den vorgeschlagenen Verbesserungen, mit denen erkannten Praxisproblemen abgeholfen wird, bieten sich keine Alternativen an.

Auswirkungen auf die Beschäftigung und den Wirtschaftsstandort Österreich:

Positive durch die mit der Vornahme der Anpassungen gegebene Rechtssicherheit.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die vorliegende Novelle, mit der vier Richtlinien der Europäischen Union umgesetzt werden, ist EU-konform.

Finanzielle Auswirkungen:

Fragen, ob bzw. in welchem Ausmaß sich finanzielle Auswirkungen ergeben, stellen sich für folgende Bereiche:

1. Maßnahmen für die Sicherheit („security“);
2. Kontrollen in Unternehmen;
3. Geldstrafen;
4. Verfahren zur Anerkennung von Schulungsveranstaltern im Luftverkehr.

Nähere Ausführungen sind dem allgemeinen Teil der Erläuterungen zu entnehmen.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

§ 2 GGBG benennt die Fundstellen der für die Gefahrgutbeförderung geltenden internationalen Vorschriften für die einzelnen Verkehrsträger. Materielle Grundlage für diese Vorschriften bilden, soweit es sich um allen Verkehrsträgern gemeinsame Regelungsbereiche handelt, die für die weltweite Anwendung konzipierten Empfehlungen der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter. Änderungen dieser Empfehlungen werden jeweils in einem Zweijahresrhythmus en bloc verlautbart und im Interesse der Wahrung der Einheitlichkeit in einem analogen Zweijahresrhythmus im Rahmen des ADR, RID und anderer internationaler Übereinkommen sowie zusätzlich für den Bereich des Straßen- und Schienenverkehrs in der EU im Rahmen von Richtlinien umgesetzt. Datum des Inkrafttretens für die jüngste Änderung ist der 1. Januar 2005 mit einer Übergangsregelung bis 30. Juni 2005. Im § 2 GGBG enthaltene statische Verweisungen sind anzupassen.

Im Rahmen der Novelle sind weiters internationale Vorgaben für Vorschriften über die Bereiche „Sicherheit“ (security), Unfallmeldungen, Gefahrgutkontrollen und Pflichten der Beteiligten national umzusetzen. Mit Ausnahme des Bereichs Sicherheit genügt es, zu den internationalen Bestimmungen nationale Durchführungsbestimmungen bzw. Ergänzungen vorzusehen. Hingegen ist für den Bereich Sicherheit eine weitestgehend wörtliche Übernahme der internationalen Texte als zweckmäßig anzusehen, wobei in jenen Fällen, in denen diese Texte ohne entsprechende Ergänzungen nicht umsetzbar erscheinen, ergänzende Bestimmungen unmittelbar angefügt sind.

Weiters können aus Anlass dieser Novelle aus den Erfahrungen der Praxis gewonnene Erkenntnisse verwertet werden, um insbesondere bei den Bestimmungen über das Vorgehen bei Gefahrgutkontrollen unterwegs und in Unternehmen sowie bei den Strafbestimmungen allgemein empfundene Mängel bei der Treffsicherheit der Regelungen zu beheben.

Schließlich ist den Veränderungen in der Zollverwaltung Rechnung zu tragen, die dazu geführt haben, dass einschlägige Tätigkeiten im Bereich der Gefahrgutkontrollen nunmehr ausschließlich im Wirkungsbereich des BMI wahrgenommen werden.

Kompetenzgrundlage:

In kompetenzrechtlicher Hinsicht stützt sich Art. 1 des im Entwurf vorliegenden Bundesgesetzes auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG („Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen und der Luftfahrt sowie der Schifffahrt, sofern diese nicht unter Artikel 11 fällt“ und „Kraftfahrwesen“).

Umsetzung von Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Mit dem vorliegenden Bundesgesetz werden folgende Richtlinien umgesetzt:

1. 2004/89/EG zur fünften Anpassung der Richtlinie 96/49/EG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter an den technischen Fortschritt, ABl. Nr. L 293 vom 16.09.2004, S. 14, CELEX Nr. 32004L0089,
2. 2004/110/EG zur sechsten Anpassung der Richtlinie 96/49/EG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter an den technischen Fortschritt, ABl. Nr. L 365 vom 10.12.2004, S. 24, CELEX Nr. 32004L0110,
3. 2004/111/EG zur fünften Anpassung der Richtlinie 94/55/EG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße an den technischen Fortschritt, ABl. Nr. L 365 vom 10.12.2004, S. 25, CELEX Nr. 32004L0111 und
4. 2004/112/EG zur Anpassung der Richtlinie 95/50/EG des Rates über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße an den technischen Fortschritt, ABl. Nr. L 367 vom 14.12.2004, S. 23, CELEX Nr. 32004L0112.

Bestimmungen der Novelle, die sich aus zwingenden Vorschriften des Gemeinschaftsrechts ergeben:

Änd.	Betr. GGBG - Bestimmung	ADR – Bestimmung	RID - Bestimmung	Richtlinie	RL - Bestimmung
Art 1 Z 2	§ 2 Z 1	ADR	---	94/55/EG idF 2004/111/EG	Art. 1, Anh. A und B

Art 1 Z 2	§ 2 Z 2	---	RID	96/49/EG idF 2004/110/EG	Art. 1, Anh.
Art. 1 Z 4	§ 3 Z 7c	Kap. 1.10, Bem.	---	94/55/EG idF 2004/111/EG	Art. 1, Anh. A, Kap. 1.10, Bem.
Art. 1 Z 4	§ 3 Z 7c	---	Kap. 1.10, Bem.	96/49/EG idF 2004/110/EG	Art. 1, Anh. Kap. 1.10, Bem.
Art. 1 Z 4	§ 3 Z 7d	Kap. 1.10, UA 1.10.3.1	---	94/55/EG idF 2004/111/EG	Art. 1, Anh. A, Kap. 1.10, UA 1.10.3.1
Art. 1 Z 4	§ 3 Z 7d	---	Kap. 1.10, UA 1.10.3.1	96/49/EG idF 2004/110/EG	Art. 1, Anh., Kap. 1.10, UA 1.10.3.1
Art. 1 Z 8	§ 11 Abs. 3 Z 13	Kap. 1.8, UA 1.8.3.3	---	94/55/EG idF 2004/111/EG	Art. 1, Anh. A, Kap. 1.8, UA 1.8.3.3
Art. 1 Z 8	§ 11 Abs. 3 Z 13	---	Kap. 1.8, UA 1.8.3.3	96/49/EG idF 2004/110/EG	Art. 1, Anh., Kap. 1.8, UA 1.8.3.3
Art. 1 Z 10	§ 12b	Kap. 1.10	---	94/55/EG idF 2004/111/EG	Art. 1, Anh. A, Kap. 1.10
Art. 1 Z 10	§ 12b	---	Kap. 1.10	96/49/EG idF 2004/110/EG	Art. 1, Anh., Kap. 1.10
Art. 1 Z 13	§ 14 Abs.2	Kap. 1.10, UA 1.10.1.6	---	94/55/EG idF 2004/111/EG	Art. 1, Anh. A, Kap. 1.10, UA 1.10.1.6
Art. 1 Z 15	§ 15 Abs. 4	---	---	95/50/EG idF 2004/112/EG	Art. 1, Anh. I
Art. 1 Z 16	§ 15 Abs. 4	---	---	95/50/EG idF 2004/112/EG	Art. 1, Anh. II
Art. 1 Z 18	§ 15a	---	---	95/50/EG idF 2004/112/EG	Art. 1, Anh. II
Art. 1 Z 19	§ 16 Abs. 1	---	---	95/50/EG idF 2004/112/EG	Art. 1, Anh. II
Art. 1 Z 20	§ 19	---	---	95/50/EG idF 2004/112/EG	Art. 3 Abs. 2
Art. 1 Z 21, 22	§ 20 Abs. 3 u. 4	---	---	95/50/EG idF 2004/112/EG	Art. 6
Art. 1 Z 23	§ 21 Abs. 1	---	---	95/50/EG idF 2004/112/EG	Art. 7 Abs. 1
Art. 1 Z 25	§ 23 Abs. 2	---	Kap. 1.3	96/49/EG idF 2004/110/EG	Art. 1, Anh., Kap. 1.3
Art. 1 Z 37	§ 27 Abs. 3	---	---	95/50/EG idF 2004/112/EG	Art. 1, Anh. II

Finanzielle Auswirkungen:

1. Maßnahmen für die Sicherung („security“)

Eine unmittelbare mit Kostenaufwand verbundene Verpflichtung ergibt sich für Unternehmen, vor allem für Infrastrukturbetreiber, wie ASFINAG, ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG, hinsichtlich der Erstellung der Gefährdungsdokumentation bzw. des Sicherungsplans. Diese Erstellungskosten sind vom dem Ausmaß der in Betracht kommenden sicherungsrelevanten Vorgänge und vom Umfang der zu überprüfenden Infrastruktur abhängig. Als Anhaltspunkt können die von externen Anbietern veranschlagten Kosten dienen. Diese betragen (auf Basis von 1000 Euro pro Personentag) für kleinere Unternehmen rund 2000 Euro, bei Großunternehmen 4000 bis 5000 Euro.

Bei den sich aus der Gefährdungsdokumentation bzw. dem Sicherungsplan ergebenden Maßnahmen handelt es sich in erster Linie um solche betrieblicher Natur (Zugangsregelungen für Personen und Fahrzeuge), gegebenenfalls können jedoch solche baulicher Natur (Beleuchtungskörper, Zäune, Tore, technische Überwachungssysteme) zusätzlich erforderlich sein. Um beispielsweise einen Abstellbereich für Gefahrgutfahrzeuge zu beleuchten, sind bei hoher Qualität der Masten, optimaler Ausleuchtung und Annahme einer kompletten Neuverlegung von Leitungen maximal 15 Euro/m² zu veranschlagen. Die Erfüllung gesetzlich erforderlicher Sicherheitsstandards ist Teil der von den Infrastrukturbetreibern wahrzunehmenden Pflichten. Rechtliche Grundlage für die Verpflichtung der ASFINAG, Sicherheitseinrichtungen bei Gefahrguttransporten herzustellen und zu erhalten, ist das ASFINAG-Ermächtigungsgesetz (§ 9), wonach der Fruchtgenussvertrag vorzusehen hat, dass die ASFINAG auch die Verpflichtung des Bundes gem.

§§ 7 und 7a des Bundesstraßengesetz, die Bundesstraßen zu planen, zu bauen und zu erhalten, übernimmt. Diese Verpflichtung ist im Fruchtgenussvertrag unter Punkt III. Abs. 6 festgeschrieben. Dass z.B. Raststätten mit Abstellplätzen als Bestandteile von Bundesstraßen gelten, ergibt sich aus § 3 Bundesstraßengesetz. Darüber hinaus ist in der Beilage 5 zum Fruchtgenussvertrag in Punkt 3.1 (Planung) festgehalten, dass zur Beurteilung einer Maßnahme in der Regel Vorteils-Nachteilsbetrachtungen (Nutzen-Kostenuntersuchungen) vorzunehmen und in den Projekten nachvollziehbar darzustellen sind, wobei auf öffentliche und private Interessen, insbesondere auf die in §§ 4 Abs. 1, 7 Abs. 1 und 7a Abs. 1 BStG angeführten Kriterien Bedacht zu nehmen ist. Somit ist die ASFINAG als Infrastrukturbetreiber verpflichtet, diesen Sicherheitsstandards nachzukommen. Die ASFINAG finanziert ihre Leistungen selbst durch zweckgebundene Einnahmen aus der Vignette, der fahrleistungsabhängigen Maut und der Einhebung von Streckenmauten. Diese Leistungen werden in die Nutzungsentgelte einbezogen, zur Zeit jedoch hinsichtlich Sicherung nicht gesondert ausgewiesen. Als Anhaltspunkt kann die Miete für einen gut beleuchteten und umzäunten gewerblichen Stellplatz dienen. Diese beträgt bis zu 150 Euro je Fahrzeug / Monat. Davon sind rund 10% den Security-Infrastrukturkosten zurechenbar. Ebenso haben gemäß Eisenbahngesetz die Eisenbahninfrastrukturunternehmen die gesetzlich erforderlichen Leistungen hinsichtlich Sicherheit zu erbringen und können diese, sofern sie nur für bestimmten Zugangsberechtigten für den Zugang zur Schieneninfrastruktur zum Tragen kommen, entsprechend in die sonstigen Entgelte einbeziehen.

Aus der behördlichen Registrierung der Gefahrgutlenkerbescheinigungen werden geringe Kosten erwachsen, da die betreffenden Daten bereits nach geltendem Recht von den Schulungsveranaltern zu registrieren sind, die Registrierung beim Landeshauptmann ex nunc erfolgt und den Schulungsveranaltern die Übermittlung in einem gängigen Tabellenformat vorgeschrieben wird.

2. Kontrollen in Unternehmen

Aus dem von Art. 6 der Richtlinie 95/50/EG übernommenen Wortlaut des § 20 ergibt sich, dass die angesprochenen Kontrollen auf dem Gelände von Unternehmen in erster Linie Transporte betreffen, bei denen ein Verlassen des Unternehmens in Betracht kommt, (bei denen zuvor im Unternehmen Tätigkeiten von Verpackern, Verladern, Befüllern und Beförderern angefallen sind). Hier handelt es sich somit um Unterwegskontrollen auf Firmengelände. Damit würden Kontrollen, die in der bisherigen Praxis häufig vor den Werkstoren stattgefunden haben, lediglich auf Firmengelände verlagert. Da sich für solche Kontrollen, für die alle Bestimmungen über Unterwegskontrollen sinngemäß anzuwenden sind, hinsichtlich der Durchführung nichts ändert, ergibt sich kein Mehraufwand. Da für diese Kontrollen und die zu treffenden Sanktionen auch dieselben Vorschriften des ADR und GGBG maßgeblich sind, die bereits für die bisherigen Unterwegskontrollen wahrzunehmen waren, ergibt sich auch kein zusätzlicher Schulungsaufwand. Die gemäß § 20 dem VAI zgedachten Kontrolltätigkeiten konnten in der Praxis wegen Überlastung mit Aufgaben des Kernbereichs (Entwicklung und Umsetzung der EisbAV) nicht wahrgenommen werden. Somit erfolgt keine Verschiebung ausgeübter Tätigkeiten.

3. Geldstrafen

Das System der Geldstrafen nach dem geltenden GGBG kennt, abgesehen vom Sonderfalls des alkoholisierten Gefahrgutlenkers, nur zwei Strafraumen, nämlich 726 bis 43603 Euro für Verstöße von Beförderern, Absendern, Auftraggebern sowie Schulungsveranaltern und 72 bis 3633 Euro für Verstöße von Verladern, Verpackern, Befüllern und sonstigen am Gefahrguttransport Beteiligten. Mit der Neuregelung der Geldstrafen sind fünf Strafraumen vorgesehen, bei denen im Sinne der Strafrechtsprinzipien bzw. der Ziele des Gefahrgutbeförderungsrechts auf erlangte Vermögensvorteile bzw. auf die mit Verstößen verbundenen Gefahren für die Sicherheit mehr Bedacht genommen wird: 1000 Euro bis 50000 Euro für Verstöße von Schulungsveranaltern, 750 Euro bis 50000 Euro für bestimmte Verstöße bei denen in jedem Fall von einem schweren Verstoß bzw. dadurch erlangten materiellen Vorteil auszugehen ist, 750 Euro bis 50000 Euro für Verstöße, bei denen gemäß § 15a in Gefahrenkategorie I (schwerer Mangel), 100 Euro bis 4000 Euro für Verstöße, bei denen gemäß § 15a in Gefahrenkategorie II (mittlerer Mangel) und bis 70 Euro für Verstöße, bei denen gemäß § 15a in Gefahrenkategorie III (leichter Mangel) einzustufen ist. Nur für letztere ist überdies die Möglichkeit des Organmandats vorgesehen. Gegenüber den bisherigen Strafraumen ergeben sich jedenfalls Erhöhungen bei schweren Verstößen, die bei jenen, die bisher dem Strafsatz 72 bis 3633 Euro unterlagen, beträchtlich ausfallen, zum Teil Erhöhungen und Senkungen bei mittleren Verstößen und Senkungen bei leichten Verstößen. Legt man die bereits verfügbare Erstfassung des Mängelkatalogs gemäß § 15a den bislang nach geltendem GGBG geahndeten Verstößen zugrunde, so fielen davon mindestens 15% in Gefahrenkategorie I, 30 bis 40% in Kategorie II, der Rest in Kategorie III und wäre ein sinkendes Aufkommen an Strafgeleinnahmen nicht zu erwarten.

4. Verfahren zur Anerkennung von Schulungsveranaltern im Luftverkehr.

Derartige Verfahren sind zwar bereits im geltenden GGBG grundgelegt und gemäß der im Jahre 2001 gegebenen Rechtslage im Luftfahrtbereich (Luftfahrtgesetz, AOCV) dem BMVIT zugewiesen, jedoch wurden solche Verfahren bislang wegen der längere Zeit in Schwebelage befindlichen internationalen und nationalen Bestimmungen über die Gefahrgutschulung im Luftverkehr (ICAO-TI, GGBV) noch nicht durchgeführt. Angesichts der geänderten Rechtslage im Luftfahrtrecht (Änderung des Luftfahrtgesetzes, BGBl. I Nr. 173/2004 und Änderung der AOCV, BGBl. II Nr. 528/2004) ist die Zusammenfassung der Anerkennung der Gefahrgutschulungen im Rahmen der AOC-Erteilung und der Anerkennung sonstiger Gefahrgutschulungen bei der Austro Control GmbH naheliegend. Schätzungen des Zeitaufwands in Personenstunden für die Anerkennungen der externen Schulungsveranstalter im Bereich Gefahrgutausbildung - Luftfahrt gemäß § 24c GGBG können derzeit nur aufgrund von Erfahrungen mit Verfahren gemäß §§ 11 GGBG (Anerkennung der Schulungsveranstalter für die Gefahrgutbeauftragtenausbildung) angestellt werden. Diese stellen sich wie folgt dar: Im ersten Jahr beträgt die allgemeine Vorbereitungszeit unabhängig von der Anzahl der Anträge (Gesetzesstudium, Festlegung von Anforderungen an den Umfang und Inhalt von Antragsunterlagen, Erstellung von Musterschriftstücken, etc.) ca. 50 Stunden, der Zeitaufwand je Antrag: ca. 15 Stunden. In den Folgejahren sind ca. 10 Stunden je Schulungsveranstalter und zusätzlich 15 Stunden für einen Neuantrag zu veranschlagen. In den Zeiteinsparungen ist eine administrative Tätigkeit von Kanzleikräften im Ausmaß von ca. 20% beinhaltet. Selbst wenn man das höhere Besoldungsschema der ACG im Vergleich zur Bundesverwaltung in Rechnung stellt, sind diese Kosten im Gesamtrahmen als marginal anzusehen, zumal sie durch Synergieeffekte ausgeglichen werden. Da die Gefahrgutbeauftragtenausbildung mit der Schulung im Luftverkehr angesichts des in den jüngst novellierten internationalen Bestimmungen erweiterten Schulungsumfanges vergleichbar ist, wurden die Verwaltungsabgaben für die Anerkennung der Schulungsveranstalter im Luftverkehr entsprechend angeglichen.

Besonderer Teil

Zu Art. 1 Z 1 (Inhaltsverzeichnis):

Auf Grund der Einfügung der neuen Paragraphen 12a und 12b war das Inhaltsverzeichnis neu zu fassen.

Zu Art. 1 Z 2 (§ 2 Z 1 bis 3):

Mit den Änderungen werden die in Z 1 bis 3 angegebenen Fundstellen der internationalen Vorschriften aktualisiert.

Für die Z 1 und 2 ist die Unterscheidung in Verkehr mit EWR-Staaten und sonstigen durch die Erweiterung der EU bzw. im Falle der Schweiz durch deren bilaterales Abkommen mit der EU gegenstandslos geworden. Es genügt, auf die letzte Fassung des Übereinkommens ADR bzw. auf die letzte Fassung des RID als Anlage zum Anhang B des Übereinkommens COTIF zu verweisen. Beide Verweisungen werden ergänzt durch den Hinweis auf die angesichts der umfangreichen mehrsprachigen Texte unvermeidlichen von der UN/ECE bzw. vom OCTI offiziell verlautbarten Korrekturen redaktioneller Fehler, die jeweils gesondert im BGBl. kundgemacht werden.

In Z 2 sind zwei Novellen des RID (2004, BGBl. III Nr. 123/2004 und 2005, BGBl. III Nr. 109/2004) zu berücksichtigen. In Z 2 kann weiters die nicht mehr erforderliche Sonderregelung für Eisenbahnwagen aus der ehemaligen Sowjetunion (Z 2 lit. c) entfallen.

In Z 3 wird auf das Schiffahrtsgesetz in der geänderten Fassung sowie auf die ADN-Verordnung in ihrer jeweiligen Fassung verwiesen. Da die ADN-Verordnung neu erlassen wurde, ist nunmehr auf die neue Stammfassung zu verweisen.

Zu Art. 1 Z 3 (§ 2 Z 5):

Mit der Änderung in Ziffer 5 wird auf die neue Ausgabe der ICAO-TI, ICAO Doc 9284 AN/905, Montreal 2005 verwiesen.

Zu Art. 1 Z 4 (§ 3 Z 7c, 7d und 7e):

Die Einfügung der Begriffsbestimmungen für „Sicherung“, „gefährliche Güter mit hohem Gefährdungspotential“ und „Terminal“ erfolgt aus Anlass der Erweiterung des internationalen Gefahrgutbeförderungsrechts um Bestimmungen, mit denen den weltweit durch die Ereignisse des 11. September 2001 ausgelösten Bestrebungen Rechnung getragen wird, in allen in Betracht kommenden Bereichen Maßnahmen zur Hintanhaltung derartiger Ereignisse zu verankern.

Der Begriff „Sicherung“ ist ein in den internationalen Gremien für die deutschsprachigen Fassungen gewähltes Kunstwort, um das in den englischsprachigen Versionen verwendete Wort „security“ so zu übersetzen, dass die zu „safety“ unterschiedliche Bedeutung zum Ausdruck kommt. Zugleich ergibt sich aus der Definition, dass es um den engen Schutzzweck der Schadensverhütung und nicht um weitere Ziele wie Staatsschutz, öffentliche Ordnung etc. geht. Dadurch lässt sich die allseits gewünschte Unterstellung dieser Bestimmungen in den Anwendungsbereich und die innerstaatliche Zuständigkeit gemäß den Vorschriften für die sichere Beförderung gefährlicher Güter rechtfertigen. Der Schutz für Güter erstreckt nach dem Verständnis von § 285a ABGB auch auf Tiere. Die Bestimmungen über „Sicherung“ („sûreté“, „security“) befinden sich in den gemäß § 2 GGBG geltenden Vorschriften für den Landverkehr (§ 2 Z 1 bis 3) jeweils in Kapitel 1.10, in jenen für den Seeverkehr (§ 2 Z 4) in Kapitel 1.4 und in jenen für den Luftverkehr (§ 2 Z 5) in Kapitel 1;5.

Die „gefährlichen Güter mit hohem Gefährdungspotential“ sind eine Teilmenge der „gefährlichen Güter“, die wegen der komplexen technischen Einstufungsregelungen durch Verweisung auf die internationalen Vorschriften zu definieren sind. Dort befindet sich in den Bestimmungen über „Sicherung“ (s.o.) eine dem Klassifizierungssystem der Vereinten Nationen für gefährliche Güter entsprechende tabellarische Darstellung.

Die zur Konkretisierung des Anwendungsbereiches aufgenommene Begriffsbestimmung für „Terminal“ ist einem Abkommen aus dem Bereich Güterbeförderung entlehnt und entspricht der einschlägigen Terminologie. Zu beachten ist, dass der Begriff „Container“ im Sinne der gemäß § 2 in Betracht kommenden Vorschriften „Wechselaufbauten“ einschließt.

Zu Art 1 Z 5 (3. Abschnitt, Überschrift)

Redaktionelle Anpassung.

Zu Art. 1 Z 6 (§ 7 Abs. 9):

Durch diese Streichung wird eine Widersprüchlichkeit beseitigt. Am materiellen Gehalt der Bestimmung ändert sich nichts.

Zu Art. 1 Z 7 (§ 11 Abs. 1):

Diese Ergänzung soll der Genauigkeit und Aktualität der Informationen dienen.

Zu Art. 1 Z 8 (§ 11 Abs. 3 Z 12 und 13):

Entsprechend den internationalen Vorgaben (vgl. die EB zu Art. 1 Z 4) müssen sich die Gefahrgutbeauftragten auch mit der Frage des gegebenenfalls (bei „gefährlichen Gütern mit hohem Gefährdungspotential“) erforderlichen „Sicherungsplans“ – zumindest hinsichtlich Vorhandensein und formaler Entscheidung - auseinandersetzen.

Zu Art. 1 Z 9 (§ 11 Abs. 7a und 7b):

Mit dieser Bestimmung werden die in § 14 Abs. 6 und 7 hinsichtlich der Gefahrgutlenkerausbildung enthaltenen Sonderregelungen für Heer und Exekutive, die sich bewährt haben, auf die Gefahrgutbeauftragtenausbildung ausgedehnt.

Zu Art. 1 Z 10 (§§ 12a und 12b):

Mit diesen Einfügungen werden internationale Vorgaben über Unfallmeldungen zum Gefahrguttransport und zur Sicherung (s. EB zu Art. 1 Z 4) umgesetzt.

Zu § 12 a

Die in den internationalen Gefahrgutbeförderungsvorschriften (§ 2) vorgesehenen Meldungen von Ereignissen beim Gefahrguttransport beziehen sich laut diesen Vorschriften nur auf näher bestimmte schwerere Unfälle oder Zwischenfälle, deren relevante Details nach vorgegebenem Muster an die internationalen Sekretariate weiterzuleiten sind, um in den internationalen Gremien hinsichtlich ihrer Bedeutung für die Weiterentwicklung der Vorschriften bewertet zu werden. Eine Bewertung durch Dritte bzw. in anderer Hinsicht ist nicht vorgesehen. Meldepflichten auf Grund sonstiger Vorschriften bleiben unberührt. Die in § 12a vorgesehene Regelung entspricht der bereits jetzt in den wenigen Anlassfällen geübten Vorgangsweise.

Zu § 12 b

Analog zu den internationalen Vorschriften, in denen der überwiegende Teil der Vorschriften über die Sicherung (s. EB zu Art. 1 Z 4) in einem speziellen Kapitel zusammengefasst ist, finden sich fast alle Vorschriften des besagten Kapitels in § 12b. Zumindest einige der Bestimmungen aus dem hier wiedergegebenen Originaltext des besagten Kapitels erscheinen aber nur mit entsprechenden Ergänzungen umsetzbar. Darauf wird nachstehend einzeln Bezug genommen.

Abs. 1

Dieser Abs., der im Originalwortlaut ohne Ergänzung belassen wurde, legt den Schwerpunkt, mehr als § 7 Abs. 1 GGBG, auf die beteiligten natürlichen Personen und deren persönliche Verantwortlichkeit.

Abs. 2

Dieser Abs. wurde im Originalwortlaut ohne Ergänzung belassen. Die Maßnahmen zur Erreichung des angegebenen Ziels beziehen sich in erster Linie auf das Vorfeld der physischen Übergabe der gefährlichen Güter, insbesondere auf die Anknüpfung von Geschäftsbeziehungen mit unbekanntem neuen Partnern. Obwohl nur Beförderer ausdrücklich erwähnt werden, ist entsprechende Vorsicht auch bei anderen Beteiligten wie z.B. unbekanntem Auftraggebern, Absendern, Verladern oder Empfängern am Platze. Zur Kontrolle der physischen Übergabe s. u. die EB zu Abs. 5.

Abs. 3

Für den ersten Satz (Originaltext) erscheinen ergänzende Bestimmungen erforderlich, aus denen deutlicher wird, wer was wann und wo zu tun hat. Zu diesem Zweck wird der Betreiber der Infrastruktur genannt und diesem auferlegt, im Sinne der ordnungsgemäßen Sicherung für eine Begrenzung der Information zu sorgen (Z 1), im Sinne der Feststellung, welche Zugangsbeschränkungen möglich und angemessen sind, für die Erstellung einer Gefährdungsdokumentation, gegebenenfalls im Rahmen des Sicherungsplans, zu sorgen (Z 2) und sich zu vergewissern, dass die der dokumentierten Gefährdung entsprechenden Maßnahmen gesetzt werden (Z 3).

Abs. 4

Dieser Abs. wurde im Originalwortlaut ohne Ergänzung belassen. Als Lichtbildausweis kommt in erster Linie ein amtlicher (Reisedokument, Führerschein etc.) in Betracht, jedoch kann es sich auch um einen von privater Seite unter Sicherungsgesichtspunkten erstellten Lichtbildausweis (Zutrittsausweis für Firmengelände) handeln. Zum Begriff Fahrzeugbesatzung vgl. 8.3.1 ADR (s. auch die Ausführungen dazu im Gefahrguttransport-Vollzugserlass des BMVIT).

Abs. 5

Der Originaltext bezieht sich einerseits auf die internationalen Bestimmungen über behördliche Gefahrgutkontrollen, andererseits auf die international nur für den Straßenverkehr angesprochenen Kontrollen am Be- und Entladeort (7.5.1 ADR, s. auch die Ausführungen dazu im Gefahrguttransport-Vollzugserlass des BMVIT). Im vorliegenden Text wird auf die entsprechenden Fundstellen gemäß GGBG verwiesen.

Abs. 6

Dieser Abs., der die innerbetriebliche Unterweisung des Personals betrifft, wurde zwecks Verdeutlichung des normativen Inhalts gegenüber dem Originalwortlaut redaktionell leicht verändert. Eine Konkretisierung der Zeitabstände für Auffrischungsunterweisungen ist international nur zum Teil und unterschiedlich erfolgt. Änderungen der gemäß § 2 in Betracht kommenden Vorschriften erfolgen mindestens alle zwei Jahre.

Abs. 7

Dieser Abs., der die Einführung und Anwendung von Sicherungsplänen betrifft, wurde, mit Ausnahme von geringfügigen redaktionellen Änderungen im Originalwortlaut ohne Ergänzung belassen. „Schieneninfrastruktur“ ist in § 10 a EisbG für das österr. Eisenbahnrecht deckungsgleich zur „Eisenbahninfrastruktur“ iSd gemäß § 2 Z 2 anwendbaren Vorschriften definiert (Betreiber der Schieneninfrastruktur ist im Übrigen nach dem EisbG das „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“). Der Wortlaut von Z 3 ist im Zusammenhang mit der Definition für „Beförderung“ in den gemäß § 2 in Betracht kommenden Vorschriften zu sehen.

Abs. 8

Dieser Abs. wurde gegenüber dem Originalwortlaut geringfügig redaktionell geändert, im übrigen aber ohne Ergänzung belassen. Als „Verfahren“ („procédures“, „arrangements“) zum Schutz gegen Diebstahl können auch betriebliche Maßnahmen dienen wie z.B. Verladen von Containern auf Trägerfahrzeuge in einer Weise, dass die Türen nach innen positioniert sind, Gestaltung des Beförderungsablaufs bzw. Zugfahrplans in einer Weise, dass Halte nicht erforderlich oder so kurz wie möglich sind oder regelmäßige Überwachung während Zwischenhalten.

Abs. 9

Dieser Abs. betrifft die Ausnahmen vom Geltungsbereich der Vorschriften für die Sicherung. Diese sind für die einzelnen Verkehrsträger unterschiedlich. Deshalb wurde dieser Abs. in entsprechende Verweisungen unterteilt, aus denen sich auch eine Verdeutlichung für den Fall der Beförderung in mehreren Verkehrsarten (Versandstücke, Bulk, Tanks) ergibt. Die entsprechenden Freistellungsregelungen befinden sich in den gemäß § 2 GGBG geltenden Vorschriften in den Bestimmungen über „Sicherung“ (siehe EB zu Art. 1 Z 4).

Zu Art. 1 Z 11 (§ 13 Abs. 1a) und Z 12 (§ 13 Abs. 5):

Diese beim Beförderer hinzugefügten Pflichten sind bislang dem Zulassungsbesitzer (Abs. 5) zugeordnet gewesen. Sie sollten sich jedoch, unter Beibehaltung ihrer ausdrücklichen Erwähnung, an den Beförderer richten, zumal in den gemäß § 2 Z 1 in Betracht kommenden Bestimmungen weder eine Definition noch Pflichten des Zulassungsbesitzers enthalten sind. Zur Argumentation für eine Beibehaltung der derzeitigen Regelung, auch das KFG verlange vom Zulassungsbesitzer, das Lenken nur geeigneten Personen zu überlassen, der Zulassungsbesitzer sei aus den Fahrzeugpapieren bekannt, der Beförderer hingegen erst zu ermitteln und ein Verantwortlicher falle weg, der bei Verstößen regelmäßig angezeigt und bestraft werde, ergeben sich folgende Bemerkungen: Sowohl das KFG wie auch das derzeit geltende GGBG verfolgen die Absicht, jemanden, der über ein Fahrzeug disponiert, dieses aber nicht selbst lenkt, dafür mitverantwortlich zu machen, dass Fahrzeug, Ladung und Lenker den Vorschriften entsprechen. § 13 (1a) GGBG nimmt den Beförderer weitgehend für die Ladung, jedoch nur sehr eingeschränkt für Fahrzeug und Lenker in Anspruch. Bezüglich dieser nennt Abs. 5 den Zulassungsbesitzer. § 33 GGSt sah statt letzterem den Halter, also den eigentlich Dispositionsbefugten, vor, fingierte als diesen im Zweifel allerdings den Zulassungsbesitzer. § 22 (1) GGSt maß auch dem Beförderer eine weiter gehende Verantwortung für das Fahrzeug zu. Demgegenüber kennt § 103 (1) KFG nur den Zulassungsbesitzer. Das ist auch nicht weiter verwunderlich, will man doch sämtliche Fälle der Überlassung erfassen, ohne dass man auf einen regelmäßig hinter dem Lenker stehenden Verantwortungsträger, wie eben den Beförderer im Gefahrgutrecht greifen könnte. § 103a KFG versucht, eine unzureichende Treffsicherheit bei Vorhandensein Dritter dadurch zu vermeiden, dass darin gewisse Pflichten vom Zulassungsbesitzer auf den Mieter des Fahrzeugs übertragen werden. Für das GGBG ist eine analoge Vorgangsweise nicht erforderlich, da immer ein Beförderer vorhanden ist, unabhängig davon, ob er selbst das Fahrzeug lenkt oder jemand anderen dazu heranzieht und unabhängig davon, aufgrund welcher zivilrechtlicher Grundlage er das Fahrzeug verwendet. Der Beförderer ist es jedenfalls, der darüber befinden kann, mit welchem Fahrzeug welche Güter

befördert werden bzw. wem welches Fahrzeug zu diesem Zweck überlassen wird. Aus diesem Grund ist er einer der zentralen Pflichtenträger im Verantwortungsgefüge des Gefahrgutrechts und aus demselben Grund ist zu befürworten, dass ihn auch die Sorge dafür treffen soll, dass Fahrzeug und Lenker den Vorschriften entsprechen. Auch wenn der Beförderer in Einzelfällen schwerer zu ermitteln sein sollte als der Zulassungsbesitzer, vermag dies nichts daran zu ändern, dass das Gesetz darauf abzielen hat, nicht der Person die Sorge für einen rechtmäßigen Zustand aufzuerlegen, welche die Behörde leichter ermitteln kann, sondern derjenigen, die den größeren Einfluss darauf hat. Häufig fallen beide Eigenschaften in einer Person zusammen. Ist dies nicht der Fall, so haben sich beim Vollzug der geltenden Bestimmung häufig Unsicherheiten gezeigt, welcher Person welcher Pflichtenverstoß vorzuwerfen sei. Entsprechend fehlerhafte Bescheide, die erfolgreich mit Rechtsmitteln bekämpft wurden, können mit der geplanten Änderung vermieden werden. Der Aufwand für Erhebungen der Strafbehörde wird auch nicht nennenswert erhöht. Wie erwähnt, kommt dem Beförderer im Gefahrgutrecht zentrale Bedeutung zu. Erfolgt eine Beförderung vorschriftswidrig, so sind dem Beförderer meist auch andere Verstöße zuzurechnen, sodass er jedenfalls auszuforschen ist. Die geplante Änderung wird andererseits die Arbeit der Behörde insoweit erleichtern, als die betreffenden Pflichten damit der Tatortfiktion des § 27 (7) GGBG (Verstoß gilt als am Ort der Betretung begangen) unterliegen. Das bewirkt zugleich eine Ausdehnung des Kreises der Betroffenen auf Beförderer mit Unternehmenssitz im Ausland. Es erscheint geboten, Verstöße hinsichtlich Lenker und Fahrzeug auch bei diesen zu ahnden. Zulassungsbesitzer mit Sitz im Ausland können hingegen nur nach dem dort geltenden nationalen Recht bestraft werden, sofern dieses den Begriff bzw. Pflichten des Zulassungsbesitzers enthält, wofür keine internationale Vorgabe besteht. Ein Verantwortlicher (als eigenständiger Beteiligter) fällt nur dann weg, wenn Beförderer und Zulassungsbesitzer nicht dieselbe Person sind. Dann ist dies allerdings auch sachgerecht. Wesentlich ist, dass keine Verantwortung im Sinn einer zu erfüllenden Aufgabe wegfällt, sondern diese dem zugerechnet werden soll, der sie besser erfüllen kann.

Im Verhältnis zu ebenfalls auf Fahrzeuge bezogenen vor Z 9 stehenden Bestimmungen (z.B. Z 6) ist die Bestimmung in Z 9 als *lex generalis* zu verstehen. Von einer Streichung der speziellen Bestimmungen wird abgesehen, weil Z 1 bis 7 an internationale Vorgaben (1.4.2.2.1 a bis g ADR) angepasst sind.

Zu Art. 1 Z 13 (§ 14 Abs. 2):

Die internationalen Bestimmungen über die Sicherung (siehe EB zu Art. 1 Z 4) verpflichten die zuständigen Behörden (nicht die von diesen anerkannten Stellen i.S. von 8.2.1.1 ADR) der jeweiligen Staaten, auf dem neuesten Stand befindliche Verzeichnisse über alle gültigen Schulungsbescheinigungen für Gefahrgutlenker zu führen, die durch sie oder andere anerkannte Stellen ausgestellt wurden. In Österreich sind die Veranstalter von Lehrgängen zur Ausbildung von Gefahrgutlenkern bereits jetzt durch § 22 Abs. 4 und 5 GGBV, BGBl. II Nr. 303/1999 zur Führung entsprechender Verzeichnisse verpflichtet, die dem Landeshauptmann der den Bescheid über die Anerkennung der Lehrgänge erlassen hat, auf Verlangen vorzulegen sind. Entsprechend den internationalen Vorgaben hat diese Vorlage nunmehr ab 1.7.2005 generell und unaufgefordert zu erfolgen und haben die Angaben ab diesem Zeitpunkt in ein vom Landeshauptmann zu führendes Verzeichnis einzufließen.

Zu Art. 1 Z 14 (§ 14 Abs. 7):

Infolge der Auflösung der Zollwache durch die 5. ZollR-DG-Novelle (BGBl. I Nr. 26/2004) sind nahezu alle gemäß § 14 Abs. 7 GGBG besonders geschulten Zollorgane in das Bundesministerium für Inneres gewechselt. Im Hinblick darauf und auf die organisatorischen Veränderungen der Zollverwaltung im Zusammenhang mit der Osterweiterung können ab dem 1. Mai 2004 Gefahrgutkontrollen durch Zollorgane nicht mehr durchgeführt werden. Die Zollorgane wurden daher seitens des BMF angewiesen, ab dem 1. Mai 2004 Gefahrgutkontrollen nicht mehr durchzuführen. Diesem Umstand ist durch entsprechende Änderungen im GGBG Rechnung zu tragen.

Zu Art. 1 Z 15 und 16 (§ 15 Abs. 4):

Mit diesen Änderungen werden die Änderung der Checkliste gemäß Anhang I sowie die Einführung der Gefahrenkategorien in Anhang II der Richtlinie 95/50/EG in der neuesten Fassung (umgesetzt in § 15a) berücksichtigt.

Zu Art. 1 Z 17 (§ 15 Abs. 9):

Mit dieser Bestimmung wird das Zusammenwirken zwischen dem Zoll und den geschulten Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes bei Beförderungen von Verbrauchsteuergegenständen geregelt, die gleichzeitig gefährliche Güter im Sinne des GGBG sind.

Zu Art. 1 Z 18 (§ 15a):

Mit diesem Paragraphen wird die aus dem neugefassten Anhang II der Richtlinie 95/50/EG in der Fassung der Richtlinie 2004/112/EG resultierende Einstufung der bei Gefahrgutkontrollen festgestellten Mängel nach ihrer Schwere in die drei Gefahrenkategorien I, II und III umgesetzt, wobei I die schwer-

wiegendste darstellt und die Einstufung in I jeweils vor jener in II und die in II jeweils vor jener in III zu prüfen ist. Dabei wird ausdrücklich bestimmt, dass nicht nur die aus dem Anhang II redaktionell angepasst übernommenen abstrakten Beschreibungen sondern auch die dort angeführten konkreten Beispiele heranzuziehen sind. Maßgeblich für die Verwirklichung eines Mangels einer bestimmten Gefahrenkategorie ist das Tatbestandsmerkmal einer (lediglich) abstrakten Gefährdung. Dies deshalb, weil der weitaus überwiegende Teil der Mängel erst dann zu (der jeweiligen Schwere des Mangels entsprechenden) Problemen führt, wenn sich ein Unfall oder Zwischenfall mit Gefahrgut ereignet. Weiters wird der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie verpflichtet, einen Mängelkatalog als Hilfestellung für die betroffenen Behörden und Organe zu erstellen. Dieser soll zunächst Empfehlungscharakter haben, wobei nach dem Vorbild des Katalogs der technischen Mängel im Kraftfahrrecht eine künftige Verbindlichmachung in Aussicht genommen ist.

Zu Art. 1 Z 19 (§ 16 Abs. 1):

Mit dieser Änderung wird der Mängeleinstufung gemäß § 15a Rechnung getragen. Gemäß Artikel 5 in Verbindung mit Anhang II der in § 15a zitierten Richtlinie ist die Stilllegung des Fahrzeugs bei Verstößen der Gefahrenkategorie III nicht vorgesehen. Unter Stilllegung ist im Sinne der in § 16 GGBG verwendeten Terminologie die „Nichtaufhebung der Anordnung der Unterbrechung“ zu verstehen. Eine Stilllegung kommt somit nicht in Betracht, wenn keine Mängel festgestellt wurden (Z 1, dieser Fall ist in der geltenden Fassung des GGBG noch nicht erwähnt) oder wenn nur Mängel der Kategorie III (leichte Mängel) festgestellt wurden. Für alle anderen Fälle bleibt es bei der bisherigen Regelung und Vorgangsweise. Als gegebenenfalls weitere Voraussetzung für die Aufhebung der Anordnung der Unterbrechung ist nunmehr die Sicherheitsleistung für die Verwaltungsstrafe vorgesehen.

Zu Art. 1 Z 20 (§ 19)

Diese Bestimmung ist durch die Erweiterung der EU bzw. im Falle der Schweiz durch deren bilaterales Abkommen mit der EU gegenstandslos geworden.

Zu Art. 1 Z 21 (§ 20 Abs. 3):

Anders als im Straßenverkehrs- oder Kraftfahrrecht bedarf eine ordnungsgemäße Gefahrgutbeförderung regelmäßig des Zusammenwirkens mehrerer Beteiligter, deren Tätigkeit zum Teil weit vor der eigentlichen Beförderung erfolgt sein muss. Aber auch hinsichtlich des Beförderers selbst hebt der VwGH in seiner Judikatur die Bedeutung der Handlungen und Unterlassungen am Unternehmenssitz hervor, die sich darauf auswirken, ob die Beförderung den Vorschriften entspricht oder nicht. Wohl aus den selben Erwägungen sieht daher auch die Richtlinie 95/50/EG Kontrollen in Unternehmen vor. Gemäß Art. 6 (2) der Richtlinie soll durch die Kontrollen „sichergestellt werden, dass die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße unter Sicherheitsbedingungen erfolgt, die den einschlägigen Rechtsvorschriften entsprechen“. Das GGBG folgt dem Inhalt der genannten Richtlinie, konkretisiert den Verfahrensablauf durch Verweisung auf die §§ 15 bis 18 und schafft wie in vergleichbaren Gesetzen (AWG, KfVG) die erforderliche einfachgesetzliche Grundlage, dass die betreffenden Behörden und Organe ohne Verletzung verfassungsgesetzlich gewährleisteter Rechte (Unverletzlichkeit des Eigentums, Hausrecht) innerhalb von Betriebsgeländen tätig werden dürfen.

Zu Art. 1 Z 22 (§ 20 Abs. 4):

Dieser Absatz kann entfallen, weil sein Inhalt in Abs. 3 integriert wurde.

Zu Art. 1 Z 23 (§ 21 Abs. 1):

Hier wird die letzte Fassung der Richtlinie 95/50/EG (2004/112/EG) berücksichtigt.

Zu Art. 1 Z 24 (§ 22 Abs. 3):

Siehe EB zu Art. 1 Z 14

Zu Art. 1 Z 25 (§ 23 Abs. 2):

Mit dieser Änderung wird auch dem Eisenbahnbeförderer ausdrücklich eine Unterweisungspflicht für das Personal auferlegt (die näheren Bestimmungen finden sich in Kapitel 1.3 der RID Fassung 2005), wie sie bereits in § 13 Abs. 1a Z 8 für den Straßenverkehr geregelt wurde.

Zu Art. 1 Z 26 (§ 24):

Mit dieser Änderung soll ein einheitliches Format der für alle Eisenbahnen im innerösterreichischen Eisenbahnverkehr anwendbaren abweichenden Kennzeichnung bei der Stückgutbeförderung sichergestellt werden. Die angegebenen Maße entsprechen der derzeitigen Praxis. Die Ausnahme hinsichtlich der Großzettel (Placards) nach Muster 1, 1.5 oder 1.6, d.h. hinsichtlich Beförderungen bestimmter explosiver Stoffe und Gegenstände mit Explosivstoff, ist aus Sicherheitsgründen erforderlich, weil von dieser Kennzeichnung die Anwendung der Bestimmungen in Abschnitt 7.5.3 RID über den Schutzabstand abhängt.

Zu Art. 1 Z 27 bis 30 (§ 24a):

Mit diesen Änderungen erfolgen Anpassungen an die Neufassung des Kapitels 1.4 ADN.

Zu Art. 1 Z 31 (§ 24c Abs. 1)

Durch die mit der Novelle zum Luftfahrtgesetz BGBl. I Nr. 173/2004 bewirkten Zuständigkeitsänderungen, namentlich durch den Übergang der Zuständigkeit zur Erteilung des Luftverkehrsbetreiberzeugnisses (AOC) gemäß AOCV 2004, BGBl. II Nr. 425 idF BGBl. II Nr. 528/2004, vom BMVIT auf die Austro Control GmbH ist letztere für die Genehmigung der Gefahrgut-Schulungsprogramme im Rahmen des AOC zuständig. Im Sinne der Vereinfachung und effizienteren Gestaltung der nationalen Vollziehungsstrukturen ist somit die Bestimmung des GGBG über die Gefahrgutschulungen im Rahmen der Zivilluftfahrt in Österreich entsprechend anzupassen. Dies umso mehr als vom BMVIT mangels Ausführungsbestimmungen in der noch nicht in Kraft getretenen GGBV-Novelle noch keine Verfahren zur Anerkennung von Gefahrgut-Schulungsveranstaltern bzw. von deren Schulungsprogrammen außerhalb von Verfahren im Rahmen des AOC durchgeführt wurden. Somit können Doppelgleisigkeiten von Anfang an vermieden werden.

Zu Art. 1 Z 32 (§ 24c Abs. 3)

Da die Gefahrgutbeauftragtenschulung mit der Schulung im Luftverkehr angesichts des in den jüngst novellierten internationalen Bestimmungen erweiterten Schulungsumfangs vergleichbar ist, wurden die Verwaltungsabgaben für die Anerkennung der Schulungsveranstalter im Luftverkehr an § 11 Abs. 7 angeglichen.

Zu Art. 1 Z 33 (§ 25 Abs. 2):

Mit dieser Bestimmung wird die mittlerweile erfolgte Polizeireform berücksichtigt.

Zu Art. 1 Z 34 (§ 25 Abs. 3 und 4):

Siehe EB zu Art. 1 Z 14

Zu Art. 1 Z 35 (§ 26 Abs. 1):

Gemäß dieser Bestimmung sollen „Technische Büros-Ingenieurbüros“ gem. § 134 GewO sowie die Bundesanstalt für Verkehr im Rahmen ihrer Befugnisse auch Tätigkeiten als behördlich anerkannte Sachverständige im Gefahrgutbereich ausüben dürfen. Vergleichbares ist hinsichtlich der technischen Büros bereits im Arbeitsrecht und Abfallwirtschaftsrecht, für die Bundesanstalt für Verkehr im KFG (siehe BGBl. I Nr. 175/2004) geregelt. Durch die Umstrukturierung der ehemaligen Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge wurde das Tätigkeitsfeld aber auch auf andere Verkehrsträger als die Straße (Schiene, Luftfahrt) ausgedehnt, was auch in der Umbenennung in Bundesanstalt für Verkehr (BAV) nach außen erkennbar ist. Wie im Abfallwirtschaftsgesetz wurde ein sich auf alle Sachverständigen gem. Z 2 bis 4 beziehender Zusatz bezüglich Interessenskonflikten aufgenommen. Für die akkreditierten Prüfanstalten (Z 1) ist ein solcher Zusatz nicht erforderlich, da § 18 Akkreditierungsgesetz bereits die entsprechende Unabhängigkeit vorsieht.

Zu Art. 1 Z 36 (§ 26 Abs. 3):

Eine gleichlautende Vorgabe für die einheitliche Kennzeichnung der von Sachverständigen gem. Abs. 2 geprüften, überprüften oder zugelassenen Verpackungen oder Tanks war im Gefahrguttransport-Vollzugserlass des BMVIT enthalten, wurde jedoch mangels Rechtsverbindlichkeit nicht von allen Normunterworfenen beachtet.

Zu Art. 1 Z 37 (§ 27):

Mit der vorgesehenen Änderung sollen die Strafbestimmungen einer Neuregelung unterzogen werden, welche auf die Schwere der Verstöße Bedacht nimmt. Wie in § 16 Abs. 1 werden auch hier die Gefahrenkategorien gemäß § 15a (siehe EB zu Art. 1 Z 18) entsprechend der neuen Fassung des Anhangs II der Richtlinie 95/50/EG herangezogen. Die seit längerer Zeit im Wert unverändert belassene Höchststrafe soll von 43 603 Euro auf 50 000 Euro angehoben werden. Für unbefugt abgehaltene Schulungskurse (Abs. 1) ist angesichts des dadurch erlangten materiellen Vorteils ein Strafraumen mit einer von 726 Euro auf 1000 Euro erhöhten Mindeststrafe bis zur Höchststrafe vorgesehen. Für einzelne Verstöße (Abs. 2), z.B. Verladen von Gütern, die gemäß den internationalen Vorschriften zur Beförderung nicht zugelassen sind, Nichtbenennung von Gefahrgutbeauftragten durch Unternehmen ist angesichts der jedenfalls gegebenen Schwere des Verstoßes bzw. des dadurch erlangten materiellen Vorteils ein Strafraumen mit einer von 72 Euro auf 750 Euro erhöhten Mindeststrafe bis zur Höchststrafe vorgesehen. Für alle anderen Verstöße (Abs. 3) soll sich die Strafhöhe danach richten, ob die Verstöße in Gefahrenkategorie I (s.o., Strafraumen 750 Euro bis Höchststrafe), Gefahrenkategorie II (Strafraumen 100 Euro bis 4000 Euro) oder Gefahrenkategorie III (Strafraumen bis 70 Euro und Möglichkeit des Organmandats) einzustufen sind. Die Be-

stimmungen hinsichtlich des Zusammentreffens der Lenkerfunktion mit anderen Beteiligtenfunktionen entfallen wegen der Möglichkeit sachlich ungerechtfertigter Differenzierungen. Die seit längerer Zeit unverändert belassenen Höchstbeträge für die vorläufige Sicherheit werden ebenfalls angehoben.

Zu Art. 1 Z 38 und 39 (§ 29 Abs. 1 und 3):

Hier werden redaktionelle Anpassungen an die Änderung in Art. 1 Z 1 vorgenommen bzw. abgelaufene Übergangsbestimmungen gestrichen.

Zu Art. 2 (Notifikationshinweis):

Der Hinweis berücksichtigt Art. 12 der Richtlinie 98/34/EG in der Fassung der Richtlinie 98/48/EG.

Zu Art. 3 (Bezugnahme auf Richtlinien):

Gemäß den genannten Richtlinien ist auf diese im Text der diese umsetzenden nationalen Rechtsinstrumente Bezug zu nehmen.

Textgegenüberstellung

Geltende Fassung:

Anzuwendende Vorschriften

§ 2. Für die Beförderung gefährlicher Güter gemäß § 1 Abs. 1 gelten folgende Vorschriften:

1. für die Beförderung gemäß § 1 Abs. 1 Z 1

- a) innerhalb Österreichs sowie mit einem in einem Mitgliedstaat des Europäischen Wirtschaftsraums registrierten oder zum Verkehr zugelassenen Fahrzeug von Österreich in einen Mitgliedstaat des Europäischen Wirtschaftsraums und von einem Mitgliedstaat des Europäischen Wirtschaftsraums nach Österreich:

die Anlagen A und B des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), BGBl. Nr. 522/1973, in der Fassung der Änderung BGBl. III Nr. 265/2002, wobei das Wort „Vertragspartei“ durch das Wort „Mitgliedstaat“ ersetzt wird;

- b) in allen übrigen Fällen:

das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), BGBl. Nr. 522/1973, in der Fassung der Änderung der Anlagen A und B, BGBl. III Nr. 265/2002;

2. für die Beförderung gemäß § 1 Abs. 1 Z 2

- a) innerhalb Österreichs sowie von Österreich in einen Mitgliedstaat des Europäischen Wirtschaftsraums und von einem Mitgliedstaat des Europäischen Wirtschaftsraums nach Österreich:

die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID), BGBl. Nr. 137/1967, in der Fassung der Änderung BGBl. III Nr. 181/2002, wobei die Ausdrücke „Vertragspartei“ und „Staaten oder Eisenbahnen“ durch das Wort „Mitgliedstaat“ ersetzt werden;

Vorgeschlagene Fassung:

Anzuwendende Vorschriften

§ 2. Für die Beförderung gefährlicher Güter gemäß § 1 Abs. 1 gelten folgende Vorschriften:

1. für die Beförderung gemäß § 1 Abs. 1 Z 1

das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), BGBl. Nr. 522/1973, in der Fassung der Änderung der Anlagen A und B, BGBl. III Nr. 156/2004 und der hierzu kundgemachten Fehlerberichtigungen;

- b) in allen übrigen Fällen:
das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), Anhang B –Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM), Anlage I – Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID), BGBl. Nr. 137/1967, in der Fassung der Änderung BGBl. III Nr. 181/2002;
- c) Beförderungen von oder nach den Republiken der ehemaligen Sowjetunion, die nicht Vertragsparteien des COTIF sind, mit Eisenbahnwagen, die zum Eisenbahnverkehr in einem Staat zugelassen sind, der nicht Vertragspartei des COTIF ist, dürfen auf österreichischem Gebiet auch auf Grund der Regelungen eines Sondertarifs durchgeführt werden. Eisenbahnunternehmen, die Beförderungen gemäß diesen Regelungen durchzuführen beabsichtigen, haben um Bewilligung durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie anzusuchen. Diese ist zu erteilen, wenn durch geeignete Maßnahmen und Auflagen sichergestellt ist, dass ein der Regelung in lit. b gleichwertiger Sicherheitsstandard gewahrt bleibt;
3. für die Beförderung gemäß § 1 Abs. 1 Z 3:
die §§ 5, 9, 12, 13, 14, 16, 35, 40, 103, 109 und 119 des Schifffahrtsgesetzes, BGBl. I Nr. 62/1997 in der Fassung BGBl. I Nr. 32/2002, und die Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr über die Beförderung gefährlicher Güter auf Wasserstraßen (ADN-Verordnung), BGBl. II Nr. 295/1997 in der jeweils geltenden Fassung;
4. ...
5. für die Beförderung gemäß § 1 Abs. 1 Z 5:
Anhang 18 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt, BGBl. Nr. 97/1949 mit nachstehenden technischen Anweisungen:
International Civil Aviation Organization - Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (ICAO - TI) Edition 2003-2004.

2. für die Beförderung gemäß § 1 Abs. 1 Z 2
das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), Anhang B - Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM), Anlage I - Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID), BGBl. Nr. 137/1967, in der Fassung der Änderung BGBl. III Nr. 123/2004 sowie der Änderung BGBl. III Nr. 109/2004 und der hierzu kundgemachten Fehlerberichtigungen;
3. für die Beförderung gemäß § 1 Abs. 1 Z 3
die §§ 5, 9, 12, 13, 14, 16, 35, 40, 103, 109 und 119 des Schifffahrtsgesetzes, BGBl. I Nr. 62/1997 in der Fassung BGBl. I Nr. 41/2005 und die Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Beförderung gefährlicher Güter auf Wasserstraßen (ADN-Verordnung), BGBl. II Nr. 13/2005 in der jeweils geltenden Fassung;
4. ...
5. für die Beförderung gemäß § 1 Abs. 1 Z 5:
Anhang 18 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt, BGBl. Nr. 97/1949, mit nachstehenden technischen Anweisungen:
International Civil Aviation Organization - Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (ICAO - TI) Edition 2005-2006.“

Begriffsbestimmungen

§ 3

1. – 7b.

8. – 11. ...

Begriffsbestimmungen

§ 3

1. – 7b.

7c. Sicherung sind Maßnahmen oder Vorkehrungen, die zu treffen sind, um den Diebstahl oder den Missbrauch gefährlicher Güter, durch den Personen, Güter oder die Umwelt gefährdet werden können, zu minimieren.

7d. Gefährliche Güter mit hohem Gefahrenpotential sind gefährliche Güter, bei denen die Möglichkeit eines Missbrauchs zu terroristischen Zwecken und damit die Gefahr schwerwiegender Folgen, wie Verlust zahlreicher Menschenleben und massive Zerstörungen, besteht, und die als solche in den gemäß § 2 in Betracht kommenden Vorschriften angeführt sind.

7e. Terminal ist ein Schnittpunkt des Kombinierten Verkehrs,

a) in welchem der Umschlag von Fahrzeugen oder Containern durchgeführt wird und

b) der auch der Lagerung dient und

c) der in manchen Fällen auch Einrichtungen für Reparatur- und Wartungsarbeiten besitzt

8. – 11. ...

3. Abschnitt

Beförderung gefährlicher Güter, Pflichten von Beteiligten, Genehmigung, Ausnahmen, Gefahrgutbeauftragter, Sofortmaßnahmen

Pflichten von Beteiligten

§ 7. (1) – (8)

(9) Der Empfänger darf die Annahme des Gutes nicht ohne zwingenden Grund verzögern und hat nach dem Entladen zu prüfen, ob die ihn betreffenden Bestimmungen der gemäß § 2 in Betracht kommenden Vorschriften eingehalten sind. Im Rahmen des Abs. 1 hat er insbesondere:

Sicherheitsberater (Gefahrgutbeauftragter)

§ 11. (1) Unternehmen, deren Tätigkeiten die Beförderung gefährlicher Güter nach den gemäß § 2 Z 1, 2 oder 3 in Betracht kommenden Vorschriften oder das mit dieser Beförderung zusammenhängende Befüllen oder Verpacken sowie Be- oder Entladen, mit Ausnahme des Entladens am endgültigen Bestimmungsort, umfassen, haben eine oder mehrere qualifizierte Personen mit deren Zustimmung als Sicherheitsberater für die Gefahrgutbeförderung (Gefahrgutbeauftragte) zu benennen. Die Unternehmen haben dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie binnen eines Monats nach Benennung oder Änderung der Benennung die Namen ihrer Gefahrgutbeauftragten mitzuteilen.

(2) ...

(3) Zu den Aufgaben des Gefahrgutbeauftragten gehört insbesondere auch die Überprüfung des nachstehenden Vorgehens und der nachstehenden Verfahren hinsichtlich der betroffenen Tätigkeiten:

1. – 11. ...

12. Einführung von Verfahren zur Überprüfung der Einhaltung der Vorschriften für das Be- und Entladen

3. Abschnitt

Beförderung gefährlicher Güter, Pflichten von Beteiligten, Genehmigung, Ausnahmen, Gefahrgutbeauftragter, Sofortmaßnahmen, Meldungen von Ereignissen, Sicherung

Pflichten von Beteiligten

§ 7. (1) – (8)

(9) Der Empfänger darf die Annahme des Gutes nicht ohne zwingenden Grund verzögern und hat zu prüfen, ob die ihn betreffenden Bestimmungen der gemäß § 2 in Betracht kommenden Vorschriften eingehalten sind. Im Rahmen des Abs. 1 hat er insbesondere:

Sicherheitsberater (Gefahrgutbeauftragter)

§ 11. (1) Unternehmen, deren Tätigkeiten die Beförderung gefährlicher Güter nach den gemäß § 2 Z 1, 2 oder 3 in Betracht kommenden Vorschriften oder das mit dieser Beförderung zusammenhängende Befüllen oder Verpacken sowie Be- oder Entladen, mit Ausnahme des Entladens am endgültigen Bestimmungsort, umfassen, haben eine oder mehrere qualifizierte Personen mit deren Zustimmung als Sicherheitsberater für die Gefahrgutbeförderung (Gefahrgutbeauftragte) zu benennen. Die Unternehmen haben dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie binnen eines Monats nach Benennung oder Änderung der Benennung die Namen ihrer Gefahrgutbeauftragten sowie den Beginn und gegebenenfalls das Ende von deren Funktionsdauer mitzuteilen.

(2) ...

(3) Zu den Aufgaben des Gefahrgutbeauftragten gehört insbesondere auch die Überprüfung des nachstehenden Vorgehens und der nachstehenden Verfahren hinsichtlich der betroffenen Tätigkeiten:

1. – 11. ...

12. Einführung von Verfahren zur Überprüfung der Einhaltung der Vorschriften für das Be- und Entladen sowie

13. Vorhandensein des Sicherungsplans gemäß § 12b Abs. 7

(4) – (7) ...

(4) – (7) ...

(7a) Bei Schulungsveranstaltern im Bereich des Bundesheers und der Heeresverwaltung, bei denen ausschließlich Angehörige des Aktiv- und Milizstandes entsprechend den Bestimmungen der gemäß § 2 Z 1, 2 und 3 in Betracht kommenden Vorschriften über die Schulung der Gefahrgutbeauftragten geschult werden, bedarf es keiner Anerkennung gemäß Abs. 7. Von diesen Schulungsveranstaltern ausgestellte Bescheinigungen behalten ihre Gültigkeit bis zum Ablaufdatum auch dann, wenn deren Inhaber im Zeitraum zwischen Ausstellungs- und Ablaufdatum der Bescheinigung aus dem Aktiv- und Milizstand der genannten Institutionen ausscheiden. Eine Verlängerung der Gültigkeit kann diesfalls jedoch nur durch gemäß Abs. 7 Berechtigte erfolgen.

(7b) Bei Schulungsveranstaltungen des Bundesministeriums für Inneres, bei denen Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes entsprechend den Bestimmungen der gemäß § 2 Z 1, 2 und 3 in Betracht kommenden Vorschriften über die Schulung der Gefahrgutbeauftragten geschult werden, bedarf es keiner Anerkennung gemäß Abs. 7. Von diesem Schulungsveranstalter ausgestellte Bescheinigungen behalten ihre Gültigkeit bis zum Ablaufdatum auch dann, wenn deren Inhaber im Zeitraum zwischen Ausstellungs- und Ablaufdatum der Bescheinigung aus dem Aktivstand ausscheiden. Eine Verlängerung der Gültigkeit kann diesfalls jedoch nur durch gemäß Abs. 7 Berechtigte erfolgen.

(8) – (9) ...

(8) – (9) ...

Meldungen von Ereignissen

§ 12a. siehe Art 1 Z 10.

Sicherung

§ 12b. siehe Art 1 Z 10.

4. Abschnitt
**Besondere Bestimmungen über die Beförderung gefährlicher Güter
auf der Straße**

Besondere Pflichten von Beteiligten

§ 13.

(1) ...

(1a) Der Beförderer hat im Rahmen des § 7 Abs. 1

1.– 8. ...

(2) – (4) ...

(5) Der Zulassungsbesitzer

1. hat dafür zu sorgen, dass ein auf ihn zugelassenes Fahrzeug nur dann zur Beförderung gefährlicher Güter verwendet wird, wenn die Voraussetzungen gemäß § 6 erfüllt sind und
2. darf das Lenken einer Beförderungseinheit, mit der gefährliche Güter befördert werden, nur Personen überlassen, die im Sinne des § 14 besonders ausgebildet sind.

4. Abschnitt
**Besondere Bestimmungen über die Beförderung gefährlicher Güter
auf der Straße**

Besondere Pflichten von Beteiligten

§ 13.

(1) ...

(1a) Der Beförderer hat im Rahmen des § 7 Abs. 1

1. – 8. ...

9. dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug nur dann zur Beförderung gefährlicher Güter verwendet wird, wenn die Voraussetzungen gemäß § 6 erfüllt sind und
10. das Lenken einer Beförderungseinheit, mit der gefährliche Güter befördert werden, nur Personen zu überlassen, die im Sinne des § 14 besonders ausgebildet sind.

Besondere Ausbildung der Lenker

§ 14. (1) ...

(2) Der Veranstalter eines gemäß Abs. 3 anerkannten Lehrgangs ist berechtigt und verpflichtet, allen, die erfolgreich am Lehrgang teilgenommen haben, eine Bescheinigung gemäß Abs. 1 auszustellen.

(3) – (6) ...

(7) Bei Schulungsveranstaltungen des Bundesministeriums für Inneres, bei denen Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder Zollorgane entsprechend den Bestimmungen der für die Beförderung gefährlicher Güter auf Straßen mit öffentlichem Verkehr in Betracht kommenden Vorschriften geschult werden, bedarf es keiner Anerkennung gemäß Abs. 3.

(8) ...

Kontrollen auf der Straße

§ 15. (1) - (3) ...

(4) Die Kontrollen sind anhand der Prüfliste des Anhangs I der Richtlinie 95/50/EG des Rates vom 6. Oktober 1995 über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße, ABl. Nr. L 249 vom 17. Oktober 1995, S 35, geändert durch die Richtlinie 2001/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Mai 2001, ABl. Nr. L 168 vom 23. Juni 2001, S 23, durchzuführen und dürfen für einen Gefahrguttransport nicht länger als 90 Minuten dauern.

(5) – (8) ...

Besondere Ausbildung der Lenker

§ 14. (1) ...

(2) Der Veranstalter eines gemäß Abs. 3 anerkannten Lehrgangs ist berechtigt und verpflichtet, allen, die erfolgreich am Lehrgang teilgenommen haben, eine Bescheinigung gemäß Abs. 1 auszustellen. Er hat Verzeichnisse aller von ihm nach dem 30. Juni 2005 ausgestellten oder verlängerten Bescheinigungen binnen eines Monats nach Ausstellung oder Verlängerung in elektronischer Form in einem gängigen Tabellenformat unaufgefordert dem Landeshauptmann zur Verfügung zu stellen, der die Lehrgänge gemäß Abs. 3 anerkannt hat. Dieser hat auf dem neuesten Stand befindliche Verzeichnisse über alle gültigen Schulungsbescheinigungen gemäß Abs. 1 zu führen, die auf Grund dieser Lehrgänge nach dem 30. Juni 2005 ausgestellt oder verlängert wurden. Die Verzeichnisse müssen mindestens die mit Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festgelegten Daten beinhalten.

(3) – (6) ...

(7) Bei Schulungsveranstaltungen des Bundesministeriums für Inneres, bei denen Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes entsprechend den Bestimmungen der für die Beförderung gefährlicher Güter auf Straßen mit öffentlichem Verkehr in Betracht kommenden Vorschriften geschult werden, bedarf es keiner Anerkennung gemäß Abs. 3.

(8) ...

Kontrollen auf der Straße

§ 15. (1) - (3) ...

(4) Die Kontrollen sind anhand der Prüfliste des Anhangs I der Richtlinie 95/50/EG des Rates vom 6. Oktober 1995 über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße, ABl. Nr. L 249 vom 17. Oktober 1995, S 35, in der Fassung der Richtlinie der Kommission 2004/112/EG, ABl. Nr. L 367 vom 14.12.2004, S. 23 durchzuführen und dürfen für einen Gefahrguttransport nicht länger als 90 Minuten dauern. Festgestellte Mängel sind gemäß § 15a einzustufen.

(5) – (8) ...

(9) Im Rahmen der amtlichen Aufsicht gemäß § 47 Mineralölsteuergesetz 1995 und § 86 Alkoholsteuergesetz in Verbindung mit § 18 Zollrechts-Durchführungsgesetz dürfen bei Verbrauchsteuergegenständen, die gleichzeitig gefährliche Güter sind, außer den angeordneten und bereits durchgeführten Kontrollen während der Beförderung von Verbrauchsteuergegenständen auch Gefahrgutkontrollen durchgeführt werden. Bei diesen Kontrollen sind die für die Verbrauchsteuer zuständigen Zollbehörden von den geschulten Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes zu unterstützen.

Mängeleinstufung

§ 15a. siehe Art 1 Z 18.

Anordnung der Unterbrechung und vorläufige Untersagung der Beförderung

§ 16. (1) Bestehen Bedenken, ob die Zulässigkeit der Beförderung gegeben ist, so haben die Behörde oder Organe gemäß § 15 Abs. 1 die Unterbrechung der Beförderung anzuordnen. Die Anordnung der Unterbrechung ist aufzuheben, wenn festgestellte Mängel, die an Ort und Stelle ohne Gefährdung von Personen, Sachen oder der Umwelt und ohne Hilfe von besonders geschulten Personen sowie ohne besondere Werkzeuge und Vorrichtungen behoben werden können, behoben worden sind. Dies gilt nicht für die vorläufige Anordnung der Unterbrechung gemäß § 25 Abs. 3 dritter Satz.

Einfahrt in den Europäischen Wirtschaftsraum

§ 19. Nicht im Europäischen Wirtschaftsraum registrierten oder zum Verkehr zugelassenen Straßenfahrzeugen, mit denen gefährliche Güter entgegen den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes befördert werden, ist von den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes die Einfahrt in den Europäischen Wirtschaftsraum zu verweigern. Von der Verweigerung der Einfahrt kann abgesehen werden, wenn eine Gefährdung von Personen, Sachen und der Umwelt hiedurch nicht zu erwarten ist und sonst keine Bedenken gegen die Fortsetzung der Beförderung vorliegen.

Anordnung der Unterbrechung und vorläufige Untersagung der Beförderung

§ 16. (1) Bestehen Bedenken, ob die Zulässigkeit der Beförderung gegeben ist, so haben die Behörde oder Organe gemäß § 15 Abs. 1 die Unterbrechung der Beförderung anzuordnen. Die Anordnung der Unterbrechung ist aufzuheben, wenn

1. keine Mängel festgestellt wurden oder
2. nur Mängel festgestellt wurden, welche gemäß § 15a in Gefahrenkategorie III einzustufen sind, und die gegebenenfalls gemäß § 27 Abs. 4 festgesetzte Sicherheit geleistet wurde, oder
3. festgestellte Mängel, welche gemäß § 15a in Gefahrenkategorie II oder I einzustufen sind und an Ort und Stelle (§ 15 Abs. 5) ohne Gefährdung von Personen, Sachen oder der Umwelt und ohne Hilfe von besonders geschulten Personen sowie ohne besondere Werkzeuge und Vorrichtungen behoben werden können, behoben worden sind, und die gegebenenfalls gemäß § 27 Abs. 4 festgesetzte Sicherheit geleistet wurde.

entfällt

Kontrollen in Unternehmen

§ 20. (1) - (2) ...

(3) Die Kontrollen sind in dem VAIG 1994, BGBl. Nr. 650/1994, unterliegenden Unternehmen von den für die Kontrolle der Einhaltung der ArbeitnehmerInnenschutzbestimmungen gemäß VAIG zuständigen Organen durchzuführen.

(4) Werden Verstöße im Bereich der Gefahrguttransporte festgestellt, so sind die in Abs. 3 genannten Organe ermächtigt,

1. für beabsichtigte Transporte das Verlassen des Unternehmens zu untersagen, bis diese in einen vorschriftsmäßigen Zustand versetzt worden sind, oder
2. andere geeignete Maßnahmen vorzusehen.

Über diese Untersagungen oder Maßnahmen ist auf Verlangen eine Bestätigung auszufertigen.

Amtshilfe

§ 21. (1) Die Behörden gewähren Amtshilfe bei der Durchführung der Richtlinie 95/50/EG über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße, ABl. Nr. L 249 vom 17.10.1995, S 35, in der Fassung der Richtlinie 2001/26/EG, ABl. Nr. L 168 vom 23.6.2001, S. 23.

Kontrollberichte

§ 22. (1) - (2) ...

(3) Der Bundesminister für Inneres hat aus diesen Berichten einen gesamtösterreichischen Bericht zu erstellen, diesen gemäß Artikel 9 Abs. 1 der Richtlinie 95/50/EG des Rates über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße der Europäischen Kommission zu übermitteln und dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, dem Bundesministerium für Finanzen sowie allen Landeshauptmännern zur Verfügung zu stellen.

Kontrollen in Unternehmen

§ 20. (1) - (2) ...

(3) Zu diesen Kontrollen sind die gemäß § 25 zuständigen Behörden und die diesen zur Verfügung stehenden Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes ermächtigt. Diese können

1. für beabsichtigte Transporte das Verlassen des Unternehmens untersagen, bis diese in einen vorschriftsmäßigen Zustand versetzt worden sind, oder
2. andere geeignete Maßnahmen vorsehen.

Für diese Untersagungen und anderen Maßnahmen gelten die §§ 15 bis 18 sinngemäß.

(4) entfällt

Amtshilfe

§ 21. (1) Die Behörden gewähren Amtshilfe bei der Durchführung der Richtlinie 95/50/EG über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße, ABl. Nr. L 249 vom 17.10.1995, S 35, in der Fassung der Richtlinie der Kommission 2004/112/EG, ABl. Nr. L 367 vom 14.12.2004, S. 23.

Kontrollberichte

§ 22. (1) - (2) ...

(3) Der Bundesminister für Inneres hat aus diesen Berichten einen gesamtösterreichischen Bericht zu erstellen, diesen gemäß Artikel 9 Abs. 1 der Richtlinie 95/50/EG des Rates über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße der Europäischen Kommission zu übermitteln und dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sowie allen Landeshauptmännern zur Verfügung zu stellen.

5. Abschnitt

Besondere Bestimmungen über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Eisenbahn

Besondere Pflichten von Beteiligten

§ 23. (1) ...

(2) Der Beförderer, der die gefährlichen Güter am Abgangsort übernimmt, hat im Rahmen des § 7 Abs. 1 durch repräsentative Stichproben insbesondere

Abweichende Kennzeichnung bei der Stückgutbeförderung

§ 24. Bei Beförderungen von Versandstücken mit der Eisenbahn, die ausschließlich auf österreichischem Gebiet stattfinden, dürfen anstelle der gemäß den in § 2 Z 2 lit. a angeführten Vorschriften erforderlichen Großzettel (Placards) andere allgemeine orangefarbene Gefahrguthinweise an den Fahrzeugen angebracht werden.

5. Abschnitt

Besondere Bestimmungen über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Eisenbahn

Besondere Pflichten von Beteiligten

§ 23. (1) ...

(2) Der Beförderer hat sich im Rahmen des § 7 Abs. 1 zu vergewissern, dass das zuständige bei der Beförderung tätige Personal entsprechend den gemäß § 2 Z 2 in Betracht kommenden Vorschriften über seine Pflichten, über die Besonderheiten des Schienenverkehrs und über das Verhalten bei Unfällen oder Zwischenfällen ausreichend in Kenntnis gesetzt und unterwiesen worden ist. Weiters hat der Beförderer, der die gefährlichen Güter am Abgangsort übernimmt, im Rahmen des § 7 Abs. 1 durch repräsentative Stichproben insbesondere

Abweichende Kennzeichnung bei der Stückgutbeförderung

§ 24. Bei Beförderungen von Versandstücken auf der Eisenbahn, die ausschließlich auf österreichischem Gebiet stattfinden, dürfen anstelle der gemäß den in § 2 Z 2 angeführten Vorschriften erforderlichen Großzettel (Placards), mit Ausnahme solcher nach Muster 1, 1.5 oder 1.6, in die Wagenzettel integrierte rechteckige orangefarbene Gefahrguthinweise, die eine Grundlinie von 180 mm, eine Höhe von 76 mm und einen schwarzen Rand von 5 mm aufweisen, an den Fahrzeugen angebracht werden.“

6. Abschnitt

Besondere Bestimmungen über die Beförderung gefährlicher Güter auf Wasserstraßen

Besondere Pflichten von Beteiligten

§ 24a. (1) Der Beförderer, der die gefährlichen Güter an der Ladestelle übernimmt, hat im Rahmen des § 7 Abs. 1, gegebenenfalls anhand der Beförderungspapiere, insbesondere

1. zu prüfen, ob die zu befördernden gefährlichen Güter nach den gemäß § 2 Z 3 in Betracht kommenden Vorschriften zur Beförderung zugelassen sind;
2. sich zu vergewissern, dass die vorgeschriebenen Unterlagen an Bord mitgeführt werden;
3. sich zu vergewissern, dass die Verpackungen, Großverpackungen, Großpackmittel (IBC), Tankfahrzeuge, Batterie-Fahrzeuge, Aufsetztanks, Gascontainer mit mehreren Elementen (MEGC) ortsbeweglichen Tanks oder Tankcontainer keine offensichtlichen Mängel, keine Undichtheiten oder Risse aufweisen, dass keine Ausrüstungsteile fehlen usw.;
4. sich zu vergewissern, dass die für die Verpackungen, Großverpackungen, Großpackmittel (IBC), Tankfahrzeuge, Batterie-Fahrzeuge, Aufsetztanks, Gascontainer mit mehreren Elementen (MEGC) ortsbeweglichen Tanks oder Tankcontainer vorgeschriebenen Gefährzettel, Großzettel (Placards) und Kennzeichnungen angebracht sind;
5. sich zu vergewissern, dass die für das Schiff vorgeschriebenen Kennzeichnungen angebracht sind;
6. sich zu vergewissern, dass die in den schriftlichen Weisungen vorgeschriebene Ausstattung an Bord mitgeführt wird, und
7. sich zu vergewissern, dass beim Laden, Befördern, Löschen und sonstigen Handhaben von gefährlichen Gütern in Laderäumen oder Ladetanks die besonderen Vorschriften beachtet werden.

Der Beförderer kann jedoch in den Fällen der Z 1 bis 4 und 7 auf die ihm von anderen Beteiligten zur Verfügung gestellten Informationen und Daten vertrauen.

6. Abschnitt

Besondere Bestimmungen über die Beförderung gefährlicher Güter auf Wasserstraßen

Besondere Pflichten von Beteiligten

§ 24a. (1) Der Beförderer hat im Rahmen des § 7 Abs. 1 insbesondere

1. zu prüfen, ob die zu befördernden gefährlichen Güter nach den gemäß § 2 Z 3 in Betracht kommenden Vorschriften zur Beförderung zugelassen sind;
2. sich zu vergewissern, dass die vorgeschriebenen Unterlagen an Bord des Fahrzeugs mitgeführt werden;
3. sich durch eine Sichtprüfung zu vergewissern, dass die Fahrzeuge und Ladungen keine offensichtlichen Mängel, keine Undichtheiten oder Risse aufweisen, keine Ausrüstungsteile fehlen usw.;
4. sich zu vergewissern, dass die Fahrzeuge nicht überladen sind;
5. sich zu vergewissern, dass die für das Fahrzeug vorgeschriebenen Kennzeichnungen angebracht sind;
6. sich zu vergewissern, dass die in den schriftlichen Weisungen vorgeschriebene Ausstattung an Bord des Fahrzeugs mitgeführt wird;
7. sich zu vergewissern, dass beim Laden, Befördern, Löschen und sonstigen Handhaben von gefährlichen Gütern in Laderäumen oder Ladetanks die besonderen Vorschriften beachtet werden, und
8. sich zu vergewissern, dass das zuständige bei der Beförderung tätige Personal entsprechend den gemäß § 2 Z 3 in Betracht kommenden Vorschriften über seine Pflichten und über die Besonderheiten der Beförderung und über das Verhalten bei Unfällen oder Zwischenfällen ausreichend in Kenntnis gesetzt und unterwiesen worden ist.

Dies ist gegebenenfalls anhand der Beförderungsdokumente und der Begleitpapiere durch eine Sichtprüfung des Fahrzeugs oder des Containers und gegebenenfalls der Ladung durchzuführen. Der Beförderer kann jedoch in den Fällen der Z 1, 2 und 7 auf die ihm von anderen Beteiligten zur Verfügung gestellten Informationen und Daten vertrauen.

(2)

(3) Unbeschadet der ihm gemäß § 7 Abs. 6 erwachsenden Verpflichtungen hat der Befüller

1. sofern erforderlich, bei der Beförderung von Stoffen mit einem Schmelzpunkt von größer gleich 0° C eine Heizinstruktion mitzugeben;
2. sicherzustellen, dass der Grenzwertgeber für die Auslösung der Überlauf-sicherung die von der Landanlage übergebene und gespeiste Stromschleife unterbricht und dass er Maßnahmen gegen ein Überlaufen vornimmt;
3. sicherzustellen, dass im Bereich des Vor- und des Hinterschiffes geeignete Mittel vorhanden sind, um das Schiff auch in Notfällen zu verlassen, und
4. sicherzustellen, dass in der Gasrückführ- oder Gaspendelleitung eine Flammendurchschlagsicherung vorhanden ist, welche das Schiff gegen De-tonation und Flammendurchschlag von Land aus schützt.

(4) Abweichend von § 3 Z 6 ist Verlader das Unternehmen, das verpackte gefährliche Güter in ein Schiff oder in ein Straßenfahrzeug oder in einen Groß-container verlädt.

(2)

(3) Unbeschadet der ihm gemäß § 7 Abs. 6 erwachsenden Verpflichtungen hat der Befüller

1. sofern erforderlich, bei der Beförderung von Stoffen mit einem Schmelzpunkt von größer gleich 0° C eine Heizinstruktion mitzugeben;
2. sicherzustellen, dass der Grenzwertgeber für die Auslösung der Überlauf-sicherung die von der Landanlage übergebene und gespeiste Stromschleife unterbricht und dass er Maßnahmen gegen ein Überlaufen vornimmt;
3. sicherzustellen, dass im Bereich des Vor- und des Hinterschiffes geeignete Mittel vorhanden sind, um das Schiff auch in Notfällen zu verlassen,
4. sicherzustellen, dass in der Gasrückführ- oder Gaspendelleitung eine Flammendurchschlagsicherung vorhanden ist, welche das Schiff gegen Detonation und Flammendurchschlag von Land aus schützt, und
5. die sonstigen in den gemäß § 2 Z 3 in Betracht kommenden Vorschriften vorgesehenen Handlungen beim Beladen von Schiffen und Befüllen von Ladetanks vorzunehmen.

entfällt

(5) Unbeschadet der ihm gemäß § 7 Abs. 8 erwachsenden Verpflichtungen hat der Verloader

1. sicherzustellen, dass im Bereich des Vor- und des Hinterschiffes geeignete Mittel vorhanden sind, um das Schiff auch in Notfällen zu verlassen, und
2. die in den schriftlichen Weisungen geforderten Materialien und zusätzliche Schutzausrüstung dem Schiffsführer mitzugeben.

(4) Unbeschadet der ihm gemäß § 7 Abs. 8 erwachsenden Verpflichtungen hat der Verloader

1. sicherzustellen, dass im Bereich des Vor- und des Hinterschiffes geeignete Mittel vorhanden sind, um das Schiff auch in Notfällen zu verlassen, und
2. die in den schriftlichen Weisungen geforderten Materialien und zusätzliche Schutzausrüstung dem Schiffsführer mitzugeben.

(5) Unbeschadet der ihm gemäß § 7 Abs. 9 erwachsenden Verpflichtungen hat der Empfänger

1. die in den gemäß § 2 Z 3 in Betracht kommenden Vorschriften vorgesehenen Handlungen beim Löschen von Schiffen vorzunehmen;
2. sich zu vergewissern, dass im Bereich des Vor- und des Hinterschiffes geeignete Mittel vorhanden sind, um das Schiff auch in Notfällen zu verlassen;
3. in den auf Grund der gemäß § 2 Z 3 in Betracht kommenden Vorschriften vorgesehenen Fällen sicherzustellen, dass in der Gasrückführ- oder Gaspendelleitung eine Flammendurchschlagsicherung vorhanden ist, welche das Schiff gegen Detonation und Flammendurchschlag von Land aus schützt;
4. sich zu vergewissern, dass die von ihm zur Verfügung gestellten Dichtungen zwischen den Verbindungsflanschen der Schiff-Land Verbindung der Lade- und Löschleitungen aus Baustoffen bestehen, die weder durch die Ladung angegriffen werden oder eine Zersetzung der Ladung verursachen noch mit ihr schädliche oder gefährliche Verbindungen eingehen können, und
5. sich zu vergewissern, dass für die gesamte Dauer des Umschlags eine stetige und zweckmäßige Überwachung sichergestellt ist.

8. Abschnitt

Besondere Bestimmungen über die Beförderung gefährlicher Güter im Rahmen der Zivilluftfahrt

Besondere Ausbildung

§ 24c. (1) Sehen die gemäß § 2 Z 5 in Betracht kommenden Vorschriften eine besondere Ausbildung von an der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligten vor, so darf diese in Österreich nur im Rahmen von Lehrgängen durchgeführt werden, die vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie mit Bescheid anerkannt worden sind.

(2)

(3) Für die Bescheide gemäß Abs. 1 sind Verwaltungsabgaben in nachstehender Höhe zu entrichten:

1. für den Anerkennungsbescheid290 Euro

und

2. für den Bescheid über die Änderung der Anerkennung72 Euro.

9. Abschnitt

Behörden und Sachverständige, Strafbestimmungen, Schluß- und Übergangsbestimmungen

Zuständige Behörden

§ 25. (1) ...

(2) Bei Beförderungen gemäß § 1 Abs. 1 Z 1 hat an der Vollziehung dieses Bundesgesetzes durch die Bezirksverwaltungsbehörde und den Landeshauptmann die Bundesgendarmerie mitzuwirken. Die Bundesgendarmerie hat

1. die Einhaltung der Vorschriften dieses Bundesgesetzes, der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen und der anderen gemäß § 2 in Betracht kommenden Vorschriften zu überwachen,
2. Maßnahmen, die für die Einleitung oder Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind, zu treffen und
3. in den in diesem Bundesgesetz ausdrücklich vorgesehenen Fällen einzuschreiten.

8. Abschnitt

Besondere Bestimmungen über die Beförderung gefährlicher Güter im Rahmen der Zivilluftfahrt

Besondere Ausbildung

§ 24c. (1) Sehen die gemäß § 2 Z 5 in Betracht kommenden Vorschriften eine besondere Ausbildung von an der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligten vor, so darf diese in Österreich nur im Rahmen von Lehrgängen durchgeführt werden, die von der Austro Control GmbH mit Bescheid anerkannt worden sind.

(2)

(3) Für die Bescheide gemäß Abs. 1 sind Verwaltungsabgaben in nachstehender Höhe zu entrichten:

1. für den Anerkennungsbescheid581 Euro

und

2. für den Bescheid über die Änderung der Anerkennung145 Euro.

9. Abschnitt

Behörden und Sachverständige, Strafbestimmungen, Schluss- und Übergangsbestimmungen

Zuständige Behörden

§ 25. (1) ...

(2) Bei Beförderungen gemäß § 1 Abs. 1 Z 1 hat an der Vollziehung dieses Bundesgesetzes durch die Bezirksverwaltungsbehörde, die Bundespolizeidirektion und den Landeshauptmann die Bundespolizei mitzuwirken. Die Bundespolizei hat

1. die Einhaltung der Vorschriften dieses Bundesgesetzes, der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen und der anderen gemäß § 2 in Betracht kommenden Vorschriften zu überwachen,
2. Maßnahmen, die für die Einleitung oder Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind, zu treffen und
3. in den in diesem Bundesgesetz ausdrücklich vorgesehenen Fällen einzuschreiten.

(3) Zollorgane haben bei Wahrnehmung der ihnen sonst obliegenden Aufgaben an der Vollziehung dieses Bundesgesetzes durch Überwachung der Einhaltung seiner Vorschriften, der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen und der anderen gemäß § 2 in Betracht kommenden Vorschriften mitzuwirken. Soweit die Zollorgane gemäß § 14 Abs. 7 geschult wurden, haben sie überdies auch die in Abs. 2 zweiter Satz Z 1 bis 3 genannten Befugnisse der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes. Ergeben sich allerdings bei Kontrollen außerhalb von Zollamtsplätzen, insbesondere bei Kontrollen mobiler Einheiten (§ 8 Zollrechts-Durchführungsgesetz, BGBl. Nr. 659/1994) Bedenken, ob eine bestimmte Beförderung zulässig ist, so haben diese Zollorgane, sofern sich diese Bedenken nicht anders zerstreuen lassen, vorläufig die Unterbrechung der Beförderung anzuordnen und das unverzügliche Einschreiten von Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes zu veranlassen.

Sachverständige

§ 26. (1) Behördlich anerkannte Prüfstellen und Sachverständige im Sinne der gemäß § 2 in Betracht kommenden Vorschriften sind, im Rahmen ihrer Befugnisse,

1. Prüf-, Überwachungs- und Zertifizierungsstellen, die gemäß dem Akkreditierungsgesetz, BGBl. Nr. 468/1992, akkreditiert oder solche, deren Berichte oder Zertifizierungen gemäß § 3 des Akkreditierungsgesetzes als inländischen gleichzuhalten anerkannt worden sind, oder
2. Ziviltechniker, die gemäß dem Ziviltechnikergesetz 1993, BGBl. Nr. 156/1994, befugt sind, bestimmte, in den gemäß § 2 in Betracht kommenden Vorschriften vorgeschriebene Untersuchungen und Prüfungen durchzuführen und darüber Befunde und Gutachten auszustellen, oder
3. Prüfstellen und Sachverständige gemäß den verkehrsträgerspezifischen generellen Vorschriften.

(3) entfällt. Abs. 4 erhält die Absatzbezeichnung „(3)“.

Sachverständige

§ 26. (1) Behördlich anerkannte Prüfstellen und Sachverständige im Sinne der gemäß § 2 in Betracht kommenden Vorschriften sind, im Rahmen ihrer Befugnisse,

1. Prüf-, Überwachungs- und Zertifizierungsstellen, die gemäß dem Akkreditierungsgesetz, BGBl. Nr. 468/1992, akkreditiert oder solche, deren Berichte oder Zertifizierungen gemäß § 3 des Akkreditierungsgesetzes als inländischen gleichzuhalten anerkannt worden sind, oder
2. Ziviltechniker, die gemäß dem Ziviltechnikergesetz 1993, BGBl. Nr. 156/1994, und Technische Büros – Ingenieurbüros (Beratende Ingenieure), die gemäß § 134 GewO 1994 befugt sind, bestimmte, in den gemäß § 2 in Betracht kommenden Vorschriften vorgeschriebene Untersuchungen und Prüfungen durchzuführen und darüber Befunde und Gutachten auszustellen, oder
3. die Bundesanstalt für Verkehr oder
4. Prüfstellen und Sachverständige gemäß den verkehrsträgerspezifischen generellen Vorschriften.

Für die gemäß Z 2, 3 oder 4 Tätigen dürfen keine Interessenskonflikte vorliegen.

(2)

(2) ...

(3) Die Kennzeichnung der Verpackungen und Tanks gemäß Abs. 2 hat „A/X..... – Y.....“ zu lauten, wobei X für die gemäß Abs. 2 zugewiesene bzw. gemäß § 29 Abs. 2 weiterhin gültige Kurzbezeichnung der Prüfstelle oder des Sachverständigen und Y für eine von der Prüfstelle oder dem Sachverständigen frei gewählte numerische oder alphanumerische Zeichenfolge zwecks Registrierung steht. Sind Gefäße nach den Bestimmungen der Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit über ortsbewegliche Druckgeräte (ortsbewegliche Druckgeräteverordnung - ODGVO), BGBl. II Nr. 291/2001 in der jeweils geltenden Fassung gekennzeichnet, so gilt diese Kennzeichnung auch als solche gemäß diesem Absatz.

Strafbestimmungen, besondere Vorschriften für das Strafverfahren

§ 27. (1) Wer

1. als Beförderer gefährliche Güter entgegen § 13 Abs. 1a, § 23 Abs. 2 oder § 24a Abs. 1 befördert oder
2. als Absender gefährliche Güter entgegen § 7 Abs. 3, § 13 Abs. 1 oder § 23 Abs. 1 zur Beförderung übergibt oder
3. als Auftraggeber gefährliche Güter entgegen § 7 Abs. 4 befördern lässt oder
4. Schulungskurse für Gefahrgutbeauftragte veranstaltet (§ 11), ohne dass diese vom Landeshauptmann anerkannt worden sind, oder
5. Lehrgänge zur besonderen Ausbildung von Lenkern veranstaltet (§ 14), ohne dass diese vom Landeshauptmann anerkannt worden sind, oder
6. Lehrgänge zur besonderen Ausbildung gemäß § 24b Abs. 1 veranstaltet, ohne dass diese vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie anerkannt worden sind, oder
7. Lehrgänge zur besonderen Ausbildung gemäß § 24c Abs. 1 veranstaltet, ohne dass diese vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie anerkannt worden sind,

begeht, wenn die Tat nicht den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet oder nach anderen Verwaltungsstrafbestimmungen mit strengerer Strafe bedroht ist, eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe von 726 Euro bis 43 603 Euro, im Fall ihrer Uneinbringlichkeit mit einer Ersatzfreiheitsstrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen.

Strafbestimmungen, besondere Vorschriften für das Strafverfahren

§ 27. (1) Wer

1. Schulungskurse für Gefahrgutbeauftragte veranstaltet (§ 11), ohne dass diese von der Behörde anerkannt worden sind, oder
 2. Lehrgänge zur besonderen Ausbildung von Lenkern veranstaltet (§ 14), ohne dass diese von der Behörde anerkannt worden sind, oder
 3. Lehrgänge zur besonderen Ausbildung gemäß § 24b Abs. 1 veranstaltet, ohne dass diese von der Behörde anerkannt worden sind, oder
 4. Lehrgänge zur besonderen Ausbildung gemäß § 24c Abs. 1 veranstaltet, ohne dass diese von der Behörde anerkannt worden sind,
- begeht, wenn die Tat nicht den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet oder nach anderen Verwaltungsstrafbestimmungen mit strengerer Strafe bedroht ist, eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe von 1000 Euro bis 50 000 Euro, im Fall ihrer Uneinbringlichkeit mit einer Ersatzfreiheitsstrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen.

(2) Wer

1. als Verpacker entgegen § 7 Abs. 5 gefährliche Güter verpackt oder Versandstücke mit gefährlichen Gütern zur Beförderung vorbereitet oder
2. als Befüller entgegen § 7 Abs. 6, § 23 Abs. 3 oder § 24a Abs. 3 Tanks, Ladetanks, Batterie-Fahrzeuge, Batteriewagen oder Gascontainer mit mehreren Elementen (MEGC) oder Fahrzeuge oder Container für Güter in loser Schüttung befüllt oder die gefährlichen Güter zur Beförderung vorbereitet oder Fahrzeuge nicht kontrolliert oder
3. als Betreiber eines Tankcontainers, eines ortsbeweglichen Tanks oder eines Kesselwagens entgegen § 7 Abs. 7 nicht für die Einhaltung der ihn betreffenden Bestimmungen sorgt oder
4. als Verlader gefährliche Güter entgegen § 7 Abs. 8 verlädt oder übergibt oder
5. als Empfänger entgegen § 7 Abs. 9 die ihn betreffenden Bestimmungen nicht einhält oder
6. entgegen § 11 Abs. 1 keinen oder einen nicht ausreichend qualifizierten Gefahrgutbeauftragten benennt oder den Namen nicht mitteilt oder einen Gefahrgutbeauftragten benennt oder einsetzt, obwohl dieser entgegen § 11 Abs. 5 keinen gültigen Schulungsnachweis besitzt, oder
7. als Unternehmensleiter entgegen § 11 Abs. 2 seine Verantwortung hinsichtlich des Gefahrgutbeauftragten nicht wahrnimmt oder
8. als Gefahrgutbeauftragter entgegen § 11 Abs. 2 seine Aufgaben nicht wahrnimmt oder
9. als Lenker entgegen § 13 Abs. 2 bis 4, § 15 Abs. 5 und 6 oder § 18 Abs. 2 und 4 eine Beförderungseinheit, mit der gefährliche Güter befördert werden, in Betrieb nimmt oder lenkt, Begleitpapiere oder Ausstattungsgegenstände nicht mitführt oder nicht auf Verlangen aushändigt, der Behörde nicht auf Verlangen die notwendigen Mengen oder Teile der beförderten gefährlichen Güter zur Verfügung stellt oder die in § 18 Abs. 2 angeführten Nachweise oder sonstigen Unterlagen vorlegt oder den Bescheid über die Einschränkung der Beförderung oder der Beförderungsgenehmigung nicht mitführt oder nicht auf Verlangen aushändigt oder

(2) Wer

1. als Absender gefährliche Güter entgegen § 7 Abs. 3 Z 1 zur Beförderung übergibt oder
 2. als Verlader gefährliche Güter entgegen § 7 Abs. 8 Z 1 verlädt oder übergibt oder
 3. als Beförderer gefährliche Güter entgegen § 13 Abs. 1a Z 1, 7 oder 8, § 23 Abs. 2 1. Satz oder Z 1 oder 4 oder § 24a Abs. 1 Z 1, 6, 7 oder 8 befördert oder
 4. entgegen § 11 Abs. 1 keinen oder einen nicht ausreichend qualifizierten Gefahrgutbeauftragten benennt oder einen Gefahrgutbeauftragten benennt oder einsetzt, obwohl dieser entgegen § 11 Abs. 5 keinen gültigen Schulungsnachweis besitzt,
- begeht, wenn die Tat nicht den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet oder nach anderen Verwaltungsstrafbestimmungen mit strengerer Strafe bedroht ist, eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe von 750 Euro bis 50 000 Euro, im Fall ihrer Uneinbringlichkeit mit einer Ersatzfreiheitsstrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen.

10. als Zulassungsbesitzer entgegen § 13 Abs. 5 nicht für die Einhaltung der dort enthaltenen Bestimmungen sorgt oder
11. entgegen § 16 Abs. 2 erster Satz eine Beförderungseinheit, mit der gefährliche Güter befördert werden, in Betrieb nimmt oder lenkt oder
12. entgegen § 16 Abs. 4 letzter Satz die getroffenen Vorsichtsmaßnahmen nicht beachtet oder Anordnungen nicht befolgt oder
13. einer gemäß § 16 Abs. 5 getroffenen Entscheidung zuwiderhandelt oder
14. die gemäß § 17 Abs. 1 und 2 angeordneten Maßnahmen nicht trifft oder nicht befolgt oder
15. in sonstiger Weise den in § 2 Z 1 bis 3 angeführten Vorschriften oder den Vorschriften dieses Bundesgesetzes zuwiderhandelt oder
16. den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen zuwiderhandelt oder
17. den auf Grund der in § 2 Z 1 bis 3 angeführten Vorschriften, dieses Bundesgesetzes oder einer Verordnung erlassenen Bescheiden zuwiderhandelt, begeht, wenn die Tat nicht den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet oder nach anderen Verwaltungsstrafbestimmungen mit strengerer Strafe bedroht ist, eine Verwaltungsübertretung und ist mit einer Geldstrafe von 72 Euro bis 3 633 Euro, im Fall der Z 9 in Verbindung mit § 13 Abs. 4 mit einer Geldstrafe von 363 Euro bis 3 633 Euro, im Fall ihrer Uneinbringlichkeit mit einer Ersatzfreiheitsstrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen.

(3) Ist der Lenker auch Verpacker, Befüller oder Verlader (§ 7 Abs. 5, 6 oder 8), so schließt eine Übertretung nach Abs. 2 Z 9 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 Z 3 eine solche nach Abs. 2 Z 1 in Verbindung mit § 7 Abs. 5, nach Abs. 2 Z 2 in Verbindung mit § 7 Abs. 6 oder nach Abs. 2 Z 4 in Verbindung mit § 7 Abs. 8 aus.

(3) Wer

1. als Absender gefährliche Güter entgegen § 7 Abs. 3 Z 2 oder 4 oder § 13 Abs. 1 Z 1 oder § 23 Abs. 1 zur Beförderung übergibt oder
2. als Auftraggeber gefährliche Güter entgegen § 7 Abs. 4 befördern lässt oder
3. als Befüller entgegen § 7 Abs. 6, § 23 Abs. 3 oder § 24a Abs. 3 Tanks, Ladetanks, Batterie-Fahrzeuge, Batteriewagen oder Gascontainer mit mehreren Elementen (MEGC) oder Fahrzeuge oder Container für Güter in loser Schüttung befüllt oder die gefährlichen Güter zur Beförderung vorbereitet oder Fahrzeuge nicht kontrolliert oder
4. als Verlader gefährliche Güter entgegen § 7 Abs. 8 Z 2, 3, 4 oder 5 oder § 24a Abs. 4 verlädt oder übergibt oder
5. als Beförderer gefährliche Güter entgegen § 13 Abs. 1a Z 2, 3, 4, 6, 9 oder 10 oder § 23 Abs. 2 Z 2, 3 oder 6 oder § 24a Abs. 1 Z 2, 3, 4 oder 5 befördert oder
6. als Lenker entgegen § 13 Abs. 2 bis 4, § 15 Abs. 5 und 6 oder § 18 Abs. 2 und 4 eine Beförderungseinheit, mit der gefährliche Güter befördert werden, in Betrieb nimmt oder lenkt, Begleitpapiere oder Ausstattungsgegenstände nicht mitführt oder nicht auf Verlangen aushändigt, der Behörde nicht auf Verlangen die notwendigen Mengen oder Teile der beförderten gefährlichen Güter zur Verfügung stellt oder die in § 18 Abs. 2 angeführten Nachweise oder sonstigen Unterlagen vorlegt oder den Bescheid über die Einschränkung der Beförderung oder der Beförderungsgenehmigung nicht mitführt oder nicht auf Verlangen aushändigt oder
7. als Verpacker entgegen § 7 Abs. 5 gefährliche Güter verpackt oder Versandstücke mit gefährlichen Gütern zur Beförderung vorbereitet oder
8. als Betreiber eines Tankcontainers, eines ortsbeweglichen Tanks oder eines Kesselwagens entgegen § 7 Abs. 7 nicht für die Einhaltung der ihn betreffenden Bestimmungen sorgt oder
9. als Empfänger entgegen § 7 Abs. 9 oder § 24a Abs. 5 die ihn betreffenden Bestimmungen nicht einhält oder
10. als Unternehmensleiter entgegen § 11 Abs. 2 seine Verantwortung hinsichtlich des Gefahrgutbeauftragten nicht wahrnimmt oder
11. als Gefahrgutbeauftragter entgegen § 11 Abs. 2 seine Aufgaben nicht wahrnimmt oder

12. entgegen § 16 Abs. 2 erster Satz eine Beförderungseinheit, mit der gefährliche Güter befördert werden, in Betrieb nimmt oder lenkt oder
 13. entgegen § 16 Abs. 4 letzter Satz die getroffenen Vorsichtsmaßnahmen nicht beachtet oder Anordnungen nicht befolgt oder
 14. einer gemäß § 16 Abs. 5 getroffenen Entscheidung zuwiderhandelt oder
 15. die gemäß § 17 Abs. 1 und 2 angeordneten Maßnahmen nicht trifft oder nicht befolgt oder
 16. in sonstiger Weise den in § 2 Z 1 bis 4 angeführten Vorschriften oder den Vorschriften dieses Bundesgesetzes zuwiderhandelt oder
 17. den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen zuwiderhandelt oder
 18. den auf Grund der in § 2 Z 1 bis 4 angeführten Vorschriften, dieses Bundesgesetzes oder einer Verordnung erlassenen Bescheiden zuwiderhandelt, begeht, wenn die Tat nicht den Tatbestand einer in die Zuständigkeit der Gerichte fallenden strafbaren Handlung bildet oder nach anderen Verwaltungsstrafbestimmungen mit strengerer Strafe bedroht ist, eine Verwaltungsübertretung und ist,
 - a) wenn gemäß § 15a in Gefahrenkategorie I einzustufen ist, mit einer Geldstrafe von 750 Euro bis 50 000 Euro oder
 - b) wenn gemäß § 15a in Gefahrenkategorie II einzustufen ist, mit einer Geldstrafe von 100 Euro bis 4000 Euro oder
 - c) wenn gemäß § 15a in Gefahrenkategorie III einzustufen ist mit einer Geldstrafe bis 70 Euro,
- im Fall der Uneinbringlichkeit mit einer Ersatzfreiheitsstrafe zu bestrafen, die bei Geldstrafen gemäß lit. a oder b bis zu sechs Wochen betragen kann. Geldstrafen gemäß lit. c können auch durch Organstrafverfügung gemäß § 50 VStG eingehoben werden.

(4) Als vorläufige Sicherheit im Sinne des § 37a VStG, BGBl. Nr. 52/1991, kann bei Verdacht einer Übertretung gemäß Abs. 1 ein Betrag bis 7 267 Euro, bei Verdacht einer Übertretung gemäß Abs. 2 ein Betrag bis 2 180 Euro festgesetzt werden. Der Lenker der Beförderungseinheit gilt als Vertreter des Beförderers, falls nicht dieser selbst oder ein von ihm bestellter Vertreter bei den Amtshandlungen anwesend ist.

(5) Die Behörde hat im Straferkenntnis im Sinne des § 57 VStG auch über die aus einer Übertretung gemäß Abs. 1 oder 2 abgeleiteten privatrechtlichen Ansprüche des Straßenerhalters und der den Aufwand der Katastropheneinsatzorgane tragenden Gebietskörperschaft gegen die Beschuldigten zu entscheiden.

(6) Bei der Einbringung von Fahrzeugen in das Bundesgebiet sind Übertretungen gemäß Abs. 1 oder 2 auch strafbar, wenn sie auf dem Wege von einer österreichischen Grenzabfertigungsstelle, die auf ausländischem Gebiet liegt, zur Staatsgrenze begangen werden. Auch der Versuch einer solchen Übertretung ist strafbar.

(7) In den Fällen des Abs. 1 Z 1 gilt als Tatort der Ort der Betretung.

Übergangsbestimmungen

§ 29. (1) Fahrzeuge gemäß § 3 Z 8 lit. a, die vor dem 1. Jänner 1997 gebaut wurden, dürfen, wenn sie zwar nicht diesem Bundesgesetz entsprechen, aber nach den am 31. Dezember 1996 geltenden österreichischen Rechtsvorschriften gebaut wurden, bis zum 31. Dezember 2011 für den Vorschriften gemäß § 2 Z 1 lit. a unterliegende Beförderungen weiter verwendet werden, wenn sie auf dem nach den am 31. Dezember 1996 geltenden österreichischen Rechtsvorschriften erforderlichen Sicherheitsstand gehalten werden. Dasselbe gilt für die Weiterverwendung von Fahrzeugen gemäß § 3 Z 8 lit. b für den Vorschriften gemäß § 2 Z 2 lit. a unterliegende Beförderungen.

(2) ...

(3) Weiters bleiben als Übergangsbestimmungen in Kraft:

1. § 1 Abs. 5 Z 1 des in § 28 Z 1 angeführten Bundesgesetzes bis 31. Dezember 1998 und
2. § 17 der in § 28 Z 11 angeführten Verordnung bis 11. Februar 2001.

(4) Als vorläufige Sicherheit im Sinne des § 37a VStG, BGBl. Nr. 52/1991, kann bei Verdacht einer Übertretung gemäß Abs. 2 oder gemäß Abs. 3 lit. a ein Betrag bis 7 500 Euro, bei Verdacht einer Übertretung gemäß Abs. 3 lit. b ein Betrag bis 2 500 Euro festgesetzt werden. Der Lenker der Beförderungseinheit gilt als Vertreter des Beförderers, falls nicht dieser selbst oder ein von ihm bestellter Vertreter bei den Amtshandlungen anwesend ist.

(5) Die Behörde hat im Straferkenntnis im Sinne des § 57 VStG auch über die aus einer Übertretung gemäß Abs. 2 oder 3 abgeleiteten privatrechtlichen Ansprüche des Straßenerhalters und der den Aufwand der Katastropheneinsatzorgane tragenden Gebietskörperschaft gegen die Beschuldigten zu entscheiden.

(6) Bei der Einbringung von Fahrzeugen in das Bundesgebiet sind Übertretungen gemäß Abs. 2 oder 3 auch strafbar, wenn sie auf dem Wege von einer österreichischen Grenzabfertigungsstelle, die auf ausländischem Gebiet liegt, zur Staatsgrenze begangen werden. Auch der Versuch einer solchen Übertretung ist strafbar.

(7) In den Fällen des Abs. 2 Z 3 und Abs. 3 Z 5 gilt als Tatort der Ort der Betretung.

Übergangsbestimmungen

§ 29. (1) Fahrzeuge gemäß § 3 Z 8 lit. a, die vor dem 1. Jänner 1997 gebaut wurden, dürfen, wenn sie zwar nicht diesem Bundesgesetz entsprechen, aber nach den am 31. Dezember 1996 geltenden österreichischen Rechtsvorschriften gebaut wurden, bis zum 31. Dezember 2011 für den Vorschriften gemäß § 2 Z 1 unterliegende Beförderungen weiter verwendet werden, wenn sie auf dem nach den am 31. Dezember 1996 geltenden österreichischen Rechtsvorschriften erforderlichen Sicherheitsstand gehalten werden. Dasselbe gilt für die Weiterverwendung von Fahrzeugen gemäß § 3 Z 8 lit. b für den Vorschriften gemäß § 2 Z 2 unterliegende Beförderungen

(2) ...

(3) entfällt.