

Bericht

des Verkehrsausschusses

über den Antrag 247/A der Abgeordneten Kurt Eder, Kolleginnen und Kollegen, betreffend ein Bundesgesetz, mit dem ein Bundesgesetz über die Errichtung eines Bundesamtes für Verkehr (Bundesamt für Verkehr-Gesetz - BAVG) erlassen und das Bundesgesetz vom 23. Juni 1967 über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz 1967 - KFG 1967), das Bundesgesetz vom 6. Juli 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 - StVO 1960), das Bundesgesetz über die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen (Güterbeförderungsgesetz 1995 - GütbefG), das Bundesgesetz über die Beförderung gefährlicher Güter (Gefahrgutbeförderungsgesetz - GGBG 1998), das Bundesgesetz über eine nachhaltige Abfallwirtschaft (Abfallwirtschaftsgesetz 2002 - AWG 2002), das Bundesgesetz zur Durchführung des Übereinkommens über die internationale Beförderung leicht verderblicher Lebensmittel und über die besonderen Beförderungsmittel, die für diese Beförderung zu verwenden sind (ATPDurchführungsgesetz 1970), das Bundesgesetz über sichere Container (Containersicherheitsgesetz - CSG), das Kraftfahrzeugsteuergesetz - KfzStG, das Bundesgesetz über den Führerschein (Führerscheingesetz - FSG), das Bundesgesetz über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahrliniengesetz - KflG), das Bundesgesetz über die nichtlinienmäßige gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Gelegenheitsverkehrsgesetz 1996 - GelverkG), das Umsatzsteuergesetz, das Ausländerbeschäftigungsgesetz, das Außenhandelsgesetz, das Bundesgesetz über den Transport von Tieren auf der Straße (Tiertransportgesetz-Straße - TGSt), das Zollrecht-Durchführungs-Gesetz, das Bundesgesetz über die Allgemeine Sozialversicherung (Allgemeines Sozialversicherungsgesetz) und das Bundesgesetz über die Mauteinhebung auf Bundesstraßen (Bundesstraßen-Mautgesetz) geändert werden (Bundesamt für Verkehr - Errichtungsgesetz).

Die Abgeordneten Kurt Eder, Kolleginnen und Kollegen haben den gegenständlichen Initiativantrag am 23. Oktober 2003 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Allgemeiner Teil:

Ein Bundesamt für Verkehr soll anlässlich einer Verkehrskontrolle die Einhaltung aller Gesetze im Zusammenhang mit dem Lenken eines Fahrzeuges durchführen können. Es soll unabhängig und weisungsfrei arbeiten. In bestimmten Gesetzen soll es auch als Behörde erster Instanz tätig werden und damit eine einheitliche Vorgangsweise für ganz Österreich gewährleisten.

Wie die Frächterskandale z.B. rund um die Firma Kralowetz und dem Salzburger Frachter Augustin zeigen, ist eine Verbesserung der staatlichen Aufsicht im Bereich des Frachtgewerbes dringend erforderlich. So sind Verstöße gegen sozial-, arbeits-, technische und abgabenrechtliche Bestimmungen im Rahmen der Branche offensichtlich an der Tagesordnung. International sind in der Europäischen Union nach Schätzungen der Gewerkschaft 150.000 Fahrer illegal unterwegs, in Österreich sollen es 10.000 sein. Zwar laufen dauernd Verfahren, aber die Unternehmen berufen ständig. Erschwert wird die Situation auch dadurch, dass durch die Gründung von Tochterfirmen in den benachbarten Oststaaten die effiziente Kontrolle der einzelnen Firmenkonglomerat fast verunmöglicht wird, wobei die Tochterfirmen dann oft die Frachtaufträge der Mutterfirmen auch in Österreich abwickeln. Der dadurch verursachte Wettbe-

werbsdruck in der Branche führt wiederum zum Druck auf Sozial- und Lohndumping, wo „ehrliche“ Frächter zunehmend auf der Strecke bleiben. So ist festzustellen, dass ein durchaus hoher Prozentsatz aller LKW-Lenker in Österreich illegal beschäftigt oder scheinselfständig beschäftigt wird, um sozialrechtliche Vorschriften zu umgehen, dass der von den Frächtern vorgegebene Zeitdruck zu massiven Überschreitungen der gesetzlich erlaubten Lenkzeiten führt, wodurch die Verkehrssicherheit auf Österreichs Straßen massiv gefährdet wird.

So sind bei zwei Drittel aller Unfälle auf Autobahnen/Schnellstraßen LKW's beteiligt. Die neugeschaffene EU-Lizenz für LKW-Fahrer aus Drittstaaten ab 2002 kann das Problem nur mindern, nicht lösen. Vielmehr sind bessere Kontrollmöglichkeiten im Bereich des Frachtgewerbes zu schaffen. Vor allem die Zersplitterung der Kontrollkompetenzen in Österreich führt aber letztlich zu deren Ineffizienz.

Das Bundesamt für Verkehr soll sämtliche Überwachungsaufgaben im Fracht- und Personengewerbe übernehmen. Diesem sind alle Instrumentarien in die Hand zu geben, um das Konzessionswesen, die sozial- und arbeitsrechtlichen Bestimmungen sowie die technischen Erfordernisse der Fahrzeugflotte zu kontrollieren. Insbesondere soll es möglich sein, den wirtschaftlichen Vorteil, der durch Verstöße entsteht, im Verwaltungsstrafverfahren abzuschöpfen. Die Einrichtung einer derartigen umfassenden Behörde in Deutschland hat sich überaus bewährt. Zum Unterschied von Deutschland soll das österreichische Bundesamt für Verkehr für die Überwachung auch des Personenverkehrs zuständig sein. Das Bundesamt für Verkehr hat unter anderem dabei umfassende Kontrollaufgaben im Bereich aller internationalen Bestimmungen, des Güterbeförderungsgesetzes, des Gefahrgutbeförderungsgesetzes, des Kraftfahrzeuggesetzes (technische Vorschriften), des Containersicherheitsgesetzes, sektorspezifisch des Ausländerbeschäftigungsgesetzes und des Allgemeinen Sozialversicherungsgesetzes. Seine Organe sind befugt, direkt auf der Straße die Einhaltung aller Bestimmungen (auch der StVO) zu überprüfen. Die Aufsichtsorgane der Behörde sind selbstverständlich berechtigt, Kraftfahrzeuge anzuhalten, aber auch umfassende Kontrollen der Unternehmungen inklusive Einsichtnahme in Bücher und Geschäftspapiere durchzuführen.

Das neue Bundesamt für Verkehr soll als neue Behörde gegründet werden, letztlich aber personalmäßig auf Organisationen zurückgreifen, die bisher mit den Agenden des Güterverkehrswesens bzw. mit der Kontrolle auf der Straße betraut waren. In den im § 1 Abs. 1 genannten Bundesgesetzen vorgesehenen Fällen ist das Bundesamt für Verkehr auch Behörde erster Instanz. Damit wird eine effiziente und einheitliche Vorgangsweise in ganz Österreich verbunden sein. Derzeit ist die Kompetenz auf bis zu 102 (!) Behörden erster Instanz aufgeteilt.

Aufgrund der in diesem Gesetz enthaltenen Verfassungsbestimmungen (§9 Abs. 1 und 2, § 10 Abs. 2 B-VG) ist gemäß Art. 44 Abs. 1 B-VG ein Gesetzesbeschluss „nur in Anwesenheit von mindestens der Hälfte der Mitglieder und mit einer Mehrheit von zwei Drittel der abgegebenen Stimmen“ möglich. Aufgrund der gemäß § 9 Abs. 1 dieses Gesetzes vorgesehenen Änderung der Kompetenzen bedarf gemäß Art. 44 Abs. 2 B-VG dieses Gesetz „überdies der in Anwesenheit von mindestens der Hälfte der Mitglieder und mit einer Mehrheit von zwei Drittel der abgegebenen Stimmen zu erteilenden Zustimmung des Bundesrates“.

Schon seit längerem herrschen unbefriedigende Zustände im Güterverkehr. Nicht erst seit den zuletzt zu Tage getretenen Skandalen im Frachtgewerbe ist bekannt, dass ein hoher Prozentsatz aller LKW-Lenker in Österreich illegal beschäftigt wird, LKW-Lenker von ihren Arbeitgebern nicht bzw. nicht rechtzeitig zur Sozialversicherung angemeldet werden, die überwiegende Zahl von LKW-Lenkern nach zurückgelegten Kilometern und/oder nach beförderten Tonnagen entlohnt wird, obwohl dies bereits nach einschlägigen EU-Rechtsnormen verboten ist, ein erheblicher Teil der LKW-Lenker unterkollektivvertraglich entlohnt wird, erhebliche Verstöße gegen sonstige straßenspezifische Rechtsvorschriften durch Frachter und Lenker begangen werden, der von den Frachtern vorgegebene Zeitdruck zu massiven Überschreitungen der gesetzlich erlaubten Lenkzeiten führt, wodurch die Verkehrssicherheit auf Österreichs Straßen massiv gefährdet wird. Ebenso ist es eine Tatsache, dass speziell für den Güterverkehr geschulte Aufsichtsorgane bislang nicht zur Verfügung standen, sich die Aufdeckung von Unregelmäßigkeiten im Bereich des Güterverkehrs mangels behördlicher Kompetenzen derzeit als problematisch erweist, noch immer nicht diejenigen Schritte unternommen wurden, die für eine Verfolgung und Ahndung rechtswidriger Praktiken und Zustände im Güterverkehr erforderlich wären.

Zur Bekämpfung illegaler Praktiken und Zustände bei der Güterbeförderung ist es daher erforderlich, eine eigene Behörde mit eigenen Überwachungsaufgaben einzurichten und dieser Behörde jene Instrumentarien in die Hand zu geben, die sie zur effektiven Erfüllung dieser Überwachungsaufgaben benötigt. Das Bundesamt für Verkehr verfügt über die nötige Sachnähe zu der im Güterbeförderungsgesetz geregelten Materie, sodass es auch sinnvoll ist, dieser Behörde Kompetenzen für die Durchführung des Verwaltungsstrafverfahrens einzuräumen. In diesem Zusammenhang soll die Behörde auch ermächtigt sein, den

wirtschaftlichen Vorteil, den die Frachter durch Verstöße gegen bestimmte, im Gesetz nominierte Vorschriften im Zusammenhang mit dem Güterkraftverkehr erzielen, abzuschöpfen.

Kosten:

Die Errichtung eines Bundesamtes für Verkehr und die Beistellung von Beamten werden Kosten verursachen.

Besonderer Teil:

Zu Artikel 1:

Zu § 1:

Die von dem Bundesamt für Verkehr vorzunehmenden Aufgaben sind in § 1 geregelt. Es hat darüber zu wachen, dass die in dieser Vorschrift aufgeführten Rechtsvorschriften eingehalten werden. Diese Überwachungskompetenz tritt nicht an die Stelle der Kompetenzen anderer Behörden zur Überwachung der angeführten Rechtsvorschriften, sondern besteht neben diesen. Im Containersicherheitsgesetz, im Gefahrgutbeförderungsgesetz und im ATPDurchführungsgesetz besteht die alleinige Überwachungskompetenz der Organe des Bundesamtes für Verkehr.

Zu § 2:

Aufgrund des Sachzusammenhanges untersteht das Bundesamt für Verkehr ausschließlich dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Im Mittelpunkt steht daher die konzentrierte Zuständigkeit eines einzigen Ministeriums für die speziellen Regelungen des gegenständlichen Gesetzes in all seinen Ausgestaltungen, nicht die spezielle Zuständigkeit eines bestimmten Ministeriums für den jeweils vom Gesetz berührten Rechtskreis. In Anbetracht der zur Erreichung der Beseitigung oben genannter Missstände erforderlichen einheitlichen Administration des Gesetzes scheint dies sachgerecht. Sehen die im § 1 genannten Gesetze dies vor, ist das Bundesamt für Verkehr auch Behörde erster Instanz: im Kraftfahrzeuggesetz bzgl. der EG-VO 3820/85, 3821/85, im Containersicherheitsgesetz, im Gefahrgutbeförderungsgesetz und im Güterbeförderungsgesetz.

Zu § 3:

Zu Abs. 1:

Hier wird die Organisation geregelt. Der Direktor leitet das Bundesamt für Verkehr. Bei der Bestellung ist das Bundesgesetz über Transparenz bei der Stellenbesetzung im staatsnahen Unternehmensbereich anzuwenden.

Zu Abs. 2:

Das Bundesamt für Verkehr ist an keinerlei Weisung der sonst zuständigen Behörden gebunden. Es kann daher unabhängig von den zuständigen Behörden in deren örtlichen Wirkungsbereich ohne Anordnung dieser Behörde Verkehrskontrollen durchführen. Eine von lokalen Behörden unabhängige Kontrolle ist dadurch möglich.

Zu Abs. 3:

Dem Bundesamt sind Organe zugewiesen. Diese führen die Straßen- und Betriebskontrollen durch.

Zu Abs. 4:

Sitz des Bundesamtes für Verkehr ist Wien. Die Errichtung von Außenstellen ist vorgesehen.

Zu § 4:

Zu Abs. 1:

Das Bundesamt für Verkehr übt seine Tätigkeit in ganz Österreich aus. Ist das Bundesamt für Verkehr auch Behörde erstreckt sich dadurch seine örtliche Zuständigkeit ebenfalls auf das gesamte Bundesgebiet.

Zu Abs. 2:

Die einzelnen im § 1 Abs. 1 genannten Bundesgesetze bestimmen die näheren Zuständigkeiten des Bundesamtes für Verkehr.

Es kommen in Frage:

1. eine Überwachungskompetenz der Organe des Bundesamtes für Verkehr auf der Straße,
2. Behördenzuständigkeit im KFG bzgl. der Sozialvorschriften der EU, im CSG, im GGBG und im GütbefG,
3. die Betriebskontrolle im GütbefG, GGBG und im KFG bzgl. der Sozialvorschriften der EU.

Zu Abs. 3:

Hier wird normiert, dass das Bundesamt für Verkehr in allen Verfahren nach den im § 1 Abs.1 genannten Gesetzen Amtspartei ist.

Zu Abs. 4:

Das Bundesamt für Verkehr erhält das Recht in allen Angelegenheiten der im § 1 Abs. 1 genannten Gesetze (Verwaltungsverfahren, Verwaltungsstrafverfahren) Amtsbeschwerde beim Verwaltungsgerichtshof gegen Bescheide der unabhängigen Verwaltungssenate der Länder zu erheben. Damit wird eine einheitliche Judikatur in Österreich erreicht werden.

Zu § 5:**Zu Abs. 1:**

Die Organe des Bundesamtes für Verkehr sind ex-lege Organe der Straßenaufsicht.

Zu Abs. 2:

Im Sinne der Unabhängigkeit von den örtlich zuständigen Behörden nach den im § 1 Abs. 1 genannten Gesetzen wird hier normiert, dass keine Bestellung bzw. Betrauung der Organe des Bundesamtes für Verkehr durch die örtlich zuständigen Behörden vorgesehen ist. Weiters werden die Organe des Bundesamtes für Verkehr zu den für Verkehrskontrollen notwendigen Amtshandlungen nach dem Verwaltungsstrafgesetz:

1. Einhebung von Organstrafverfügungen und vorläufiger Sicherheit
2. Festnehmungen

ex-lege ermächtigt.

Zu Abs. 3:

Für Straßenkontrollen werden die erforderlichen Befugnisse normiert.

Zu § 6:

Die parallel arbeitenden Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes werden zur Unterstützung der Organe des Bundesamtes für Verkehr verpflichtet.

Zu § 7:

Das Bundesamt für Verkehr hat jährlich einen Bericht zu erstellen.

Zu § 8:

Hier wird die übliche Verweisungsklausel aufgenommen.

Zu § 9:**Zu Abs. 1:**

Da eine unmittelbare Bundeskompetenz normiert wird, ist eine Verfassungsbestimmung notwendig. Näheres siehe im Vorblatt unter Besonderheiten des Gesetzes.

Zu Abs. 2:

Durch die Weisungsfreistellung wird es dem Bundesamt für Verkehr ermöglicht, selbst zu entscheiden, wo und wann Kontrollen durchgeführt werden. Die Unabhängigkeit von lokalen Behörden ist damit gegeben.

Zu Abs. 3:

Hier werden Fragen des Personals und des Budgets geregelt.

Zu Abs. 4:

Diese Bestimmung enthält die Vollzugsklausel.

Zu § 10:

Hier waren die Inkrafttretenstermine für die einfachgesetzlichen Normen und die Verfassungsbestimmungen festzulegen.

Zu Artikel 2:**Zu Z 1:**

Das Bundesamt für Verkehr wird in Österreich allerdings Strafbehörde für die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten.

Zu Z 2:

Auch die Organe des Bundesamtes für Verkehr dürfen die Einhaltung der Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes kontrollieren.

Zu Z 3:

Zusätzlich zu den Organen des Arbeitsinspektorates sollen die Organe des Bundesamtes für Verkehr Betriebsprüfungen bzgl. der Einhaltung der Sozialvorschriften der EU vornehmen.

Zu Artikel 3:**Zu Z 1:**

Die Organe des Bundesamtes für Verkehr bekommen die Überwachungskompetenz nach der Straßenverkehrsordnung. Damit haben sie das Anhalterecht für Fahrzeuge als Voraussetzung für alle Verkehrskontrollen. Außerdem sind damit alle Amtshandlungen nach der StVO zulässig (Alkoholkontrolle etc.).

Zu Artikel 4:**Zu Z 1 :**

Durch die Verweisänderung wird der Tatsache Rechnung getragen, dass nunmehr die Organe des Bundesamtes für Verkehr die Kontrollorgane sind.

Zu Z 2:

Ein Anhörungsrecht im Konzessionsverfahren wird normiert.

Zu Z 3:

Die Zuständigkeit ist nunmehr im § 27 geregelt. § 21 kann daher entfallen. Da nach § 4 Abs. 4 des Bundesgesetzes über die Errichtung eines Bundesamtes für Verkehr das Recht der Amtsbeschwerde dem Bundesamt für Verkehr zusteht, wird hier dieses Recht des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie gestrichen.

Zu Z 4:

Die Strafhöhen werden mehr als verdoppelt. Diese Strafverschärfung erscheint im Bereich des Güterverkehrs im Hinblick auf das mit dem Schwerverkehr verbundene Gefahrenpotential als angemessen.

In den Abs. 6 bis 8 ist die Abschöpfung der Bereicherung vorgesehen, im Abs. 9 zusätzlich der Verfall.

Zu Z 5:

Der Abs. 1 sieht die Verpflichtung auf Rechtshilfe für das Bundesamt für Verkehr vor. Im Abs. 2 werden dem Bundesamt für Verkehr Einsichtsrechte zugesprochen.

Zu Z 6:

Auch die Höhe der vorläufigen Sicherheit wird mehr als verdoppelt.

Zu Z 7:**Zu Abs. 1:**

Vollzugsbehörde des Güterbeförderungsgesetzes ist das Bundesamt für Verkehr. Aufsichtsorgane sind ausschließlich die Organe des Bundesamtes für Verkehr.

Zu Abs. 2:

Der jeweils örtlich zuständige Unabhängige Verwaltungssenat ist zweite Instanz.

Zu Artikel 5:**Zu Z 1:**

Nur mehr die Organe des Bundesamtes für Verkehr sind die Kontrollorgane nach dem Gefahrgutbeförderungsgesetz.

Zu Z 2:

Durch den Entfall der Abs. 3 und 4 wird das Bundesamt für Verkehr für die Betriebskontrolle nach dem Gefahrgutbeförderungsgesetz zuständig.

Zu Z 3:

Auch in den Angelegenheiten der Amts- und Rechtshilfe ist nunmehr das Bundesamt für Verkehr zuständig.

Zu Z 4:

Der Abs. 1 des § 25 normiert die Zuständigkeit des Bundesamtes für Verkehr und seiner Organe.

Im Abs. 2 wird als Rechtsmittelinstanz der unabhängige Verwaltungssenat vorgesehen.

Der Abs. 3 lässt die Verordnungskompetenz des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie unberührt.

Zu Artikel 6:**Zu Z 1:**

Im § 82a Abs. 1 wird die Mitwirkung der Organe des Bundesamtes für Verkehr an der Vollziehung des Abfallwirtschaftsgesetzes vorgesehen. § 82a Abs. 2 verpflichtet das Bundesamt für Verkehr, Übertretungen des Abfallwirtschaftsgesetzes den zuständigen Behörden mitzuteilen.

Zu Artikel 7:

Der § 8 sieht nunmehr vor, dass dem Bundesamt für Verkehr die alleinige Überwachungskompetenz bzgl. des ATP-Durchführungsgesetzes zukommt.

Zu Artikel 8:**Zu Z 1:**

Nur mehr die Organe des Bundesamtes für Verkehr überwachen die Einhaltung des Containersicherheitsgesetzes.

Zu Z 2:

Das Bundesamt für Verkehr wird zuständige Behörde nach dem Containersicherheitsgesetzes, der unabhängige Verwaltungssenat im Verwaltungsstrafverfahren zweite Instanz.

Zu Artikel 9:

Das Bundesamt für Verkehr wird verpflichtet, Verstöße gegen das Kraftfahrzeugsteuergesetz der zuständigen Finanzbehörde bekanntzugeben.

Zu Artikel 10:

Auch im Führerscheingesetz haben die Organe des Bundesamtes für Verkehr mitzuwirken. Dadurch bekommen sie das Recht auf Kontrolle des Führerscheines, auf Zwangsmaßnahmen nach § 38 FSG und auf Abnahme des Führerscheines.

Zu Artikel 11:

Der neue § 48 Abs. 3 enthält die Mitwirkungsklausel der Organe des Bundesamtes für Verkehr auch an der Vollziehung des Kraftfahrliniengesetzes. Der § 48 Abs. 4 sieht die Mitteilungsverpflichtung des Bundesamtes für Verkehr bzgl. Übertretungen nach dem Kraftfahrliniengesetz an die zuständige Behörde vor.

Zu Artikel 12:**Zu Z 1:**

Im § 11 Abs. 3 wird das Kontrollrecht der Organe des Bundesamtes für Verkehr bzgl. der EUDokumente im internationalen Verkehr normiert.

Zu Z 2:

§ 16 Abs. 8 enthält die Vollzugsklausel des Gelegenheitsverkehrsgesetzes bzgl. der Organe des Bundesamtes für Verkehr. § 16 Abs. 9 sieht die Verständigungspflicht des Bundesamtes für Verkehr bzgl. Übertretungen des Gelegenheitsverkehrsgesetzes an die zuständige Behörde vor.

Zu Artikel 13:

Der neu eingefügte § 27a des Umsatzsteuergesetzes sieht die Verständigungspflicht des Bundesamtes für Verkehr bzgl. Verstöße nach dem Umsatzsteuergesetz an die zuständige Finanzbehörde vor.

Zu Artikel 14:

Durch § 28a erhalten die Organe des Bundesamtes für Verkehr ein Kontrollrecht bzgl. der Ausländerbeschäftigung.

Zu Artikel 15:

Der § 17a des Außenhandelsgesetzes verpflichtet das Bundesamt für Verkehr, Verstöße nach dem Außenhandelsgesetz der zuständigen Behörde mitzuteilen.

Zu Artikel 16:

Der § 15 Abs. 4 enthält das Kontrollrecht der Organe des Bundesamtes für Verkehr bzgl. Des Tiertransportgesetzes-Straße.

Zu Artikel 17:

§ 12 Abs. 5 des Zollrecht-Durchführungsgesetzes verpflichtet das Bundesamt für Verkehr, Verstöße nach dem Zollrecht-Durchführungsgesetz der zuständigen Behörde mitzuteilen.

Zu Artikel 18:

Der § 34a Abs. 1 des Allgemeinen Sozialversicherungsgesetzes sieht eine Verständigungspflicht des Bundesamtes für Verkehr bzgl. Übertretungen der §§ 33,34 des Allgemeinen Sozialversicherungsgesetzes (Anmeldeverpflichtungen) vor.

§ 34a Abs. 2 enthält die Möglichkeit, dass die Organe des Bundesamtes für Verkehr bei Kontrollen auch die Einhaltung der Anmeldeverpflichtung bei der Krankenkasse kontrollieren.

Zu Artikel 19:

Im § 18 Abs. 3 des Bundesstraßen-Mautgesetzes wird die Mitwirkungsklausel bzgl. Der Organe des Bundesamtes für Verkehr normiert.“

Der Verkehrsausschuss hat den gegenständlichen Initiativantrag in seiner Sitzung am 15. Februar 2005 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich im Anschluss an die Ausführungen des Berichterstatters Rudolf **Parnigoni** die Abgeordneten Klaus **Wittauer** und Dipl.-Ing. Mag. Roderich **Regler** sowie der Ausschussobmann Kurt **Eder**.

Weiters nahm der Verkehrsausschuss den gegenständlichen Initiativantrag in seiner Sitzung am 22. September 2005 in Verhandlung. An dieser Debatte beteiligten sich die Abgeordneten Werner **Miedl** und der Ausschussobmann Abgeordneter Kurt **Eder**.

Bei der Abstimmung fand der gegenständliche Initiativantrag nicht die Zustimmung der Ausschussmehrheit.

Als Berichterstatter für das Plenum wurde Abgeordneter Klaus **Wittauer** gewählt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle diesen Bericht zur Kenntnis nehmen.

Wien, 2005 09 22

Klaus Wittauer

Berichterstatter

Kurt Eder

Obmann