

GZ.: BMI-LR1400/0050-III/1/a/2005

Wien, am 18. April 2005

An das

Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und TechnologieRadetzkystraße 2
1030 WIENRita Ranftl
BMI - III/1 (Abteilung III/1)
Herrengasse 7, 1014 Wien
Tel.: +43 (0)1 531262046
Rita.Ranftl@bmi.gv.at
WWW.BMI.GV.AT
DVR: 000051

Zu Zl. BMVIT-151.126/0001-II/ST8/2005

Betreff: Legistik und Recht; Fremdlegistik
Entwurf einer Novelle zum Gefahrgutbeförderungsgesetz
(GGBG Novelle 2005);
Stellungnahme des Bundesministeriums für Inneres

Aus der Sicht des Bundesministeriums für Inneres ergeben sich zu dem im Betreff bezeichneten Entwurf folgende Bemerkungen:

Zu Z 4

Diese Bestimmung betrifft die Zulässigkeit der Verwendung von Fahrzeugen, die bisher an das Vorliegen der verkehrsträgerspezifischen Vorschriften gebunden waren. Mit der nunmehr vorgesehenen Formulierung „... zum Verkehr zugelassen sind“ fällt die Bestrafung von im KFG festgelegten Tatbeständen nach dem GGBG, das über einen entsprechend höheren Strafraumen verfügt, weg.

Der generalpräventive Charakter der Strafe wird damit letztlich reduziert.

Zu Z 12

Auch das KFG verpflichtet im § 103 Abs. 3 den Zulassungsbesitzer, das Fahrzeug nur jenen Personen zum Lenken zu überlassen, die die erforderliche Lenkberechtigung besitzen. Im GGBG, dessen Schutzzweck in der Vermeidung von Unfällen und Vorfällen mit gefährlichen Gütern besteht, würde der Zulassungsbesitzer von dieser Verpflichtung entbunden werden. Es darf außerdem darauf hingewiesen werden, dass der Zulassungsbesitzer der Behörde von vornherein bekannt ist, während der Beförderer erst im Verfahren festgestellt werden muss, was einen Verwaltungsaufwand bewirkt.

Zu Z 17

Hier ist anzumerken, dass die verpflichtende Aufhebung der Anordnung der Unterbrechung der Beförderung in den die die Gefahrenkategorie III betreffenden Fällen (RL 2004/112/EG) ohne vorherige Behebung zumindest des in Z 2 angeführten Mangels (*Weitere Angaben als die in Gefahrenkategorie I(16) sind in den Beförderungsunterlagen nicht verfügbar*) für Einsatzkräfte – sollte es zu einem Vorfall kommen – zu einem Informationsdefizit und damit zu Sicherheitsrisiken führen könnte. Hier müsste mit dem beabsichtigten Mängelkatalog gegengesteuert werden.

Die in der Richtlinie 2004/12/EG beispielhaft festgelegten Tatbestände stellen die Exekutive bei der Kontrolle unter Umständen vor unüberwindbare Probleme. So etwa können Feuerlöscher in der Praxis hinsichtlich ihrer Funktionsfähigkeit kaum überprüft werden.

Zu Z 19

Durch die Übernahme der Kontrollen in Unternehmen – bei gleichzeitigem Wegfall dieser Tätigkeit für die gemäß VAIG 1994 BGBl 650/1994 zuständigen Organe - entsteht für die Sicherheitsexekutive ein dzt nicht abschätzbarer zusätzlicher Personalaufwand. Auch wenn die Textierung nur von einer Ermächtigung zur Kontrolle spricht, ergibt sich unter Bezugnahme auf den Artikel 6 Absatz 2, 2. Unterabsatz der RL 95/50/EG dennoch eine Verpflichtung zur Kontrolle in Unternehmen.

Ohne Schaffung entsprechender zusätzlicher und sicher nicht unbeachtlicher Personal- und Sachressourcen, die weder im laufenden Budget noch im Budgetentwurf für 2006 vorgesehen sind, erscheinen die vorliegenden Vorschriften für das BM.I nicht vollziehbar. Eine Zustimmung zur Mitwirkung für die Organe der öffentlichen Sicherheit ist nur bei Schaffung der erforderlichen Ressourcen möglich.

Zu Z 24

Durch die Einfügung des § 23a GGBG werden die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes auch für Kontrollen im Eisenbahnbereich zuständig. Durch die Übernahme dieser Kontrollen entsteht für die Sicherheitsexekutive ein dzt nicht abschätzbarer zusätzlicher Personal- und Schulungsaufwand (RID). Ohne Zuführung der nicht unbeachtlichen Personal- und Sachressourcen, die weder im laufenden

Budget noch im Budgetentwurf für 2006 vorgesehen sind, sind auch diese Bestimmungen nicht vollziehbar!

Zu Z 31

Im § 25 Abs. 2 sollte im Hinblick auf die Polizeireform der Begriff Bundesgendarmerie durch den Begriff Bundespolizei ersetzt werden.

Zu Z 35

Die Strafbestimmungen des Abs. 2 des § 27 GGBG sind einer Bewertung gem. den Gefahrenkategorien zu unterziehen. Für die Gefahrenkategorie III ist eine Geldstrafe von bis zu € 70 vorgesehen. Für die Gefahrenkategorie II (vorgesehener Strafrahmen € 100 bis € 4000.-) muss aber, gemäß RL 2004/112/EG, Anhang II, mit dem Verstoß gegen einschlägige Bestimmungen des ADR, die Gefahr schwerer Verletzungen oder einer erheblichen Schädigung der Umwelt verbunden sein.

Im Zusammenhang mit dem noch zu erstellenden Mängelkatalog wird festgehalten, dass die vorgenannte Gefahr nur als eine abstrakte zu sehen ist. Andernfalls wären Verstöße nur mehr mit Gefahrenkategorie III zu qualifizieren und ist die dafür vorgesehene Strafdrohung von € 70.- nicht geeignet, die erforderliche generalspezifische präventive Wirkung einer Strafe herzustellen.

Als Folge ist zu erwarten, dass die Qualität der Bezeichnung, der Begleitpapiere, der Ausrüstungszustände, etc., sinkt und – vor allem in Hinblick auf das bei Gefahrguttransporten gegebene Gefährdungspotenzial – die bei den Ersteinschreitern erforderliche rasche Gefahrenanalyse zur Festlegung der Gegenmaßnahmen nicht mehr gewährleistet ist.

Das Bundesministerium für Inneres schlägt daher folgende Abänderung der Strafhöhen vor:

Gefährdungskategorie II: Mindeststrafe € 300.-

Gefährdungskategorie III: Geldstrafe von € 100.- bis € 500.-

Hinsichtlich der vorgesehenen Möglichkeit, eine Organstrafverfügung zu verhängen, wird vorgeschlagen, eine der Schwere der im GGBG enthaltenen Delikte angepasste Höhe vorzusehen. Bereits das KFG bietet in § 134 Abs. 3 die Möglichkeit, Organmandate in der Höhe von € 210,-- zu verhängen.

Gleichzeitig werden 25 Ausfertigungen der Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Die gegenständliche Stellungnahme wird dem Präsidium des Nationalrates auch in elektronischer Form übermittelt.

Für die Bundesministerin:

MR Mag. Kurt Holubar

elektronisch gefertigt