



BUNDESARBEITSKAMMER

 PRINZ EUGEN STRASSE 20-22  
 1040 WIEN  
 T 01 501 65

 Bundesministerium für Verkehr,  
 Innovation und Technologie  
 Gruppe Straße  
 Abt ST 8 – Gefahrgut  
 Stubenring 1  
 1011 Wien

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	<b>501 65</b>	Fax	Datum
151.126/1- II/ST8/05	UV/GSt/Ru/Ma	Richard Ruziczka	DW 2423	DW 2105		21.4.2005

## Entwurf einer Novelle zum Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBG-Novelle 2005)

Die Bundesarbeitskammer (BAK) nimmt zur Kenntnis, dass das GGBG aufgrund internationaler Vorgaben (Empfehlungen der Vereinten Nationen, EG-Richtlinien) bzw der Auflösung der Zollwache in Österreich angepasst werden muss; trotzdem wird der oa Gesetzesentwurf in all jenen Passagen, die rein der nationalen Regelungskompetenz unterliegen, aus folgenden Gründen abgelehnt:

### Grundsätzliches:

Der überwiegende Teil der im gegenständlichen Entwurf enthaltenen Bestimmungen – in den Erläuterungen werden deren Änderungen mit „aus den Erfahrungen der Praxis gewonnene Erkenntnisse...“ begründet – trägt jedoch einseitig den Forderungen und Wünschen der österreichischen Wirtschaft Rechnung, die vor rd einem Jahr an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) herangetragen wurden („20 Forderungen der Wirtschaftskammer Österreich zur Änderung des Gefahrgutbeförderungsgesetzes [Novelle GGBG 2005]“). Die Übernahme dieser Forderungen ins Gesetz ist nicht durch internationale Verpflichtungen erforderlich und zielt eindeutig auf eine Abmilderung der bestehenden strengen nationalen Bestimmungen des Gefahrguttransportrechtes ab. Forderungen, wie „keine ungebührlich langen Transportunterbrechungen (Stilllegungen) bei Kontrollen“, „verstärkte Vornahme von Ermahnungen statt Strafen“, „Einführung des ‚Strafzettels‘ (Organmandat)“, „getrennte Beurteilung von kraftfahrrechtlichen und gefahrgutrechtlichen Verstößen“, „Entfall der Strafen für Zulassungsbesitzer“, „Einschleifregelung beim Kumulationsprinzip“ und die Forderungen zu den „Mindeststrafen“, wie sie nun auch zum Großteil im Begutachtungsentwurf zu finden sind, sind als Wünsche einer Unternehmerinteressenvertretung verständlich, untergraben jedoch

nachhaltig die Sicherheitsstandards des österreichischen Gefahrgutrechtes und damit die allgemeine Verkehrssicherheit.

Vor Erlassung des GGBG 1998 galten in Österreich wegen seiner besonderen topografischen und geografischen Lage und des hohen Risikopotentials von Gefahrguttransporten zum Schutz von Bevölkerung und Umwelt strengere Bestimmungen, als sie dem internationalen Standard (ADR) entsprachen. Die Neuerlassung des GGBG 1998 brachte beträchtliche Erleichterungen für die Wirtschaft, die seitens der ArbeitnehmerInneninteressenvertretung nicht beeinsprucht wurden. Beispielsweise war die Voraussetzung für das Lenken von Gefahrguttransporten vorher das 24. Lebensjahr. Danach konnte man bereits ab dem vollendeten 21. Lebensjahr bzw mit Berufskraftfahrerausbildung ab dem vollendeten 18. Lebensjahr Gefahrguttransporte lenken. Eine Reihe von Verordnungen, die auf die nationalen Verhältnisse in Österreich Bezug genommen haben und daher strenger gefasst waren als internationales Recht, traten außer Kraft. Diese Verordnungen werden in elf Punkten des § 28 GGBG aufgezählt (zB: Aufhebung der Ausrüstungsverordnung, Entfall eines eigenen Bescheides für die besondere Zulassung von Kfz für Gefahrgutbeförderungen, die Aufhebung der Streckenbewilligungsverordnung uam).

Seit damals wird in Begutachtungsentwürfen des BMVIT versucht, weitere Abänderungen im Interesse der Wirtschaft zu erreichen. Im oben erwähnten Papier der Wirtschaftskammer Österreich finden sich Vorschläge, die bereits zwei mal bei großen GGBG-Novellen sowohl im Begutachtungsverfahren als auch bei der parlamentarischen Behandlung abgelehnt wurden, ohne dass sich an den rechtlichen Grundvoraussetzungen etwas geändert hätte. Gerade die geforderten Änderungen bezüglich Straf- und Zwangsmaßnahmen müssen aufgrund des ADR-Vertrages nicht übernommen werden und sind also den Nationalstaaten vorbehalten.

Ähnlich wie beim Begutachtungsentwurf 2001 kann auch diesmal die Begründung im Vorblatt und im Allgemeinen Teil der Erläuterungen nicht nachvollzogen werden, dass „aus den Erfahrungen der Praxis gewonnene Erkenntnisse verwertet werden“ sollen, „um insbesondere bei den Bestimmungen über das Vorgehen bei Gefahrgutkontrollen unterwegs und in Unternehmen sowie bei den Strafbestimmungen“ Änderungen vorzunehmen. Nach Ansicht der BAK tragen diese Erleichterungen für die Unternehmen - was beispielsweise die Zulassung der Fahrzeuge, die Unterbrechung der Beförderung oder die Sanktionen betrifft – zu einer Verwässerung des GGBG bei, weil dadurch in hohem Ausmaß auch die Kontrollmöglichkeiten auf der Straße vermindert werden.

Unrichtig sind die im Vorblatt vorgenommenen Einschätzungen über die finanziellen Auswirkungen: Durch die Übertragung der Kontrollen im Betrieb auf Bezirksverwaltungsbehörden oder Bundespolizeidirektionen werden dort durch zusätzlichen Kontroll- und Schulungsaufwand erhebliche Mehrkosten entstehen. Diesbezüglich sind jedenfalls finanzielle Bedeckungen vorzusehen, damit diese Kontrollen effizient durchgeführt werden können.

Als Alternative zur gegenständlichen Novelle schlägt die BAK vor, nur jene Bestimmungen zu ändern, die aufgrund zwingendem internationalen oder EG-Recht angepasst werden müssen. Dies trifft jedoch insbesondere für die folgenden Änderungsvorschläge des Entwurfes nicht zu:

**Zu Z 4 (§ 6 Z 1):**

Dieser Änderungsvorschlag war bereits im Begutachtungsentwurf 2001 enthalten und findet sich im oben erwähnten Forderungskatalog der WKÖ. Da sich seither weder hinsichtlich der Klarheit der Bestimmung noch an den „Legistischen Richtlinien“ des BKA-Verfassungsdienstes Änderungen ergeben haben, wiederholt die BAK ihre Einwände aus der Stellungnahme vom 28. 3. 2001:

In der geltenden Bestimmung ist geregelt, dass Fahrzeuge zur Beförderung gefährlicher Güter nur verwendet werden dürfen, wenn sie auch „nach den verkehrsträgerspezifischen generellen Vorschriften im Verkehr verwendet werden dürfen“. Dies hat zur Konsequenz, dass sämtliche technischen Vorschriften des Kraftfahrzeuggesetzes (zB abgefahrene Reifen) auch über das GGBG mit seinen höheren Strafen sanktioniert werden können. Die konsequenteren Sanktionsmöglichkeiten sind deshalb gerechtfertigt, weil technische Mängel bei Gefahrgutbeförderungen ein besonders großes Risikopotenzial darstellen.

Der Textvorschlag, wonach nur Fahrzeuge verwendet werden dürfen, „wenn sie nach den verkehrsträgerspezifischen generellen Vorschriften zum Verkehr zugelassen sind“, ergibt keinerlei Sinn, da es ausschließlich derartige Fahrzeug geben kann. Durch die vorgeschlagene Änderung hätte beispielsweise der mangelhafte Zustand eines Fahrzeuges keine Bedeutung für die Bestrafung nach Gefahrgutrecht, dh Strafbarkeit wäre nur mehr nach Kraftfahrzeuggesetz gegeben und nicht mehr nach dem gegenständlichen Gesetz. Damit würde auch der erhöhte Strafraum des GGBG (von 72,- bis 3.633,- €) auf das niedrigere Strafausmaß des Kraftfahrzeuggesetzes (bis 2.180,- €) herabgesetzt werden.

Die BAK spricht sich daher gegen den Novellierungsvorschlag und für die Beibehaltung der geltenden Bestimmung aus.

**Zu Z 12 (§ 13 Abs 5):**

Durch die letzte große GGBG-Novelle wurden ohne zwingende Notwendigkeit der Absender, der Verloader bzw der Beförderer von den ihnen übertragenen Verpflichtungen zu besonderer Sorgfalt und Haftung befreit, wenn sie auf Informationen und Daten anderer Beteiligter vertrauen können. Durch die gegenständliche Novelle soll nun der nächsten Forderung der Wirtschaft nach Entfall der Strafen für den Zulassungsbesitzer nachgegeben werden. Die Übertragung dieser Verpflichtungen auf den Beförderer ist kein Ersatz.

Die BAK spricht sich daher gegen die Streichung des Abs 5 aus.

**Zu Z 17 (§ 16 Abs 1):**

Auch hier wird versucht, eine Bestimmung ins GGBG wieder einzubauen, deren Verankerung bereits 1997 und 2001 nicht gelungen ist. Damals wurde auf Betreiben der Wirtschaftskammer Österreich eine Textpassage in den Gesetzesentwurf aufgenommen, wonach eine Unterbrechung der Beförderung wegen festgestellter Mängel durch die Exekutive zur Behebung des Mangels zwar zulässig war, die Behebung jedoch nicht erfolgen musste und die Weiterfahrt anzuordnen war, wenn der Mangel keine Gefahr für Bevölkerung, Sachen und Umwelt darstellte. Im Begutachtungsverfahren und im Parlament konnte die Aufnahme dieser Bestimmung, die eine wesentliche Verschlechterung der Verkehrssicherheit und der Kontrolleffizienz durch die Exekutive zur Folge hätte, verhindert werden.

Nunmehr wird zum dritten Mal vorgeschlagen, diese Vorschrift abzuschwächen. Dabei wird auf die EG-Richtlinie 95/50/EG über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße in der Fassung der Richtlinie der Kommission 2004/112/EG verwiesen. Seitens der BAK wird dazu festgestellt, dass die Richtlinie lediglich dazu dient eine Liste von Verstößen festzulegen, um Kontrollen bzw die statistische Erfassung zu vereinheitlichen. In der Richtlinie selbst ist davon die Rede, dass „die nicht erschöpfende Liste mit drei Gefahrenkategorien ... eine Leitlinie“ für die Einstufung von Verstößen ist. Weiters soll gemäß Richtlinie „die Bestimmung der angemessenen Gefahrenkategorie ... im Ermessen der Vollstreckungsbehörde bzw des Vollstreckungsbeamten auf der Straße“ liegen. Durch den Verweis auf die Kriterien (sie sind Auslegungssache) der einzelnen Gefahrenkategorien entsteht daher für Vollzugsbeamte große Rechtsunsicherheit, wann und ob bei festgestellten, aber nicht behobenen Mängel die Unterbrechung einer Gefahrgutbeförderung aufzuheben bzw eine Weiterfahrt zu erlauben ist.

Es ist aus Sicht der BAK nicht nachvollziehbar, warum durch einen Verweis auf die genannte EG-Richtlinie („Leitlinie“) eine Änderung der geltenden Gesetzeslage über die Anordnung auf Unterbrechung der Gefahrgutbeförderung trotz nicht behobener Mängel notwendig sein sollte. Darüber hinaus besteht – wie oben erwähnt - bei Straf- und Zwangsmaßnahmen kein Anpassungserfordernis an EG-Recht; diese können national eigenständig geregelt werden.

Die BAK spricht sich daher für die Beibehaltung des klaren Gesetzestextes von § 16 Abs 1 aus, wonach „die Anordnung der Unterbrechung“ erst aufzuheben ist, „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.“

**Zu Z 19 (§ 20 Abs 3) und Z 24 (§ 23a):**

Kontrollen im Betrieb sowie Kontrollen im Eisenbahnbereich werden auf Bezirksverwaltungsbehörden, Bundespolizeidirektionen bzw Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes übertragen. Wie bereits einleitend erwähnt, muss sichergestellt sein, dass der finanzielle und personelle Mehraufwand bei den Behörden abgedeckt ist, damit die Kontrollen effizient durchgeführt werden können.

**Zu Z 35 (§ 27):**

Wie bereits im Begutachtungsverfahren im Jahr 2001 lehnt die BAK den neuerlichen Versuch einer eindeutigen Herabsetzung der Strafen für Unternehmer entschieden ab. Auch hier wird wieder darauf hingewiesen, dass Österreich hinsichtlich der Sanktionsnormen in keiner Weise an EG-Regelungen gebunden ist und ein Verweis auf die EG-Richtlinie 95/50/EG in den Erläuterungen daher irreführend ist.

Auch wenn der bisherige Strafraum des Abs 1 von „726 Euro bis 43.603 Euro“ auf „1.000 Euro bis 50.000 Euro“ wertmäßig angepasst werden soll, bleiben hier in der Aufzählung nur mehr Delikte übrig, die die Abhaltung von Gefahrgutschulungen und –lehrgängen ohne Anerkennung durch die Behörde betrifft, was in der Praxis nicht vorkommt. Dagegen werden aus dieser Aufzählung jene Sanktionen herausgenommen, die sich gegen den Beförderer, den Absender oder den Auftraggeber richten.

Im neuen Abs 2 scheinen nun diese gerade genannten Sanktionen gegen Beförderer, Absender oder Verloader wieder auf, allerdings mit einem deutlich niedrigeren Mindestsatz des Strafraums („500 Euro bis 50.000 Euro“) und dem beträchtlichen Unterschied, dass nur mehr eine ganz beschränkte Anzahl von Delikten angegeben ist.

Der weitaus größte Teil der aus Abs 1 gestrichenen Sanktionsnormen findet sich in Abs 3 wieder. Hier wird eine Einteilung der Delikte - wie oben in Z 17 (§ 16 Abs 1) beschrieben – nach den Kriterien der Gefahrenkategorien der erwähnten EG-Richtlinie getroffen. Handelt es sich nun beispielsweise um einen Verstoß der Kategorie II, bei dem Gefahr einer schweren Verletzung oder einer erheblichen Schädigung der Umwelt gegeben ist, ist der betreffende – aus Abs 1 gestrichene – Unternehmer nur mehr mit einer Strafe von „100 Euro bis 4.000 Euro“ bedroht, begeht er ein Delikt, das in die Gefahrenkategorie III (geringe Gefahr einer Verletzung oder einer Schädigung der Umwelt) einzuordnen ist, gar nur mehr mit einer Strafe bis zu 70 Euro bzw einem Organmandat.

Dieser Herabsetzung der Geldstrafen für Delikte von Unternehmen kann die BAK nicht zustimmen; die BAK spricht sich ausdrücklich für das weitere Beibehalten der geltenden Strafraum und -bestimmungen des § 27 aus.

Mit freundlichen Grüßen

Herbert Tumpel  
Präsident

Maria Kubitschek  
iV des Direktors