

## VORBLATT

### Probleme:

1. § 2 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes (GGBG) benennt die Fundstellen der für die Gefahrgutbeförderung geltenden internationalen Vorschriften für die einzelnen Verkehrsträger. Diese internationalen Vorschriften werden in einem abgestimmten Rhythmus alle zwei Jahre geändert. Datum des Inkrafttretens für die jüngste Änderung ist der 1. Januar 2007 mit einer Übergangsregelung bis 30. Juni 2007.
2. Aus Änderungen in den internationalen Vorschriften und in anderen Bundesgesetzen sowie aus Erkenntnissen in der Anwendungspraxis ergeben sich Anpassungen in einigen Detailbestimmungen.

### Ziele:

1. Aktualisierung der betreffenden statischen Verweisungen im GGBG,
2. Änderung der betreffenden Detailbestimmungen.

### Inhalt:

1. Änderungen der Kundmachungsdaten von in § 2 GGBG zitierten Vorschriften,
2. praxisgerechte Anpassung der Bestimmungen über Beförderungsgenehmigungen,
3. Meldungen über Gefahrgutunfälle im Luftverkehr ergehen an die Austro Control GmbH,
4. einstufiges Verfahren nach Unterbrechung von Straßenbeförderungen,
5. ausdrückliche Benennung für Verwaltungsstrafverfahren zuständiger Behörden,
6. Nachfolgeregelung für § 92 (2) KFG,
7. Umordnung der Strafbestimmungen hinsichtlich der Anwendbarkeit der Gefahrenkategorien und
8. Klarstellung hinsichtlich der vorläufigen Sicherheit bei Verstößen der Gefahrenkategorie III.

### Alternativen:

Zu den Änderungen in § 2 GGBG keine, da eine Belassung der derzeitigen Fassung einen Verstoß gegen dort angeführte internationale Vereinbarungen bewirken würde. Auch zu den vorgesehenen Anpassungen 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 zwei Richtlinien der Europäischen Union umgesetzt werden, ist EU-konform.

### Finanzielle Auswirkungen:

Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und die Planstellen des Bundes

Durch die Benennung der Austro Control GmbH als Empfängerin der Gefahrgut-Unfallmeldungen können sich geringfügige Einsparungen für das Verkehrsressort jedoch keine zusätzlichen Aufwendungen für die Austro Control GmbH ergeben, da diese ohnehin generelle Empfängerin für Unfallmeldungen im Luftverkehr ist. Die Umordnung der Strafbestimmungen wird das Aufkommen an Strafgeldern ebenfalls nicht nennenswert beeinflussen. Nähere Details sind den Erläuterungen zu entnehmen. Die Erteilung der Identifizierungsnummern gemäß § 26 (4) verursacht einen geringfügigen Aufwand beim BMVIT, der keiner zusätzlichen Bedeckung oder Planstellen bedarf.

Auswirkungen auf andere Gebietskörperschaften

Bei den Ländern ergeben sich Einsparungen daraus, dass über die Anordnung der Unterbrechung einer Beförderungen auf der Straße künftig in einem einzigen Verfahren und nicht mehr zunächst vorläufig und anschließend vom Landeshauptmann endgültig abzusprechen ist.

## **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 2007 mit einer Übergangsregelung bis 30. Juni 2007. Im § 2 GGBG enthaltene statische Verweisungen sind anzupassen.

Weiters kann aus Anlass dieser Novelle Änderungen im Bereich der Vorschriften über behördliche Zuständigkeiten in den Bereichen des Luft- und Eisenbahnverkehrs berücksichtigt und entsprechende Anpassungen sowie und einige rechtliche Klarstellungen und redaktionelle Verbesserungen vorgenommen 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. die Richtlinie 2006/89/EG zur sechsten 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 305 vom 4.11.2006, S. 4, CELEX Nr. 32006L0089 und
2. die Richtlinie 2006/90/EG zur siebten 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 305 vom 4.11.2006, S. 6, CELEX Nr. 32006L0090.

#### **Finanzielle Auswirkungen:**

Da die Austro Control GmbH luftfahrtrechtlich Empfängerin der Unfallmeldungen ist, hat ihre nunmehrige ausdrückliche Nennung deklaratorischen Charakter und keine finanziellen Auswirkungen. Auch aus den sonstigen Bestimmungen ergeben sich für Bund, Länder und Gemeinden keine neuen finanziell wirksamen Aufgaben.

Durch die Vereinfachung des bei Gefahrgutkontrollen auf die Anordnung der Unterbrechung folgenden Verfahrens können sich Einsparungen ergeben, die jedoch, da sie nur die Erlassung eines „Zwischenbescheids“ und dessen Weiterleitung betreffen, nicht allzu erheblich und wegen Abhängigkeit vom Verhalten der Kontrollierten und Kontrollierenden nicht veranschlagbar sind.

Die Erteilung einer Identifizierungsnummer gemäß § 26 (4) wird dem BMVIT jeweils etwa jenen Aufwand verursachen, der auch aus der Erteilung einer Kurzbezeichnung gemäß dem bereits bestehenden § 26 (2) erwächst. Da bloß eine formale Prüfung der Voraussetzungen des § 26 (1) erfolgt, wird mit einem Zeitaufwand einer halben Stunde v1/2 (€15,45) sowie einer Stunde v3 (€19,19) zu rechnen sein. Von den Prüfstellen, die in der Liste derer aufscheinen, die bislang eine Kurzbezeichnung für die Zulassung von Verpackungen und Tanks erhalten haben, kommen etwa vierzig für die gegenständliche Identifizierungsnummer in Betracht. Sollten alle eine solche beantragen, entstünde dem BMVIT hierfür nach den Kriterien gemäß § 14 (5) BHG ein einmaliger Aufwand in Höhe von € 1667,50, dem Eingabegebühren und Verwaltungsabgaben in Höhe von jeweils € 23,10, also in Summe € 924,- gegenüberstehen. Bei Vollbesetzung der zuständigen Abteilung des BMVIT können diese Aufgaben ohne zusätzlichen Personalaufwand erledigt werden.

Die Umordnung der Strafbestimmungen beruht auf Anregungen aus dem Bereich der Kontrollbehörden unter folgenden durch Erfahrungen mit der Anwendung des Mängelkatalogs bestätigten Gesichtspunkten:

1. Das System der Gefahrenkategorien soll auf alle Verstöße gegen in den Vorschriften gemäß § 2 sowie inhaltlich darauf beruhenden EU-Richtlinien aufgelistete Pflichten der Beteiligten Anwendung finden, deren Einhaltung auch den Gegenstand der EU-Checkliste für Gefahrgutkontrollen darstellt, sowie die damit in Zusammenhang stehenden der Fahrzeuglenker.
2. Verstöße gegen sonstige Pflichten, die die sich nur aus dem nationalen Recht ergeben bzw. nicht Gegenstand der EU-Checkliste sind, sollen einem fixen Strafraumen unterliegen, der jenem der mittleren Gefahrenkategorie entspricht.
3. Die Grenzen der Gefahrenkategorien II und III sollten leicht angehoben werden.

Die sich daraus ergebenden Veränderungen sind aus nachstehender Tabelle ersichtlich:

Pflicht gemäß GGBG 2005 / 2007 § (Abs.) Z	betrifft	Sanktion gemäß GGBG 2005 § (Abs.) Z	Rahmen €			Sanktion gemäß GGBG 2007 § (Abs.) Z	Rahmen €		
			750- 50 000	100- 4 000	- 70		750- 50 000	110- 4 000	- 80
7(3)1	Absender	27(2)1	750-50 000			27(2)1	750- 50 000	110- 4 000	- 80
7(3)2-5, 13(1), 23(1)		27(3)1, 16	750- 50 000	100- 4 000	- 70				
7(4)	Auftrag- geber	27(3)2				27(2)2			
7(5)	Verpacker	27(3)7				27(2)3			
7(6), 23(3), 24a(3)	Befüller	27(3)3				27(2)4			
7(7)	Tank- betreiber	27(3)8				27(2)5			
7(8)1	Verlader	27(2)2	750-50 000			27(2)6			
7(8)2-5, 24a(4)		27(3)4	750- 50 000	100- 4 000	- 70				
7(9), 24a(5)	Empfänger	27(3)9				27(2)7			
13(1a)1, 8, 23(2)1, 4, 24a(1)1, 8	Beförderer	27(2)3	750-50 000			27(2)8			
13(1a)2-7, 9- 10, 23(2)2-3, 5-6, 24a(1)2- 7		27(3)5, 16	750- 50 000	100- 4 000	- 70				
13(2)-(4), 15(5)-(6), 18(2)/17(1), 18 (4)/17(4)	Lenker	27(3)6				27(2)9	150- 6000		
11(1)	Unter- nehmen	27(2)4	750-50 000			27(3)1	110-4 000		
11(2)	Unterneh- mensleiter	27(3)10	750- 50 000	100- 4 000	- 70	27(3)2			
	Gefahrgut- beauftragte	27(3)11				27(3)3			
16(2)	Lenker u.a.	27(3)12				27(3)4			
16(4)	Lenker, Begleit- personen	27(3)13				27(3)5			
16(5)/ ---	Lenker u.a.	27(3)14				---			
17(1)-(2)/	Lenker u.a.	27(3)15				27(3)6			

Pflicht gemäß GGBG 2005 / 2007 § (Abs.) Z	betrifft	Sanktion gemäß GGBG 2005 § (Abs.) Z	Rahmen €	Sanktion gemäß GGBG 2007 § (Abs.) Z	Rahmen €

17(2)-(3)

Verstöße gegen in den Vorschriften gemäß § 2 sowie inhaltlich darauf beruhenden EU-Richtlinien aufgelistete Pflichten der Beteiligten, die bisher generell dem Strafraumen der Gefahrenkategorie I unterlagen, werden auf Grund der Einstufungskriterien in der Regel auch weiterhin in dieser verbleiben. Die verringerte Strafdrohung für den Lenker in der Gefahrenkategorie I wird den Druck von den Strafbehörden nehmen, aus Rücksicht auf dessen wirtschaftliche Lage, eine unzutreffende Qualifizierung von Delikten vorzunehmen, die sich in der Folge auch auf die übrigen, wirtschaftlich regelmäßig potenteren Beteiligten auszuwirken vermag. Für alle anderen Verstöße dieser Art ändert sich nichts. Verstöße, die künftig dem fixen Strafraumen der mittleren Gefahrenkategorie unterliegen sollen, wurden schon in der bisherigen Strafpraxis nicht über diesen Rahmen hinaus geahndet. Somit ist aus der Umordnung unter Bedacht auf die leichte Erhöhung der Grenzen bei den Gefahrenkategorien II und III insgesamt kein sinkendes Aufkommen an Strafgeldern zu erwarten.

## Besonderer Teil

### **Zu Art. 1 Z 2 bis 4 (§ 2 Z 1, 2 und 5):**

Mit diesen Änderungen werden die Fundstellen des ADR, RID und der ICAO-TI aktualisiert. Hinsichtlich des RID war auch das Inkrafttreten des COTIF 1999 zu berücksichtigen.

### **Zu Art. 1 Z 5 (§ 8 Abs. 3 bis 8):**

Die gemäß § 2 in Betracht kommenden Vorschriften sehen Beförderungsgenehmigungen nur in wenigen Fällen vor. § 8 hatte in der bisherigen Form mit der Gesamtheit seiner Anforderungen vor allem die am schwersten wiegenden im Auge, wie Transporte von Kernmaterial, das auch unter physischen Schutz zu stellen ist. Derartige Beförderungen kommen in der Praxis kaum vor.

Daneben findet sich jedoch eine Reihe von Bestimmungen, nach denen etwa eine Gefahrguteinstufung nur zulässig ist, wenn die Behörde sie bestätigt und Beförderungsbedingungen festlegt (siehe hierzu die in der österreichischen Notifikation gemäß 1.8.4 ADR/RID <http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/1.8/austria2005rev1.pdf> unter „remark“ enthaltenen Hinweise auf § 8 GGBG). Hier genügt meist ein weitgehender Verweis auf geeignete generelle Bestimmungen für vergleichbare Stoffe. Für derartige Verfahren bot § 8 bisher nur eine sehr unbefriedigende Rechtsgrundlage.

Um die unterschiedlichen Fälle, bei denen in den gemäß § 2 in Betracht kommenden Vorschriften Genehmigungen durch die zuständige Behörde vorgesehen sind, im Verfahren besser zu berücksichtigen, wurde dieses flexibler gestaltet bzw. wurden die Bestimmungen vereinfacht. Ein Verlust an Sicherheit ergibt sich daraus nicht, da es der Behörde, wie Abs. 4 ausdrücklich vermerkt, unbenommen bleibt, bei Bedarf weitere Angaben zu verlangen, auch jene, die bislang jedenfalls dem Antrag beizuschließen waren.

Abgesehen von diesen Flexibilisierungen werden Verfahren und Terminologie soweit wie möglich beibehalten.

### **Zu Art. 1 Z 6 (§ 12a):**

Hiermit wird berücksichtigt, dass als Empfängerin von Unfallmeldungen im Luftverkehr die Austro Control GmbH fungiert.

### **Zu Art. 1 Z 7 (§ 13 Abs. 1a):**

Die Änderung dient der Klarstellung, dass die hier angesprochene Prüfung nur die Konformität mit den Gefahrgutvorschriften betrifft, die Konformität mit anderen Vorschriften ist gemäß diesen zu prüfen.

### **Zu Art. 1 Z 8 bis 13 (§§ 16 bis 18):**

Mit der GGBG-Novelle 2005 wurde die Flexibilisierung der Maßnahmen bei Gefahrgutkontrollen entsprechend EU-Vorgaben zur gefahrenbezogenen Qualifikation von Mängeln und der teilweise bereits bestehenden Vollzugspraxis auf eine rechtliche Grundlage gestellt. Das System hat sich bewährt und kann nun langjährigen Forderungen der Länder und der Exekutive folgend weiter verbessert werden.

Demgemäß soll das auf die Anordnung der Unterbrechung (Akt der unmittelbaren Befehls- und Zwangsgewalt) folgende Verfahren vereinfacht und bei der für die Kontrollen zuständigen Behörde konzentriert werden. Die bislang zwischen der Nichtaufhebung der Anordnung der Unterbrechung und der - dem Landeshauptmann vorbehaltenen - Untersagung / Einschränkung der Beförderung eingeschobene „vorläufige Untersagung der Beförderung“ soll dabei entfallen und die Erlassung der Bescheide über die Untersagung / Einschränkung der Beförderung künftig durch die für die Kontrollen zuständige Behörde erfolgen. Sachverständige des Landes für technische und chemische Belange werden nämlich üblicherweise bereits im Zuge der Kontrollen spätestens bei den bislang vorläufigen Bescheiden und dann nochmals für den Landeshauptmann tätig, der jedoch seinerseits regelmäßig keinen entsprechenden juristischen Journaldienst aufrechterhält. Die Kontrollbehörde kann somit ohne Sicherheitseinbuße direkt entscheiden, ob und wie die weitere Beförderung innerhalb des Bundesgebietes stattfinden soll. Dem Landeshauptmann kommt gemäß § 25 nur noch die Entscheidung über Rechtsmittel zu.

Im Übrigen werden Verfahren und Terminologie soweit wie möglich beibehalten. So können auch weiterhin Maßnahmen, die vor Erlassung eines Bescheides notwendig sind, im Rahmen des § 16 Abs. 2 bis 4 angeordnet werden.

**Zu Art. 1 Z 14 (§ 25 Abs. 1):**

Die verwiesenen verkehrsträgerspezifischen generellen Vorschriften sehen mittlerweile weitgehend die Bezirksverwaltungsbehörden als Strafbehörden vor. Weitere Strafbehörden nennt das Eisenbahngesetz nunmehr in einer Weise, die ein Anknüpfen im GGBG schwierig macht. Es wird daher nun ausdrücklich die Bezirksverwaltungsbehörde als Strafbehörde für Verwaltungsübertretungen im Sinne des GGBG für alle Verkehrsträger außer der Straße genannt. Für letztere bleibt es bei der Verweisung auf das KFG, sodass im Wirkungsbereich einer Bundespolizeidirektion deren Strafkompetenz weiterhin besteht.

**Zu Art. 1 Z 15 (§ 26 Abs. 4 GGBG):**

Das ADR sieht vor, dass bestimmte Gefahrgutfahrzeuge einer jährlichen technischen Untersuchung in Hinblick darauf zu unterwerfen sind, ob sie den allgemeinen kraftfahrrechtlichen und gewissen zusätzlichen gefahrgutrechtlichen Sicherheitsvorschriften entsprechen. Hierüber ist eine Bescheinigung mitzuführen. Diese hat gemäß § 92 Abs. 2 KFG der Landeshauptmann auszustellen. Auf Grund des Bestrebens der Länder und der Wirtschaft nach Verwaltungsvereinfachung fällt diese Bestimmung ab 1. Juli 2007 weg, damit die Bescheinigung von jenen Stellen selbst ausgestellt werden kann, die zuvor die Untersuchung vorgenommen haben.

Zur eindeutigen Zuordnung und Rückverfolgbarkeit dieser Bescheinigungen sieht das Gesetz eine Identifizierungsnummer für und eine minimale Dokumentation durch die betreffenden Stellen vor. Im Übrigen sind Verfahren und Terminologie weitgehend den Abs. 2 und 3 nachgebildet, sodass dieses Ziel mit geringstem Aufwand der Behörde und der Betroffenen erreicht werden kann.

**Zu Art 1 Z 16 (§ 27 Abs. 2 und 3):**

Die mit der GGBG-Novelle 2005 eingeführte Mängeleinstufung sollte auf Grund der Erfahrung auf alle Verstöße angewandt werden, bei denen eine Unterscheidung nach Gefahrenkategorien zweckmäßig erscheint. Diese werden nunmehr in § 27 Abs. 2 zusammengefasst. Für alle übrigen Verstöße erscheint ein fixer Strafraum geboten. Diese werden nunmehr in § 27 Abs. 3 zusammengefasst. Diese Differenzierung stellt einen Mittelweg zwischen den eingegangenen Forderungen nach Einschränkung einerseits und Ausdehnung andererseits der den Gefahrenkategorien zuzuordnenden Verwaltungsübertretungen dar. Zu Details s. die Ausführungen zu den finanziellen Auswirkungen.

**Zu Art. 1 Z 17 (§ 27 Abs. 4):**

Diese Änderung dient der Klarstellung hinsichtlich der vorläufigen Sicherheit bei Verstößen der Gefahrenkategorie III.

**Zu Art. 1 Z 18 (§ 29 Abs. 3 und 4 GGBG):**

Da § 92 Abs. 2 KFG mit 30. Juni 2007 außer Kraft tritt, jedoch nicht zu erwarten ist, dass bis zu diesem Zeitpunkt sowohl § 26 Abs. 4 in Kraft steht als auch hinreichend Identifizierungsnummern erteilt sein werden, soll Prüfstellen, die bereits über eine Kurzbezeichnung gemäß § 26 Abs. 2 verfügen, vorübergehend deren Verwendung ermöglicht werden.

Da die Verfahren gemäß den §§ 16 und 17 regelmäßig nur wenige Tage in Anspruch nehmen, erscheint es einfacher, sie, wenn sie bereits in die zweite Stufe, also zum Landeshauptmann gelangt sind, dort auch zu Ende zu führen.

**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.