BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
wien.arbeiterkammer.at
DVR 0063673
ERREICHBAR MIT DER LINIE D

Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und Technologie
Abteilung IV/ST3 (Gefahrgut)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel **501 65**	Fax **501 65**	Datum
BMVIT-151.126/0003-IV/ST3/2017	UV/GSt/Ru/Ma	Richard Ruziczka	DW 2423	DW 2105	13.3.2016

Bundesgesetz, mit dem das Gefahrgutbeförderungsgesetz geändert wird (GGBG-Novelle 2017)

Mit dem oa Entwurf sollen im Wesentlichen Änderungen der internationalen Übereinkommen, die die Beförderung gefährlicher Güter regeln, auf nationaler Ebene umgesetzt werden. Diese wirken sich insbesondere bei den Begriffsbestimmungen, den Pflichten der Beteiligten, den Ausnahmen bei der Sicherung gegen unbefugten Zugriff sowie dem Bericht über Straßenkontrollen an die EU-Kommission aus. Darüber hinaus gehende Änderungsvorschläge betreffen die Klarstellungen zur Definition von Fahrzeugen, die Wiederaufnahme einer Frist für Jahresberichte von Gefahrgutbeauftragten, zusätzliche Vorabgenehmigungen für Schulungen im Bereich der Luftfahrt und Anpassungen der Pflichten und Befugnisse bei Inspektionen und Vorfallsuntersuchungen.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) begrüßt ausdrücklich, dass endlich die langjährige Forderung, private KonsumtenInnen als EmpfängerInnen von gefährlichen Gütern aus den Sanktionsbestimmungen auszunehmen, berücksichtigt wurde. Zum überwiegenden Teil der Vorschläge erhebt die BAK keinen Einwand, zu einzelnen konkreten Änderungen, insbesondere der Unkontrollierbarkeit land- und forstwirtschaftlicher Fahrzeuge bei der Beförderung gefährlicher Güter, der mangelhaften Unterweisungspflicht der ArbeitgeberInnen für ihre LenkerInnen, der deutlichen Einschränkung der Berichtspflichten durch das Bundesministerium für Inneres (BMI) und der BAK-Forderung nach Anhebung der Mindeststrafen für Unternehmen, nimmt die BAK wie folgt Stellung:

Zu Z 10 (§ 3 Abs 1 Z 6 lit a):
Anlässlich der letzten Novellierung des GGBG wurde nach dem Begutachtungsverfahren die Ausnahme für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen so verändert, dass diese Fahrzeuge kaum mehr auf die Einhaltung von Beförderungsvorschriften gefährlicher Güter kontrolliert werden können. Diese Fahrzeuge sind nach dem damals beschlossenen Text näm-

lich schon dann von den Bestimmungen über die Beförderung gefährlicher Güter befreit, wenn sie nicht mit einer Geschwindigkeit von über 40 km/h „fahren“. Dh, die Feststellung, ob Gefahrgutvorschriften zur Anwendung kommen oder nicht, ist jeweils von einer vorherigen Geschwindigkeitskontrolle der Traktoren abhängig und nicht von der Bauartgeschwindigkeit des verwendeten Fahrzeugs.

Um eine Kontrolle land- und forstwirtschaftlicher Zugmaschinen, mit denen in der Praxis immer wieder zwingende gesetzliche Vorschriften (von der Straßenverkehrsordnung, über das Kraftfahrrecht bis hin zu den Bestimmungen über die Aus- und Weiterbildung für BerufskraftfahrerInnen) umgangen werden, zu erleichtern, fordert die BAK, dass diese Ausnahme hier in „land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h, die zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt sind“, geändert wird.

Zu Z 32 (§ 13 Abs 1a letzter Satz):
Gemäß dieses Vorschlages kann der „Beförderer“ hinsichtlich der Verantwortlichkeit für Mängel an Fahrzeugen und Ladung (zB für Undichtheit, Risse, Fehlen von Ausrüstungsteilen) auf die „Angaben, die im Container-/Fahrzeugpackzertifikat bescheinigt werden“, vertrauen.

Laut Erläuterungen wird durch die Einführung eines Vertrauensschutzes auf die Angaben im Container-/Fahrzeugpackzertifikat bei der Ladungskontrolle eine Änderung des ADR vorweggenommen, die für 2019 zu erwarten ist. Darüber hinaus ist dieses Zertifikat derzeit nur vorgesehen, wenn einer Beförderung gefährlicher Güter in Containern eine Seebeförderung folgt. Weiters ist zB für ortsbewegliche Tanks, Tankcontainer und Multi Element Gascontainer (MEGC) das Container-/Fahrzeugpackzertifikat nicht erforderlich.

Die BAK sieht daher in dieser Bestimmung keinen Anpassungsbedarf an internationale Abkommen. Die vorgeschlagene Änderung des letzten Satzes wird daher als nicht ausgereift abgelehnt. Im Falle von § 13 Abs 1a Z 3 sollte der „Beförderer“ weiterhin verpflichtet sein, sich „durch eine Sichtprüfung zu vergewissern, dass die Fahrzeuge und die Ladung keine den gemäß § 2 Z 1 in Betracht kommenden Vorschriften widersprechenden offensichtliche Mängel, insbesondere keine Undichtheiten oder Risse aufweisen und dass keine Ausrüstungsteile fehlen.“

Zu § 13 Abs 2 Z1:
Mit der Novelle des GGBG im Jahr 2011 wurde die damals geltende Bestimmung abgeändert, wonach LenkerInnen einen Gefahrguttransport nur in Betrieb nehmen oder lenken dürfen, „wenn sie/er über ihre/seine Pflichten oder die Besonderheiten der Beförderung unterwiesen ist.“ Das Wort „unterwiesen“ wurde durch den Begriff „informiert“ ersetzt, was in den Erläuterungen damit begründet wurde, dass „der Begriff ‚informiert‘ im Gegensatz zu ‚unterwiesen‘ die Selbstinformation“ mit einbezieht.

Seitens der BAK wurde in ihrer damaligen Stellungnahme kritisiert, dass damit die Gefahr besteht, dass die Unterweisungspflicht der ArbeitgeberInnen zulasten der LenkerInnen, die

sich nunmehr selbst zu informieren haben, abgeschafft bzw in der Praxis vernachlässigt wird. Diese Bedenken bestehen weiterhin. Darüber hinaus sollten Verbesserungen, die hinsichtlich der Verpflichtungen im Interesse des „Beförderers“ getroffen werden, analog auch für den „Lenker“ vorgesehen werden: Der „Beförderer“ ist gemäß § 7 Abs 3 Z 2 des vorliegenden Entwurfes in Zukunft nur mehr verantwortlich, wenn er die erforderlichen Angaben und Informationen „in nachweisbarer Form“ vom „Absender“ erhalten hat.

Die BAK fordert daher neuerlich, die beiden Begriffe „unterweisen“ und „informiert“ in § 13 Abs 2 Z 1 einzufügen: Somit dürften LenkerInnen einen Gefahrguttransport nur in Betrieb nehmen oder lenken, „wenn sie/er über ihre/seine Pflichten oder die Besonderheiten der Beförderung nachweislich unterwiesen und informiert ist.“

Zu § 13 Abs 2 Z3:
Gemäß des letzten Satzes kann „der Lenker im Fall der Z 3 auf die ihm von anderen Beteiligten zur Verfügung gestellten Informationen und Daten vertrauen“. Das Zitat sollte sich richtiger auf Abs 1a Z 3 beziehen.

Zu Z 39 u 40 (§ 22 Abs 1 u 3):
Bisher musste jede Behörde, in deren Zuständigkeitsbereich Straßen- oder Betriebskontrollen oder Verfahren wegen Übertretungen gemäß der Sanktionsbestimmungen (§ 37) durchgeführt worden sind, dem BMI Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie vorlegen. Laut Erläuterungen sind die „Daten, die nur im Wege von Länderbehörden erhoben werden konnten, nicht mehr erforderlich“. Begründet wird die Änderung mit „der Anpassung der Bestimmung an die Empfehlung der Kommission vom 21.2.2011 zur Berichterstattung über die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße.“ Übrig bleiben soll damit nur mehr der jährliche Bericht über Straßenkontrollen durch das BMI, während die Daten über Betriebskontrollen oder aus Verfahren wegen Übertretungen gemäß § 37 nicht mehr in den Bericht aufgenommen werden sollen.

Diese Änderung lehnt die BAK ab und tritt für die unveränderte Beibehaltung des bisherigen § 22 ein: Grundsätzlich handelt es sich beim in den Erläuterungen angesprochenen EU-Dokument lediglich um eine „Empfehlung“ bzw eine „Leitlinie“ ohne zwingenden Charakter für die Mitgliedstaaten. Darüber hinaus ist diese vor sechs Jahren herausgegebene Empfehlung nach Auffassung der BAK durch andere EU-Rechtakten wie der EG-Verordnung 1071/2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers oder der EU-Verordnung 2016/403 überholt: Gemäß Art 12 der EG-Verordnung 1071/2009 sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, das gemäß Art 9 der EG-Richtlinie 2006/22 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen über Sozialvorschriften erforderliche Risikoeinstufungssystem zu erweitern. Die Europäische Kommission (EK) war gemäß Artikel 6 der EG-Verordnung 1071/2009 verpflichtet, eine Liste der schwerwiegenden Verstöße gegen die Unionsvorschriften nach Kategorien, Art und Schweregrad zu erstellen und hat dazu eine eigene EU-Verordnung beschlossen (EU-Verordnung 2016/403), die mit 1.1.2017 in Kraft getreten ist. Explizit sind hier in Anhang I Z 9 auch Verstöße gegen Bestimmungen über die Sicherheit beim Transport gefährlicher Güter auf der Straße genannt.

National wurde diese Bestimmung mit der 34. Kraftfahrgesetz-Novelle umgesetzt. Danach hat „die Behörde, die einen Strafbescheid wegen … eines in Anhang I Z 3 bis 12 der Verordnung (EU) 2016/403 genannten Verstoßes .... erlässt, nach Rechtskraft des Bescheides diesen Verstoß im Verkehrsunternehmensregister bei den Daten dieses Unternehmens zu vermerken." Diese Bestimmung tritt mit 1.7.2017 in Kraft.
Grundsätzlich ist es also notwendig, die bisherigen Daten weiter zu erheben, daher ist kein Grund ersichtlich, warum diese nicht auch weiterhin in den Jahresbericht des BMI einfließen sollten.

Zu Z 44 (§ 23 Abs 2 letzter Satz):
Nachdem es sich hier hinsichtlich der „Angaben, die im Container-/Fahrzeugpackzertifikat" um einen analogen Vorschlag zu den Straßenbestimmungen im Bereich Beförderung gefährlicher Güter auf der Eisenbahn handelt, gilt hier die Stellungnahme zu Z 32 des Entwurfes sinngemäß.

Zu Z 62 (§ 37 Abs 2 Z 1):
Hier weist die BAK lediglich darauf hin, dass in der Textgegenüberstellung (alte / neue Fassung) Verweise auf wichtige Bestimmungen fehlen. Die BAK geht davon aus, dass der Text im Entwurf selbst richtig ist (und nicht derjenige aus der Textgegenüberstellung) und erhebt dazu keinen Einwand.

Zu § 37:
Wie bereits in ihrer Stellungnahme vom 7.12.2010 hingewiesen, spricht sich die BAK weiterhin für eine deutliche Anhebung der Mindeststrafsätze für Unternehmen aus, damit diese im Verhältnis gemäß der wirtschaftlichen Vorteile aus Übertretungen gegenüber jenen Mindeststrafen für LenkerInnen unterschiedlich sind und generalpräventiv wirken.

Dazu hat die BAK im Juli 2011 einen ausformulierten Änderungsvorschlag zu den Strafbestimmungen des § 37 an das BMVIT übergeben, der im Wesentlichen folgende Punkte enthielt:

- **§ 37 Abs 2 Z 11 lit c und Schlussteil** lautet:
  „c) wenn gemäß den Kriterien des § 15a in Gefahrenkategorie III einzustufen ist mit einer Geldstrafe von 50 Euro bis 2000 Euro, im Fall der Uneinbringlichkeit mit einer Ersatzfreiheitsstrafe zu bestrafen, die bei Geldstrafen gemäß lit a oder b bis zu sechs Wochen betragen kann."

- Der bisherige **Absatz 3 wird in Abs 3a und Abs 3b aufgeteilt**; diese lauten:
  „3a) Wer
  1. entgegen § 11 Abs 1 keinen oder einen nicht ausreichend qualifizierten Gefahrgutbeauftragten benennt oder einen Gefahrgutbeauftragten benennt oder einsetzt, obwohl dieser entgegen § 11 Abs 4 keinen gültigen Schulungsnachweis besitzt, oder
  2. als Unternehmensleiter entgegen § 11 Abs 3 seine Verantwortung hinsichtlich des Gefahrgutbeauftragten nicht wahrnimmt oder
  3. als Gefahrgutbeauftragter entgegen § 11 Abs 2 seine Aufgaben nicht wahrnimmt

oder
4. entgegen § 16 Abs 2 erster Satz, § 28 Abs 1 oder § 34 Abs 3 eine Beförderungseinheit oder ein Fahrzeug, womit gefährliche Güter befördert werden, in Betrieb nimmt oder lenkt oder die Beförderung fortsetzt oder
5. entgegen § 16 Abs 4 letzter Satz oder § 28 Abs 3 letzter Satz die getroffenen Vorsichtsmaßnahmen nicht beachtet oder Anordnungen nicht befolgt oder
6. die gemäß § 17 Abs 2 und 3 angeordneten Maßnahmen nicht trifft oder nicht befolgt
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.

3b) Wer
1. in sonstiger Weise den in § 2 angeführten Vorschriften oder den Vorschriften dieses Bundesgesetzes zuwiderhandelt oder
2. den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen zuwiderhandelt oder
3. einem auf Grund der in § 2 angeführten Vorschriften, dieses Bundesgesetzes oder einer Verordnung gemäß Z 8 erlassenen Bescheid 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 110 Euro bis 4000 Euro, im Fall ihrer Uneinbringlichkeit mit einer Ersatzfreiheitsstrafe bis zu sechs Wochen zu bestrafen.“

Die BAK ersucht um neuerliche Überprüfung dieses Vorschlages zur Anhebung der Mindeststrafsätze, damit entsprechend der Deliktsschwere auch von einem präventiven Charakter der Strafen gesprochen werden kann.

Rudi Kaske
Präsident
f.d.R.d.A.

Maria Kubitschek
iV des Direktors
f.d.R.d.A.