

Amt der Wiener Landesregierung

MD-1315-1 und 4/84

Wien, 1984 08 10

Entwurf eines Bundesgesetzes,
mit dem das Kraftfahrgesetz
1967 geändert wird (9. KFG-
Novelle);
Stellungnahme

ZL
JAHN GESETZENTWURF
GE/1984

An das
Präsidium des Nationalrates

Datum: 22. AUG. 1984

Verteilt 1984 -08- 23

Franz

S. Klauspräber

Das Amt der Wiener Landesregierung beeht sich, in der Beilage
25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zu dem im Betreff ge-
nannten Gesetzentwurf zu übermitteln.

Für den Landesamtsdirektor:

Dr. Peischl
Oberseatsrat

Amt der Wiener Landesregierung

MD-1315-1 und 4/84

Wien, 1984 08 10

Entwurf eines Bundesgesetzes,
mit dem das Kraftfahrgesetz
1967 geändert wird (9. KFG-
Novelle);
Stellungnahme

zu Zl. 70.009/1-IV/3-84

An das
Bundesministerium für Verkehr

I. Auf das Schreiben vom 20. Juni 1984 beeckt sich das Amt der Wiener Landesregierung, zu dem im Betreff genannten Gesetzentwurf folgende Stellungnahme bekanntzugeben:

Zu Z 2 (§ 66 Abs. 2 lit. e):

Nach dem vorliegenden Text würde auch ein Fußgänger, welcher wegen Übertretung nach § 99 Abs. 1 in Verbindung mit § 5 Abs. 4 lit. c (oder Abs. 5 oder 6) StVO 1960 bestraft wird, nicht mehr als verkehrszuverlässig gelten, sodaß ihm seine Lenkerberechtigung entzogen werden müßte. Gleches würde gelten, wenn jemand wegen alkoholisierten Lenkens eines Fahrrades oder Fuhrwerks oder als Anstifter einer Übertretung nach § 99 Abs. 1 in Verbindung mit § 5 Abs. 1 StVO 1960 bestraft werden würde.

Es wird daher angeregt, die Regelung dahingehend zu modifizieren, daß der Täter die Übertretung nach § 99 Abs. 1 StVO 1960 bzw. gemäß Art. IX Abs. 1 Z 3 EGVG 1950 - wie es auch in der bisherigen Fassung vorgesehen ist - als Lenker eines Kraftfahrzeuges begangen haben muß.

Zu Z 3 (§ 66 Abs. 2 zweiter Satz):

Während die bisherige Fassung dieser Gesetzesstelle nur auf strafbare Handlungen abstellt, die zumindest wiederholt begangen worden sein müssen, läßt die vorgeschlagene Formulierung befürchten, daß bei der zweiten (oder wiederholten) Begehung der gleichen strafbaren Handlung (z.B. des Lenkens eines Fahrzeugs in einem durch Alkohol beeinträchtigten Zustand) keine längere Entziehungszeit festgelegt werden kann, da die erste Begehung ohnedies bereits zur Feststellung der Verkehrsunzuverlässigkeit geführt hat.

Es wird daher angeregt, etwa folgende Formulierung zu verwenden:

"Die neuerliche Begehung einer strafbaren Handlung ist - unbeschadet des Abs. 3 lit. b - als besonders schwerwiegende bestimmte Tatsache im Sinne des Abs. 1 zu werten, selbst dann, wenn eine früher begangene strafbare Handlung der gleichen Art schon zur Begründung eines Mangels der Verkehrszuverlässigkeit herangezogen worden ist."

Zu Z 5 (§ 134 Abs. 3a):

Die vorgeschlagene Sonderregelung für das Verwaltungsstrafverfahren (§ 44a VStG 1950) sollte nicht nur für strafbare Handlungen gelten, die nur durch den Fahrtenschreiber nachgewiesen werden können, sondern auch für Delikte nach § 102 Abs. 1 KFG 1967. Nach dieser Gesetzesstelle ist der Lenker verpflichtet, sich vor Antritt der Fahrt vom betriebs- und verkehrssicheren (gesetzmäßigen) Zustand zu überzeugen. Bei der Anhaltung eines Fahrzeuglenkers, dessen Kraftfahrzeug nicht in gesetzmäßigem Zustand ist, kann aber der genaue Zeitpunkt des Fahrtantritts - das wäre der Zeitpunkt gewesen, zu dem sich der Lenker vom ordnungsgemäßen Zustand hätte überzeugen müssen - kaum festgestellt werden. Als Tatzeitpunkt wird in der Anzeige daher auch der Zeitpunkt der Anhaltung vermerkt, was dann zur Aufhebung des Straferkennt-

- 3 -

nisses führen kann (vergleiche hiezu das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 23. März 1984, Zl. 83/02/0556).

II. Über den vorliegenden Gesetzentwurf hinaus gestattet sich das Amt der Wiener Landesregierung, noch folgende Änderungen des Kraftfahrgesetzes anzuregen:

Zu § 30 Abs. 1:

Diese Gesetzesstelle ermöglicht es, auch für ein importiertes Gebrauchtfahrzeug einen Typenschein auszustellen, wobei jedoch der Aussteller nicht verpflichtet ist, eine allfällige Zulassung im Ausland sowie deren Datum im Dokument einzutragen. Es wird dabei nicht nur die Festsetzung des nächsten Begutachtungszeitpunktes durch die Behörde (§ 57 a Abs. 3 dritter Satz, § 55 Abs. 2 zweiter Satz KFG 1967) nicht möglich, es sind für den Verkäufer eines derartigen Fahrzeuges eine Reihe weiterer Möglichkeiten offen.

Es erscheint daher eine Einschränkung der Möglichkeit der Ausstellung von Typenscheinen lediglich auf Neufahrzeuge unbedingt erforderlich.

Zu § 33 Abs. 1:

Bei Heeresfahrzeugen werden nicht nur die Typen-, sondern auch die Einzelgenehmigungen vom Bundesminister für Verkehr erteilt (§ 31 Abs. 5 KFG 1967). Änderungen an zugelassenen Fahrzeugen sind nach § 33 Abs. 1 KFG 1967 dem Landeshauptmann anzulegen, in dessen örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug seinen dauernden Standort hat.

Nach § 40 Abs. 1 lit. a KFG 1967 gilt für Heeresfahrzeuge als dauernder Standort Wien. Es sind somit sämtliche Änderungen an Heeresfahrzeugen dem Landeshauptmann von Wien anzulegen.

Diese zentrale Kompetenz des Landeshauptmannes von Wien erscheint wenig praktikabel. Schwierigkeiten ergeben sich ins-

- 4 -

besondere bei Fahrzeugen, für die nach § 30 Abs. 7 KFG 1967 kein Typenschein ausgestellt wurde.

Zu § 134 Abs. 4:

Die bisherige Fassung des § 134 Abs. 4 KFG 1967 ist auf die vor dem 1. April 1983 geltende Fassung des § 37 a VStG 1950 abgestellt. Durch das Bundesgesetz vom 2. März 1983, BGBl. Nr. 183, ist § 37a VStG 1950 geändert worden.

Die vorläufige Sicherheitsleistung von 10.000 S sollte nicht mehr nur zur Abwendung einer Festnahme, sondern für alle Fälle des § 37a Abs. 2 VStG 1950 möglich sein. Es wird daher vorgeschlagen, die Worte "zur Abwendung einer Festnahme" im § 134 Abs. 4 KFG 1967 entfallen zu lassen.

III. Änderung des § 66 Abs. 2 lit. f:

Die bloße - wenn auch erhebliche - Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sagt noch nichts über die Gefährlichkeit der begangenen Übertretung aus. Weitaus gefährlicher erscheint dem Amt der Wiener Landesregierung - wie auch in seiner Stellungnahme zum Entwurf einer 11. StVO-Novelle zum Ausdruck gebracht wird - die Überschreitung der relativen Fahrgeschwindigkeit des § 20 Abs. 1 StVO 1960.

In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, daß dann, wenn ein Unfall entstanden ist, gemäß § 99 Abs. 6 lit. a oder c StVO 1960 keine Verwaltungsübertretung vorliegt. Dies gilt auch dann, wenn besonders gefährliche Verhältnisse oder eine besondere Rücksichtslosigkeit gegeben war. Das bedeutet, daß ein Lenker, der durch eine überhöhte Geschwindigkeit einen Verkehrsunfall verursacht, hinsichtlich einer allfälligen Entziehung der Lenkerberechtigung günstiger gestellt wäre, als wenn keine Folgen (kein Unfall) entstanden wären. Eine solche Konsequenz erschiene der Bevölkerung unverständlich, weswegen von der Aufnahme der Tatbestände nach den §§ 20

- 5 -

Abs. 2 oder 52 Z 10a StVO 1960, nach § 98 KFG 1967 oder nach § 58 KDV 1967 in den Katalog des § 66 Abs. 2 KFG 1967 abgesehen werden sollte.

IV. Beratung des Gesetzentwurfes im Kraftfahrbeirat:

Nach Ansicht des Amtes der Wiener Landesregierung erscheint eine mündliche Diskussion des Entwurfes einer 9. KFG-Novelle im Kraftfahrbeirat entbehrliech.

Unter einem werden 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Für den Landesamtsdirektor:


Dr. Peischl
Obersenatsrat