



An das
Präsidium des Nationalrates
c/o Parlament

Dr. Karl Renner-Ring
1017 Wien

BEIHR GEGESZENTWURF
Zl. 122 -GE/19
Datum: 18. NOV. 1992
Verteilt 18. Nov. 1992

Wien, am 11.11.1992
SK 23/Dr.Ha/Mag.Me-stö


D. Klauing

Betrifft: Entwurf einer Novelle zum Kraftfahrgesetz 1967
(EWR-Anpassung);
Stellungnahme des ÖAMTC;
Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und
Verkehr,
GZl. 124.115/112-I/2-92

Sehr geehrte Damen und Herren!

In der Anlage beehrt sich der ÖAMTC, seine oben genannte Stellungnahme in 25-facher Ausfertigung zu übermitteln.

Mit vorzüglicher Hochachtung


Dr. Hugo Hauptfleisch
Hauptabteilungsleiter
Rechtsdienste

Beilage wie erwähnt



Telegrammadresse:
Autotouring Wien

Fernschreiber:
133907
Telefax
(0222) 713 18 07

Bankverbindungen:
Raiffeisen Zentralbank Österreich AG, 1030 Wien, Kto.: 156.109
Creditanstalt Bankverein, 1010 Wien, Kto.: 50-18130
Postsparkasse, 1010 Wien, Kto.: 1896.189



Stellungnahme des ÖAMTC
zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das
Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird
(15. Novelle zum KFG 1967)

A) Grundsätzliches:

Im Sinne der Verwirklichung des rechtsstaatlichen Prinzips erscheint es dem ÖAMTC im Zusammenhang mit der EWR-Anpassung österreichischer Gesetze und Verordnungen erforderlich, daß das Amtsblatt der EG mit derselben Publizitätswirkung ausgestattet wird, wie das Bundesgesetzblatt. Diese Wirkung wäre sowohl hinsichtlich der dort kundgemachten EG-Verordnungen als auch hinsichtlich der EG-Richtlinien erforderlich. Im übrigen gestatten wir uns, auf unsere Ausführungen zu den Ziff 3 u 5 des vorliegenden Gesetzentwurfs hinzuweisen.

B) Zu den einzelnen Bestimmungen des Entwurfs erlauben wir uns wie folgt Stellung zu nehmen.

Zu Z 1 = § 4 Abs 7 (Zulässiges Gesamtgewicht von Fahrzeugen):

Nach der EG-Regelung müßte das höchstzulässige Gesamtgewicht bei Anhängern mit 3 Achsen 24.000 kg betragen. Eine entsprechende Regelung fehlt jedoch im vorliegenden Entwurf. Bei Übernahme der hier vorgeschlagenen gesetzlichen Regelung in das Gesetz wären auch bereits bisher genehmigte dreiachsige Anhänger mit einem Gesamtgewicht von 22.000 kg weiterhin gesetzlich gedeckt.

Das höchstzulässige Gesamtgewicht von Sattelkraftfahrzeugen sollte ebenfalls auf 40.000 kg angehoben werden. Diese Anhebung



Telegrammadresse:
Autotouring Wien

Fernschreiber:
133907
Telefax:
(0222) 713 13 07

Bankverbindungen:
Raiffeisen Zentralbank Österreich AG, 1030 Wien, Kto.: 156.109
Creditanstalt Bankverein, 1010 Wien, Kto.: 50-18130
Postsparkasse, 1010 Wien, Kto.: 1896.189

- 2 -

wäre vom Standpunkt der Wirtschaft aus ein Gewinn. Da ein höheres zulässiges Gesamtgewicht auch zur Teilnahme einer geringeren Anzahl von Fahrzeugen am Verkehr führen könnte, wäre eine Anhebung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes von Sattelkraftfahrzeugen auch vom Standpunkt des Umweltschutzes aus unbedenklich. Gegen eine solche Anhebung bestünden auch aus dem Grunde der Straßen- und Brückentragfähigkeit keinerlei Bedenken; auf die Regelung im Abs 7a, wonach im kombinierten Verkehr ein höchstzulässiges Gesamtgewicht von 42.000 kg vorgesehen ist, wird hingewiesen.

Zu Z 3 = §§ 24 Abs 2a, 102 u 103 KFG (EG-Bestimmungen über die Ausrüstung und Verwendung von EG-Kontrollgeräten und Schaublättern):

Da die EG-Verordnungen über das Kontrollgerät im Straßenverkehr nicht nur als Ausrüstungsvorschrift, sondern über die Bestimmungen der §§ 102 u 103 KFG auch als von den einzelnen Kraftfahrern und Zulassungsbesitzern (Arbeitgebern) unmittelbar anzuwendende Rechtsnormen gelten sollen, erscheint es unbedingt erforderlich, das Amtsblatt der EG, in dem diese Verordnungen kundgemacht wurden, mit der selben Publizitätswirkung auszustatten wie das Bundesgesetzblatt. Es müßte daher im Sinne der Verwirklichung des rechtsstaatlichen Prinzips dafür Sorge getragen werden, daß die entsprechenden EG-Verordnungen allgemein (zB auch über die österreichische Staatsdruckerei) erhältlich sind und außerdem zumindest bei allen Bundesministerien, Ämtern der Landesregierungen, unabhängigen Verwaltungssenaten, den Gerichtshöfen des öffentlichen Rechts sowie dem OGH und den Gerichten II. Instanz zur Einsicht aufliegen (vgl diesbezüglich die Bestimmungen des Entwurfes zur Novelle des Gerichtsorganisationsgesetzes im Rahmen der EWR-Anpassung).

Auch bei der Begutachtung von Gesetzentwürfen sollten die zur Anwendung vorgeschlagenen EG-Verordnungen (EG-Richtlinien) den zur Begutachtung ausgesendeten Texten angeschlossen werden.

- 3 -

Zu Z 5 = § 26a Abs 3a (Kundmachung von EG-Richtlinien, die mittels Verordnung als verbindlich erklärt werden):

Eine gesetzliche Ermächtigung zur Verweisung auf EG-Richtlinien, die durch Verordnungen als verbindlich erklärt werden, ohne gleichzeitige Sicherstellung ihrer allgemeinen Zugänglichkeit wäre eine wesentliche Beeinträchtigung des rechtsstaatlichen Prinzips. Die Veröffentlichung dieser EG-Richtlinien wäre daher insbesondere dann in gleicher Weise wie die des Bundesgesetzblattes vorzusehen, wenn die EG-Richtlinien nicht bloß für einen beschränkten Kreis von Personen von Interesse sind (vgl § 2 Abs 4 des Bundesgesetzes über das BGBl). Für die Veröffentlichung reiner Bauvorschriften (Ausrüstungsvorschriften) würde daher, falls die Kundmachung im BGBl aufgrund des Umfanges dieser Richtlinien und der technischen Gestaltung wirtschaftlich nicht vertretbar wäre, die Auflage der EG-Richtlinien beim BMöWV ausreichen, nicht dagegen bei EG-Richtlinien, die von einer nicht sehr eingeschränkten Vielzahl von Normadressaten wie Fahrzeuglenkern, Zulassungsbesitzern und Arbeitgebern einzuhalten sind. Bei der Veröffentlichung der zuletzt genannten EG-Vorschriften müßte die Zugänglichkeit des Amtsblattes der EG somit in gleicher Weise wie diejenige des BGBl gewährleistet sein. Hiezu gestatten wir uns, auf unsere Ausführungen zu Z 3 des Entwurfes hinzuweisen.

Zu Z 15 = § 134 Abs 3a (Tatortfiktion):

Auch anlässlich der Novellierung dieser Bestimmung muß der ÖAMTC seine bereits in mehreren Stellungnahmen gegen die Bestimmung des § 134 Abs 3a KFG erhobenen grundsätzlichen Bedenken aufrecht erhalten. Fiktionen im Bereich des Verwaltungsstrafrechtes erscheinen uns im Lichte des verfassungsmäßig garantierten Gleichheitsgrundsatzes äußerst bedenklich. Dazu kommt noch, daß es nach dem sog "Anklageprinzip" des Art 90 Abs 2 B-VG unzulässig ist, den Beschuldigten zu einem Geständnis einer strafbaren

- 4 -

Handlung zu zwingen. Durch die Aushändigung des Fahrtschreiber-Schaublatte bewirkt aber der Lenker gegebenenfalls, daß er zum Beschuldigten, mehr noch zum Objekt eines Verfahrens wird! So gesehen erscheint die Bestimmung (iVm der des § 102 Abs 1 dritter Satz) mit den Grundsätzen eines Rechtsstaates iSd Art 6 MRK unvereinbar; auf die diesbezüglichen Ausführungen von Soche in Kraftfahrrecht Bd I, 13. Aufl, S 567 wird hingewiesen.

C) Über den vorliegenden Gesetzesentwurf hinausgehend sieht sich der ÖAMTC im Zusammenhang mit der Anpassung der Bestimmungen des KFG an das EWRA noch zu folgender Stellungnahme veranlaßt.

Obwohl der Themenkomplex des EG-Führerscheins im Entwurf mangels einer bereits erfolgten Übernahme der beiden EG-Führerschein-Richtlinien in das EWRA im vorliegenden Entwurf noch nicht behandelt wird, möchte es der ÖAMTC nicht verabsäumen, darauf hinzuweisen, daß er das zeitlich äußerst begrenzte Recht zur "Umschreibung" der ausländischen Lenkerberechtigungen in eine österreichische Lenkerberechtigung gem § 64 Abs 6 KFG als ein unzumutbares Hindernis für die Freizügigkeit im EWR ansieht, das es, sobald nur irgend möglich, zu beseitigen gilt. Die Übernahme der EG-Führerschein-Richtlinien in das österreichische Recht zum frühest möglichen Zeitpunkt (wohl im Laufe des Jahres 1994) könnte nicht zuletzt auch einen Anstoß zur weiteren Verbesserung der Mindestanforderungen an die praktischen Führerscheinprüfungen bilden (vgl dazu die Ausführungen von Hauptfleisch in ARBÖ-Verkehrsjurist, Heft 3/1992, 25).

Wien, am 11.11.1992
SK 23/Dr.Ha-Mag.Me-stö