

AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG

ABTEILUNG 2 V / VERFASSUNGSDIENST

Zl. Verf- 1051/5/1995

Bezug:

Betreff: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrsgesetz 1967 geändert wird (19. KFG-Novelle);
Stellungnahme

KÄRNTNER GESETZENTWURF	
Zl.	63-GE/10-95
Datum:	8. SEP. 1995
Verteilt	M. 9. 95 U

Mag. Payer

Auskünfte: Dr. Schabus

Telefon Nr.: 0463-536

Dw.: 30203

Bitte Eingaben ausschließlich an die Behörde richten und die Geschäftszahl angeben.

An das

Präsidium des Nationalrates

1017 WIEN

Beiliegend werden 25 Ausfertigungen der Stellungnahme des Amtes der Kärntner Landesregierung zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrsgesetz 1967 (19. KFG-Novelle) geändert wird, übermittelt.

Anlage

Klagenfurt, 6. September 1995
Für die Kärntner Landesregierung:

Der Landesamtsdirektor:

Dr. Sladko eh.

F.d.R.d.A.

Idenburg

AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG

ABTEILUNG 2 V / VERFASSUNGSDIENST

Zl. Verf- 1051/5/1995

Auskünfte: Dr. Schabus

Tel Nr.: 0463-536

Dw.: 30203

Bezug:

Bitte Eingaben ausschließlich an die
Behörde richten und die Geschäfts-
zahl angeben.

Betreff: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraft-
fahrsgesetz 1967 geändert wird (19. KFG-Novelle);
Stellungnahme

An das
Bundesministerium für öffentliche
Wirtschaft und Verkehr

Radetzkystraße 2
1031 WIEN

Zu dem mit do. Schreiben vom 25. Juli 1995, Zl. 170.022/2-I/7/95 übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrsgesetz 1967 (19. KFG-Novelle) geändert wird, wird seitens des Amtes der Kärntner Landesregierung folgende Stellungnahme abgegeben:

Zu den einzelnen Bestimmungen:

Zu § 2:

Die Begriffe Masse und Gewichte müssen definiert werden.

Es wird verschiedentlich von Massen und Gewichten gesprochen und dabei kommt es zu Umsetzungsproblemen z. B. Höchstmasse, Höchstgewicht, Leermasse, Leergewicht.

Zu § 2 Z.4a:

Richtig müßte es heißen: "... Hubraum von mehr als 50 cm³".

Zu § 2 Z. 4b, 4c:

Die Höchstmasse muß begrenzt werden. Bauart und Ausrüstung der Fahrzeuge müssen festgelegt werden um z. B. die Kurvenstabilität zu gewährleisten (Einbau eines Ausgleichsgetriebes).

Zu § 2 Z. 33a:

Erscheint nicht notwendig. Die Auflagen werden sehr unübersichtlich; wird größtenteils bei Genehmigung des Fahrzeuges durch die Anhängerengewichte festgelegt.

Zu § 4 Abs. 6 Z. 3b:

Die Flexibilität des öffentlichen Verkehrs wird dadurch eingeschränkt.

Ha. erscheint es unlogisch einfach das Gesetz zu ändern, nachdem eine Fahrzeugfirma (Neoplan) Fahrzeuge baut, die dem Gesetz nicht entsprechen. Das kann bewirken, daß über kurz oder lang selbstverständlich Transportunternehmen Fahrzeuge zur Güterbeförderung bestellen werden, die die gesetzlich festgelegten Abmessungen auch nicht einhalten (siehe Breite von Planenfahrzeugen 2,55m).

Zu §§ 14 Abs. 5 und 14 Abs. 6b und 16 Abs. 3 und 4:

Rotes Licht seitlich am Fahrzeug ist bauartbedingt nicht notwendig.

Seitenansicht und Heckansicht der Fahrzeuge sollen unbedingt auch anhand der Beleuchtung unterschieden werden können.

Zu Z. 28 (§ 40a):

Die im Entwurf vorgesehene Möglichkeit, die Fahrzeug-Zulassung an ermächtigte Private auszulagern, wird grundsätzlich positiv bewertet, die Art und Weise, wie dies erfolgen soll, wird jedoch entschieden abgelehnt. Die Ausgliederung könnte für das Land Einsparungen an bürokratischen Tätigkeiten (Zulassung, Vorladung zur Überprüfung) bringen, andererseits werden die behördlichen Zulassungsstellen nicht nennenswert entlastet und wird die vorgesehene Ausgliederung auch kaum Personaleinsparungen bringen, da nach wie vor nicht nur die abgewiesenen Zulassungswerber, sondern auch jene Versicherer, die keine Zulassungsstellen einrichten, die Zulassung der Fahrzeuge ihrer Versicherungsnehmer bei der Behörde beantragen können (wer geht schon zum Konkurrenten). Für die Ermächtigung der geeigneten Betriebe und die Kontrolle der geeigneten Werkstätten werden zeitintensive Erhebungen notwendig sein. Um die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit zu gewährleisten, müssen die Prüfungen von Fahrzeugen an Ort und Stelle verstärkt werden. Ferner werden dem Land Einnahmen (Kostenbeiträge für die Überprüfung) entgehen.

Es könnte daher einer Ausgliederung der Zulassung nur dann zugestimmt werden, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Für die ermächtigten Stellen muß ein absoluter Kontrahierungszwang gegenüber jedem Zulassungswerber bestehen.
2. Jene Versicherer, die keine privaten Zulassungstellen errichten, müssen die Anträge ihrer Kunden auf Zulassung bei den ermächtigten privaten Stellen einbringen (das Argument der Abwerbung von Kunden kann nicht zum Tragen kommen, da kaum der Zulassungswerber selbst den Antrag auf Zulassung einbringt und auch eine Verordnung gemäß § 40a Abs. 1 Z. 3 zu erlassen ist). Andernfalls wird es bei den Bezirkshauptmannschaften zu keinen Kosteneinsparungen kommen, weil nach wie vor die personellen Kapazitäten aufrecht erhalten werden müßten.
3. Die Ermächtigung eines Versicheres zur Errichtung einer privaten Zulassungsstelle darf nicht für jede Bezirkshauptmannschaft gesondert bzw. einzeln erfolgen, sondern ausschließlich dann, wenn für sämtliche Bezirke ein landesweiter Betrieb von Zulassungsstellen durchgeführt wird, da nur dann gewährleistet erscheint, daß die Überprüfungstätigkeit der Behörden nicht ausufert, ob stets die Voraussetzungen einer gesetzeskonformen Zulassung durch die privaten Zulassungsstellen erfüllt sind, und daß nur solche Versicherungen mit der Zulassung betraut werden, die die Voraussetzungen für eine flächendeckene gesetzeskonforme Zulassung erfüllen können. Damit soll auch einer Entwicklung entgegengesteuert werden, wonach nur in den größeren Ballungszentren und nicht in den kleineren bevölkerungsärmeren Bezirken private Zulassungsstellen errichtet werden.
4. Die Zulassungsdaten von den privaten Zulassungstellen müssen zunächst an die zentrale Evidenzstelle beim Bundesministerium für Inneres transferiert, dort überprüft und erst von dort an die Behörden weitertransferiert werden (= eine Änderung des § 47 KFG).
5. Bei der Ermächtigung der Betriebe ist ein strengerer Maßstab anzulegen, als bisher bei den Ermächtigungen gemäß § 57a KFG, dabei sind auch wirtschaftliche Gründe zu berücksichtigen. Es kommt vielfach vor, daß durch eine finanzielle Schwäche eines Betriebes, die Werkstätte in ein Abhängigkeitsverhältnis mit dem Fahrzeugbesitzer kommt. Auch soll, um eine gewisse Kontinuität der Überprüfung

zu gewährleisten, die wirtschaftliche Grundlage sichergestellt sein. Weiters ist der Begriff des geeigneten Personals strenger zu definieren. Ha. wird die Meinung vertreten, daß die geeignete Person nur in einer Firma tätig sein und nur den Personalstand dieser Firma angehören darf, da es sich bei der Überprüfung von Nutzfahrzeugen um aufwendige und gewissenhafte Tätigkeiten handelt, bei denen auch die Gesetzmäßigkeit des Fahrzeuges zu berücksichtigen ist.

6. Es muß genau festgelegt werden, wie sich eine private Prüfstelle zu verhalten hat, wenn bei der Überprüfung eines Fahrzeuges Gefahr im Verzug festgestellt wird. Daß das beanstandete Fahrzeug die Prüfstelle einfach verlassen kann, wie es jetzt bei der § 57a - Begutachtung der Fall ist, darf nicht sein und ist zu unterbinden. Es muß festgelegt werden, daß bei der Überprüfung das Genehmigungsdokument des Fahrzeuges - wie es bei der behördlichen Überprüfung der Fall ist - vorzulegen ist.

Nur bei Einhaltung dieser Voraussetzungen könnte nach ha. Ansicht mit einer wesentlichen Personalreduzierung und Einsparung an Verwaltungsaufwand gerechnet werden.

Darüber hinaus ist nicht nachvollziehbar, warum der Kostenbeitrag für die Vornahme der Zulassung (§ 40a Abs. 6) gesenkt werden soll. Weiters wird auch vorgeschlagen, daß die Teilung des Kostenbeitrages im Verhältnis zwei Drittel zu ein Drittel zugunsten des Versicherten erfolgen soll. Ein Anteil von lediglich 20% erscheint auf Grund der Aufgaben, die nach wie vor bei den Behörden bleiben, als zu gering. Ferner werden sich für die Behörden erhöhte Ausstattungserfordernisse daraus ergeben, daß zwischen den Behörden und den privaten Zulassungsstellen ein ständiger Datenaustausch gewährleistet sein wird müssen und die Behörden laufend Überprüfungen durchzuführen haben, ob die privaten Zulassungsstellen ihre Aufgaben ordnungsgemäß erfüllen bzw. ihre Ausstattung ordnungsgemäß aufrecht erhalten. Aber auch die voraussichtlich kommende Prüfung der Fahrschüler mit computer- und CD-Romunterstützten Systemen wird einen bedeutenden Sachaufwand mit sich bringen.

Zu Z. 33 (§ 49 Abs. 1):

Die Worte "Behörde" wären durch die Worte "Zulassungsstelle" zu ersetzen.

Zu Z. 36 (§§ 55 und 57a):

Der Zeitraum ein Monat vor oder vier Monate nach dem Erstzulassungsdatum erscheint zu lang.

Bei den Nutzfahrzeugen (LKW, Anhängern) müßte insbesondere wegen der hohen Kilometerleistungen und der Belastung der Fahrzeuge der Zeitraum, in dem die Fahrzeuge zur Überprüfung vorgeführt werden können, auf ein Monat vor und ein Monat nach dem Erstzulassungsdatum verkürzt werden.

Durch die jährlichen Überprüfungen wurden die Fahrzeuge regelmäßig kontrolliert und sichergestellt, daß mangelhafte Fahrzeuge Instand gesetzt wurden. Es ist richtig, daß die Überprüfung der Fahrzeuge bei weitem nicht kostendeckend ist. Auf diesen Mißstand wurde von den Ländern bei der Verbindungsstelle der Bundesländer und dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr mehrmals hingewiesen. Vom Bundesministerium wurde die beantragte Erhöhung der Kostenbeiträge aber immer wieder unter Angabe von verschiedensten Gründen abgelehnt. Die neuen Kostenbeiträge sind noch nicht bekannt, da sie erst durch eine Verordnung festgesetzt werden sollen. Es wird darauf hingewiesen, daß die Kostenbeiträge entsprechend den benötigten Aufwand erhöht werden sollen, damit auch die Landesprüfstellen kostendeckend arbeiten können.

Zu Z. 37 (§ 56 Abs. 1):

Besondere Überprüfungen sollen nur durch Amtssachverständige der Landesprüfstellen oder der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge durchgeführt werden, weil besondere Überprüfungen vielfach zur Kontrolle der zur Überprüfung und Begutachtung ermächtigten Betriebe bzw. bei Strafverfahren bei Anzeigen im Auftrag von Behörden durchgeführt werden. Damit ist eine Objektivität der Überprüfung gewährleistet.

Zu Z. 41 (§§ 57 Abs. 4 und 57a Abs. 2):

Bei den Voraussetzungen zur Erteilung der Ermächtigung wird keine Wirtschaftlichkeitsprüfung verlangt. Vielfach öffnen und schließen Firmen bzw. machen Konkurse, wodurch die Qualität und Kontinuität der Überprüfung nicht mehr gewährleistet ist. Firmen kommen durch wirtschaftliche Probleme in ein Abhängigkeitsverhältnis mit den Fahrzeugbesitzern und dadurch leidet die Überprüfung. Die Kontrolle der Betriebe ist aufwendig und Gründe für einen Entzug der Ermächtigung schwer zu finden, da Beweise über mangelhafte Arbeit mit dem Kunden nachträglich beseitigt werden.

Zu Z. 49 (§ 73 Abs. 2a):

Die Änderung der gegenständlichen Bestimmung erscheint entbehrlich, da dies nur dazu führen wird, daß unter Hinweis auf das Vorliegen schwerwiegender medizinischer und psychologischer Beeinträchtigungen, die Anordnung begleitender

Maßnahmen bekämpft werden wird und die Behörde voraussichtlich mit ärztlichen Attesten bombardiert werden würde, da ja die Nichteinhaltung von Schulungen Auswirkungen auf die Entziehungsdauer der Lenkerberechtigung hat.

Zu Z. 52 (§ 99 Abs. 1 lit. a):

Diesbezüglich wird die Auffassung vertreten, daß zunächst das Einschalten des Lichtes bei Tag nicht verpflichtend eingeführt, sondern lediglich empfohlen werden soll. Erst in weiterer Folge, wenn sich herausstellen sollte, daß diese Maßnahme tatsächlich geeignet ist, die Unfallzahlen zu senken, sollte das Fahren mit Licht bei Tag gesetzlich vorgeschrieben werden. Darf doch nicht vergessen werden, daß durch das Fahren mit Licht bei Tag der Benzinverbrauch sich erhöhen würde und sohin es dadurch zu einer Mehrbelastung mit Ozon kommen könnte.

Zu Z. 53 (§ 99 Abs. 8):

Bei Änderung dieser Bestimmung bedarf es auch einer Anpassung des § 58b KD.V. In diesem Zusammenhang wird ersucht, dafür einzutreten, daß in die Aufzählung des § 20 Abs. 5 KFG die Hebammen aufgenommen werden, da nicht einzusehen ist, warum Tierärzten unter bestimmten Voraussetzungen ein Blaulicht bewilligt wird, Hebammen hingegen nicht, obwohl von deren Möglichkeit, so rasch wie möglich einen Ort erreichen zu können, das Leben eines Menschen abhängen kann.

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

Klagenfurt, 6. September 1995
Für die Kärntner Landesregierung:
Der Landesamtsdirektor:
Dr. Sladko eh.

F.d.R.d.A.

