04/SN-63/ME
1645/SN/ME

GESETZENTWURF
Zl. 63-GE/19 95
Datum: 8. SEP. 1995
Verteilt 11.9.95

REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ

Museumstraße 7
A-1070 Wien

Briefanschrift
A-1016 Wien, Postfach 63

Telefon 0222/52 1 52-0*
Telefax 0222/52 1 52/727

Fernschreiber 131264 jusmi a
Teletex 3222548 = bmjust

Sachbearbeiter

Klappe (DW)

GZ 41.001C/55-I 2/1995

An das
Präsidium des Nationalrats

Wien

Betrifft: Stellungnahme des Bundesministeriums für Justiz zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird (19. KFG-Novelle); Begutachtungsverfahren.

Das Bundesministerium für Justiz beehrt sich, mit Beziehung auf die Entschließung des Nationalrats vom 6.7.1961 25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zu dem oben angeführten Gesetzesentwurf zu übermitteln.

4. September 1995
Für den Bundesminister:

KATHREIN

Für die Richtigkeit der Ausfertigung:

REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM FÜR JUSTIZ

Museumstraße 7
A-1070 Wien

Briefanschrift
A-1016 Wien, Postfach 63

Telefon 0222/52 1 52-0*
Telefax 0222/52 1 52/727
Fernschreiber 131264 jusmi a
Teletex 3222548 = bmjust
Sachbearbeiter
Klappe (DW)

GZ 41.001C/55-I 2/1995

An das
Bundesministerium für
öffentliche Wirtschaft und
Verkehr

Wien

Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird (19. KFG-Novelle)

zur Zahl 170.022/2-I/7/95

Das Bundesministerium für Justiz beehrt sich, mit Beziehung auf das Schreiben vom 25. Juli 1995 zu dem oben angeführten Gesetzesentwurf wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu § 40a Abs. 10:

Das Bundesministerium für Justiz begrüßt das Vorhaben zur Einführung eines Rückersatzanspruchs gemäß § 3 Abs. 1 AHG auch für den (Normal-)Fall, daß die ermächtigte Zulassungsstelle keine natürliche Person ist. Nach der Judikatur des OGH (vgl. 9 Ob A 40/89) kann -ohne gegenteilige Regelung- eine Rückersatzpflicht nur eine natürliche Person treffen.

Nach Auffassung des Bundesministeriums für Justiz ist es jedoch nicht sachgerecht, wenn zwar eine private Zulassungsstelle allfälligen Regreßansprüchen ausgesetzt sein soll, eine mit der Durchführung von wiederkehrenden Begutachtungen nach § 57a KFG ermächtigte juristische Person aber (weiterhin) nicht. Das

Bundesministerium für Justiz regt daher an, (etwa in § 57a KFG) eine dem § 40a Abs. 10 zweiter Satz in der Fassung des Entwurfs entsprechende Regelung aufzunehmen.

Überhaupt ist diese Frage im Hinblick auf die - zuletzt in dem vom do. Ressort zur Begutachtung versandten Entwurf für ein Poststrukturgesetz manifestierte - Tendenz zur Ausgliederung hoheitlicher Tätigkeiten auf beliehene Unternehmen in einem allgemeinen Zusammenhang zu regeln. Dabei kann es u.U. erforderlich sein, Art. 23 Abs. 2 B-VG anzupassen. (Allenfalls erfordert bereits die in § 40a Abs. 10 des Entwurfs vorgeschlagene Regelung eine derartige verfassungsrechtliche Änderung).

2. Zu § 99 Abs. 1a:

Nach Ansicht des Bundesministeriums für Justiz sollte diese Bestimmung entfallen und (nur) die Beleuchtungsvorschrift des § 60 Abs. 3 StVO (die von der Judikatur ohnedies relativ streng ausgelegt wird) beibehalten werden. Es ist zweifelhaft, ob die Verpflichtung zum Fahren mit Licht am Tag die Verkehrssicherheit nennenswert verbessern kann. Eine derartige Regelung könnte allerdings die Sicherheit von einspurigen Kraftfahrlenkern gefährden, die derzeit durch ihre Beleuchtung am Tage für alle Verkehrsteilnehmer besonders auffällig sind. Zudem ist zu befürchten, daß der Betrieb der Beleuchtungsanlage einen durchaus nicht zu vernachlässigenden Mehrverbrauch an Kraftstoff bewirkt (dem Vernehmen nach bei einem durchschnittlichen PKW mit üblicher Jahreskilometerleistung etwa 20 Liter/Jahr, bei angenommenen 3,4 Mio. PKW in Österreich also etwa 68 Mio. Liter/Jahr); die Maßnahme ist daher auch aus ökologischer Sicht bedenklich.

Nach den Erläuterungen (S. 29) soll das Fahren mit Licht am Tag versuchsweise für den Zeitraum von zwei Jahren erprobt werden, wobei Übertretungen dieser Verpflichtung im ersten Jahr unbeanstandet bleiben sollen. In diesem Zusammenhang fragt sich zunächst, ob diese Rechtswirkung durch die Anordnung, daß "gemäß § 21 VStG vorzugehen" ist, erreicht werden kann. Nach der genannten Bestimmung ist nämlich ein Absehen von der Verhängung einer Strafe ohne weiteres Verfahren nur dann möglich, wenn das Verschulden des Beschuldigten geringfügig ist und die Folgen der Übertretung

unbedeutend sind. Übertretungen des § 99 Abs. 1a im Jahre 1996 blieben daher nur dann straflos, wenn die Voraussetzungen des geringfügigen Verschuldens und der geringfügigen Tatfolgen gegeben wären.

Wenngleich § 21 Abs. 1 VStG nach der Judikatur des VwGH einen Rechtsanspruch auf ein Absehen von der Strafe einräumt (vgl. *Walter-Mayer*, Grundriß des österreichischen Verwaltungsverfahrensrechts[5], Rz 818), könnte schließlich für im Jahre 1997 gesetzte Übertretungen des § 99 Abs. 1a im Umkehrschluß abgeleitet werden, daß die Anwendung des § 21 Abs. 1 VStG ausgeschlossen sein solle. Unabhängig davon ist es gesetzestechnisch verfehlt, die Gebotsnorm, ihren zeitlichen Geltungsbereich sowie eine besondere Strafzumessungsvorschrift in einer Bestimmung zu regeln. Das Außerkrafttreten des § 99 Abs. 1a mit 31.12.1997 sollte daher in einem eigenen Absatz in Art. III geregelt werden, in welchem auch die ausdrückliche Anordnung der Straflosigkeit der Übertretung dieser Bestimmung im ersten Jahr ihrer (befristeten) Geltung etwa wie folgt formuliert werden könnte:

"*Eine im Zeitraum vom 1. Jänner 1996 bis 31. Dezember 1996 gesetzte Zuwiderhandlung gegen § 99 Abs. 1a ist nicht als Verwaltungsübertretung zu ahnden.*"

Es bestehen auch deshalb gravierende Bedenken gegen den vorgeschlagenen § 99 Abs. 1a, weil er Auswirkungen auf andere Rechtsbereiche nicht berücksichtigt. Soweit nämlich diese Bestimmung zur Hebung der Verkehrssicherheit beitragen soll (was freilich - wie dargelegt - nach Auffassung des Bundesministeriums für Justiz nicht zweifelsfrei feststeht, indiziert ein Verstoß gegen diese Norm im gerichtlichen Strafrecht (§ 6 StGB) die objektive Pflichtwidrigkeit des Verhaltens, d.h. das Maß der im Einzelfall zur Vermeidung einer Rechtsgutsbeeinträchtigung objektiv gebotenen Sorgfalt. Im Fall einer durch einen Verkehrsunfall verursachten fahrlässigen Körperverletzung (§ 88 StGB) oder Tötung (§ 80 StGB) wird daher dem Beschuldigten auferlegt, die Vermutung der Sorgfaltswidrigkeit dadurch zu entkräften, daß die von der mißachteten Norm vorausgesetzte typische

Gefährlichkeit des Verhaltens nicht bestanden hat und demgemäß das Verhalten im Einzelfall dennoch sorgfaltsgemäß war.

Weiters kann die mangelnde verwaltungsrechtliche Ahndung von Verstößen gegen die geplante Bestimmung nichts daran ändern, daß der betreffende Fahrzeuglenker bei einem Unfall schadenersatzrechtliche Nachteile zu gewärtigen hat. Fährt nämlich ein KFZ-Lenker entgegen der vorgeschlagenen Bestimmung (auch im Jahr 1996) ohne Licht, so verstößt er dadurch allenfalls gegen ein Schutzgesetz im Sinn des § 1311 ABGB. Das kann im Halbpflichtprozeß zu Nachteilen führen. Auch wird u.U. dem Halter im Bereich der Gefährdungshaftung des EKHG eine Haftungsbefreiung nach § 9 EKHG verwehrt sein, weil er durch den Verstoß gegen § 99 Abs. 1a KFG nicht "jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beachtet" hat.

Die vorgeschlagene Regelung könnte damit zu dem eigentümlichen Ergebnis führen, daß ein verwaltungsstrafrechtlich nicht sanktioniertes Verhalten im gerichtlichen Strafverfahren und im Schadenersatzprozeß nachteilige Folgen für den betroffenen Lenker hat. Eine solche Rechtsfolge ist aus der Sicht des Bundesministeriums für Justiz jedoch abzulehnen.

4. September 1995
Für den Bundesminister:

KATHREIN

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung: