

13/SN-27/ME ton 8

Amt der o.ö. Landesregierung

Verf(Präs) - 300048/54 - Schi

Linz, am 1. Juni 1987

DVR.0069264

Bundesgesetz, mit dem das Kraft-
fahrsgesetz 1967 geändert wird
(11. Kraftfahrsgesetz-Novelle);
Entwurf - Stellungnahme

Betrifft	GESETZENTWURF
Zl.	<i>27</i> .GE. 087
Datum:	9. JUNI 1987
Verteilt	12. Juni 1987 <i>Ho 11</i>

An das

Präsidium des Nationalrates

Dr. Karl Renner-Ring 3
1017 W i e n

L. Klausgruber

In der Beilage werden 25 Mehrabdrucke der h. Stellungnahme
zu dem vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und
Verkehr versandten Gesetzentwurf übermittelt.

Für die o.ö. Landesregierung:

H ö r t e n h u b e r

Landesamtsdirektor

25 Beilagen

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

[Signature]

Amt der o.ö. Landesregierung

Verf(Präs) - 300048/54 - Schi

Linz, am 1. Juni 1987

DVR.0069264

Bundesgesetz, mit dem das Kraft-
fahrsgesetz 1967 geändert wird
(11. Kraftfahrsgesetz-Novelle);
Entwurf - Stellungnahme

Zu Zl. 430.012/3-IV/3/87 vom 25. März 1987

An das

Bundesministerium für
öffentliche Wirtschaft und Verkehr

Radetzkystraße 2
1030 W i e n

Das Amt der o.ö. Landesregierung beehrt sich, zu dem mit der
do. Note vom 25. März 1987 versandten Gesetzentwurf wie
folgt Stellung zu nehmen:

Zu Art. I Z. 9 (§ 24 Abs. 4 und 5) und Art. I. Z. 17 (§ 40
Abs. 4):

Die geplanten Neuregelungen werden insgesamt zu einer
weiteren erheblichen Mehrbelastung der Länder führen. Nach
h. Ansicht müßten diese, den Ländern im Rahmen der mittel-
baren Bundesverwaltung laufend neu erwachsenden Kosten in
den Finanzausgleichsverhandlungen ihren Niederschlag finden.

Zu Art. I Z. 15 (§ 39 Abs. 1 2. Satz):

§ 39 Abs. 1 zweiter Satz bezieht sich nur auf Fahrzeuge zur
Güterbeförderung. Mit Art. I Z. 1 des vorliegenden Entwurfes

wird dem § 4 ein neuer Abs. 8a angefügt, der sich ausschließlich auf zweiachsige Omnibusse bezieht und nicht auf Fahrzeuge zur Güterbeförderung. Nach h. Ansicht müßte daher das den § 4 betreffende Zitat "§ 4 Abs. 7 und 8" in der geltenden Fassung des § 39 Abs. 1 zweiter Satz nicht geändert werden.

Zu Art. I Z. 19 (§ 47):

Die Formulierung in Abs. 1, wonach die Behörde in dieser Evidenz die "Personendaten" des Zulassungsbesitzers ... aufzunehmen hat, berücksichtigt nicht jene Fälle, in denen eine Personengesellschaft des Handelsrechts (OHG, KG), eine Kapitalgesellschaft (GesmbH, AG) oder eine Genossenschaft als Zulassungsbesitzer auftritt. Ebenso stellt Abs. 5 auf natürliche Personen und juristische Personen ab, jedoch nicht auf Personengesellschaften des Handelsrechts. Abs. 5 hätte demnach zu lauten: "..., bei juristischen Personen und Personengesellschaften des Handelsrechts Name (Firma) und Anschrift, ..."; Abs. 1 müßte in entsprechender Weise ergänzt werden.

Durch Abs. 5 werden die Länder verpflichtet, die Zulassungsevidenz auf EDV-Basis zu führen, da die Daten "mittels maschinell lesbarer Datenträger oder im Wege der Datenfernverarbeitung" dem Bundesminister für Inneres übermittelt werden müssen. Die diesbezüglich entstehenden Kosten müßten zumindest teilweise vom Bund übernommen werden, insbesondere auch deshalb, weil damit auch Aufgaben der unmittelbaren Bundesverwaltung (sicherheitspolizeiliche Aufgaben) erfüllt werden. Eine dem § 47 Abs. 5 des Entwurfes entsprechende Datenübermittlung sollte auch an den Landeshauptmann vorgesehen werden.

Entgegen den Ausführungen im Vorblatt, wonach diese Novelle keine neue Kostenbelastung bringen werde, dürften sowohl die Errichtung einer Zentralevidenz beim Bundesministerium für Inneres als auch die damit zusammenhängende automationsunterstützte Datenverarbeitung bei allen Zulassungsbehörden hohe Investitionskosten verursachen. In diesem Zusammenhang scheint auch die im Art. V Abs. 2 des Entwurfes vorgesehene Frist von 18 Monaten für die Errichtung der Zentralevidenz zu kurz bemessen zu sein. Ansonsten entspricht die im Entwurf vorliegende Neufassung des § 47 KFG einer langjährigen Forderung des Länderarbeitskreises "automationsunterstützte Kraftfahrzeugzulassung" und wird daher begrüßt. Allerdings wurde nun durch Meldungen in den Medien bekannt, daß seitens des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr intensive Bemühungen zur Führung einer zentralen Kraftfahrzeug-Kennzeichenvergabe (in Verbindung mit der geplanten Einführung des sogenannten "Wunschkennzeichens") bestehen. Eine derartige Maßnahme würde die Arbeit des Länderarbeitskreises größtenteils sinnlos und außerdem die h. diesbezügliche organisatorische Planung zunichte machen. Außerdem ist evident, daß ein derartiges System, das nur für die Sicherstellung der Kennzeichenvergabe notwendig ist, wiederum hohe Kosten verursachen wird. Es wird daher schon jetzt ersucht, von diesem Vorhaben abzusehen.

Zu Art. I Z. 20 (§ 49 Abs. 4):

Nach den Erläuterungen dient diese Änderung der Anpassung an das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr, BGBl.Nr. 289/1982, in dem in Anhang 2 Z. 2 eine Mindestsichtweite von 40 Meter für die Lesbarkeit des Kennzeichens gefordert wird. Wenn auch die Umstellung auf weiße, rückstrahlende Kennzeichentafeln mit nicht unbeträchtlichen finanziellen Belastungen der Kraftfahrzeugbesitzer verbunden ist, so wird man dennoch ein gewisses Verständnis dafür aufbringen. Wie eben-

falls den Medien zu entnehmen war, ist aber geplant, ein völlig neues Kennzeichensystem einzuführen, wobei die Kennzeichen nach einem einheitlichen System für das gesamte Bundesgebiet ausgegeben oder gegen eine Gebühr nach dem Wunsch des Zulassungsbesitzers zusammengestellt werden sollen. Daß dies wiederum mit erheblichen Kosten für den einzelnen verbunden sein wird, liegt auf der Hand. Dazu kommt noch, daß dann die mit der vorliegenden 11. KFG-Novelle eingeführten Kennzeichentafeln bereits wieder überholt wären. Abgesehen vom zusätzlichen Arbeitsaufwand, den die 11. KFG-Novelle für die Zulassungsbehörden bringt, wird bei der geplanten darauffolgenden Einführung des neuen Kennzeichensystems die vermehrte Arbeit kaum mehr in verhältnismäßig kurzer Zeit bewältigbar sein. In diesem Zusammenhang wird noch darauf hingewiesen, daß durch die Ausgabe der individuellen Kennzeichen auf für den einzelnen sehr hohe Kosten sowie eine weitaus längere Wartezeit bei der jeweiligen Zulassungsbehörde entstehen würde.

Z. 21 bis 27 (§ 55 Abs. 1 und § 57a Abs. 1):

Hier sieht der Entwurf vor, daß Personen- und Kombinationskraftwagen zur entgeltlichen Personenbeförderung sowie Lastkraftwagen und Spezialkraftwagen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3500 kg nicht mehr von der Behörde wiederkehrend überprüft werden, sondern von einem hiezu ermächtigten Verein oder Gewerbetreibenden wiederkehrend zu begutachten sind. Begründet wird diese Änderung damit, daß die Kapazität der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge in Wien sowie die der Überprüfungseinrichtungen der Länder überfordert sind. Dies trifft jedoch auf die Überprüfungseinrichtungen des Landes Oberösterreich nicht zu. Diese Einrichtungen wurden in den letzten Jahren laufend ausgebaut und mit den erforderlichen Geräten ausgestattet, sodaß die Kapazität zur Überprüfung der derzeit im

KFG hierfür vorgesehenen Fahrzeugarten ausreicht. Darüber hinaus ist eine möglichst hohe Auslastung dieser Einrichtungen im wirtschaftlichen Interesse.

Zu Z. 23a (§ 57 Abs. 3):

Der Entwurf sieht hier vor, daß eine Obergrenze für die vom Bund zu leistende Aufwandsvergütung eingeführt wird, die auf § 55 Abs. 4 KFG basiert. In den Erläuterungen ist unter Hinweis auf das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 13. Oktober 1986, A 6/80-34, ausgeführt, daß auch dann, wenn der vom Zulassungsbesitzer geleistete Kostenbeitrag nicht kostendeckend ist, der Aufwandsersatz nach den dem Land tatsächlich erwachsenen Kosten zu bemessen ist. Entgegen den weiteren Ausführungen in den Erläuterungen ergeben sich daraus keinesfalls "Verzerrungen", da derzeit die auf ein Kraftfahrzeug entfallene Aufwandsvergütung noch unter der in Aussicht genommenen Betragsgrenze liegt und die Höhe der verrechneten Aufwandsvergütung nachvollziehbar ermittelt werden kann. Den Ländern kann aber nicht zugemutet werden, einen allenfalls künftig entstehenden Kostenüberhang anstelle des Bundes zu tragen, zumal es dem Bund freisteht, im Wege einer Gesetzesänderung eine Kostendeckung von den Parteien zu erlangen. Die Länder haben hingegen keinerlei Möglichkeiten eine allenfalls entstehende Lücke zwischen tatsächlichem Aufwand und dem vom Bund zugestandenen Limit zu schließen. Außerdem ist der vom Bund zu ersetzende Aufwand auf der Grundlage des zitierten Verfassungsgerichtshoferkennnisses nicht schwierig zu ermitteln, zumal nunmehr die ersatzfähigen Kostenarten eindeutig feststehen. Der Verfassungsgerichtshof hat auch den vom Land Oberösterreich zugrunde gelegten Berechnungsmodus akzeptiert, weshalb die Kostenerfassung und Berechnung des Aufwandes eine organisatorisch leicht zu bewältigende Aufgabe darstellt. Die geplante Neuregelung des Aufwandsersatzes wird daher abgelehnt.

- 6 -

Zu Art. I Z. 35 und Z. 36 (§ 102 Abs. 12):

Diese Bestimmung dürfte aus mehreren Gründen bei der Vollziehung Schwierigkeiten bereiten: Voraussetzung für die Zwangsmaßnahmen ist, daß bei Überschreiten der Lenkzeiten bzw. bei Unterschreiten der Ruhezeiten eine "offenbare Übermüdung zu besorgen ist". Wann nun eine "offenbare Übermüdung zu besorgen ist", kann wohl nur ein Arzt feststellen. Unklar ist auch, welche "ausländischen Maßstäbe" heranzuziehen sind. In den Erläuterungen findet sich der Hinweis, daß die im EG-Raum geltenden Lenk- und Ruhezeiten herangezogen werden können. Nun kann aber von den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes keinesfalls verlangt werden, daß sie auch diesbezügliche ausländische Arbeitszeitregelungen kennen. Hierzu kommt noch, daß EG-Regelungen durchaus im Widerspruch zu den österreichischen Arbeitszeitregelungen stehen können.

Davon abgesehen, dürfte die geplante Regelung auch dem Gleichheitsgrundsatz widersprechen, weil es keine sachliche Rechtfertigung dafür gibt, warum die Sicherheitsorgane in denjenigen Fällen des § 58 Abs. 1 StVO, 1960 nicht einschreiten sollten, in denen keine Ruhezeiten vorgeschrieben sind, aber dennoch eine offenbare Übermüdung des Lenkers zu besorgen ist. Schließlich scheint es noch bedenklich, wenn die hier erfaßten Regelungsinhalte dem Kompetenztatbestand "Kraftfahrwesen" zugeordnet werden.

Zu Art. V Abs. 2 lit. d.:

Der Klammerausdruck nach Art. I Z. 20 müßte lauten: "§ 49 Abs. 4". Der Zeitraum von nur einem Jahr für die Abwicklung des Kennzeichenumtausches dürfte für die Zulassungsbehörden zu kurz bemessen sein, zumal sich die Behörde nicht Aus-

tauschtafeln für sämtliche von ihr zugewiesene Kennzeichen auf Lager legen kann.

25 Mehrabdrucke dieser Stellungnahme werden u.e. dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Für die o.ö. Landesregierung:

H ö r t e n h u b e r

Landesamtsdirektor

Für die Richtigkeit
der Ausfertigung:

