



ÖSTERREICHISCHER AUTOMOBIL-, MOTORRAD- UND TOURING CLUB
1010 WIEN, SCHUBERTRING 1-3

TELEFON (0222) 711 99 *

An das
Präsidium des Nationalrates
c/o Parlament
Dr. Karl Renner-Ring
1017 Wien

Wien, am 13.8.1993
RD/StVO/Mag. So/Mag. Me
Mag. Tf-stö

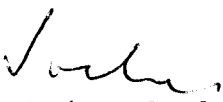
BOTHM-GESETZENTWURF	
Zl. <u>Zu 66</u>	-GE/19 <u>11</u>
Datum: 16. AUG. 1993	
Verteilt <u>19. Aug. 1993</u>	

Nachhang zum Entwurf einer StVO-Novelle;
Stellungnahme des ÖAMTC;
Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft
und Verkehr, Zl. 160.002/16-I/6/93

Sehr geehrte Damen und Herren!

In der Anlage übermittelt der ÖAMTC seine oben genannte Stellungnahme in 25-facher Ausfertigung.

Mit freundlichen Grüßen


Mag. Peter Soche
Bereichsleiter
Interessenvertretung

Beilagen



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 Nachhang
 des Entwurfes einer 19. StVO-Novelle**

A) GRUNDSÄTZLICHES:

Obwohl sich diese Stellungnahme im wesentlichen nur auf den Nachhang des Entwurfes einer 19. StVO-Novelle beziehen soll, möchte der ÖAMTC für den Fall der Gleichstellung der Beweismittel der Atemluftmessung und der Blutuntersuchung zum Nachweis der Alkoholbeeinträchtigung seine Stellungnahme im Lichte des erst jüngst ergangenen - nach Versendung des vorliegenden Entwurfes bekanntgewordenen - Erkenntnisses des VwGH vom 28.5.1993, Zl 93/02/0092, aktualisieren.

Sollte nämlich die Blutuntersuchung als überprüfendes Beweismittel gegen eine Atemalkoholmessung durch die gegenständliche Novelle wegfallen, muß der Gesetzgeber dafür Sorge tragen, daß die in den Zulassungsbestimmungen des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen vom 27.6.1990, Zl 41483/90, enthaltenen Eichfehler- bzw Verkehrsfehlergrenzen von +/- 5 % vom Meßwert bzw von nicht weniger als +/- 0,02 mg/l für den Bereich 0 - 2 mg/l bzw von +/- 15 % vom Meßwert für den Bereich über 2 mg/l vom tatsächlichen Meßwert des Alkoholgehaltes in Abzug zu bringen sind. Die eichamtlich festgestellte Meßungenauigkeit der Atemalkoholmeßgeräte darf - nicht zuletzt in Anbetracht der gravierenden Folgen einer festgestellten Alkoholbeeinträchtigung für den Fahrzeuglenker - keinesfalls zu dessen Lasten gehen. Um dies zu verhindern, ist nach dem zit Erk des VwGH jedoch eine ausdrückliche Bestimmung in der StVO erforderlich, in der die Vornahme eines Abzuges vom gemessenen Atemalkoholgehalt im Ausmaß von Fehlergrenzen iSd § 39 Abs 2 Z 2 u 3 Maß- und EichG vorgeschrieben wird.



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

- 2 -

Unbeschadet dieses Vorschlages ist der ÖAMTC nach wie vor der Meinung, daß - wenn schon eine Gleichstellung der Beweismittel Atemluftmessung/Blutuntersuchung erfolgt -, dem Betroffenen zumindestens die Möglichkeit der Beschaffung des Beweismittels Blutuntersuchung garantiert werden muß, dh, daß ihm über Verlangen Blut zum Zwecke der Bestimmung des Blutalkoholgehaltes abzunehmen ist. Der diesbezügliche Teil des § 5 Abs 7 müßte daher unverändert weiter gelten.

B) Zu den einzelnen Bestimmungen des Nachhanges zum Entwurf einer 19. StVO-Nov wird wie folgt Stellung genommen:

Zu § 45 Abs 4:

Die vorgesehene Änderung wird begrüßt. Ergänzend sei folgendes angemerkt:

Auch im § 43 Abs 2a StVO (gesetzliche Bestimmung für die sog Gebietsverordnungen) müßten die Zulassungsbesitzer von Lkw mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3.500 kg Berücksichtigung finden.

Darüberhinaus schlägt der ÖAMTC vor, auch die Zulassungsbesitzer von Spezialkraftwagen iSd § 2 Abs 1 Z 22a KFG bis zu 3.500 kg (zB von selbstfahrenden Wohnwagen) in den Kreis der Bewohnerparkberechtigten aufzunehmen (§§ 43 Abs 2a u 45 Abs 4 StVO).

Durch eine dem vorgeschlagenen Gesetzestext hinzuzufügende Bestimmung sollte allerdings dafür Sorge getragen werden, daß einem in dem durch Verordnung umschriebenen Gebiet wohnhaften Zulassungsbesitzer nur eine Bewohnerparkberechtigung iSd § 45 Abs 4 erteilt werden kann.

- 3 -

Da ein in dem durch Verordnung bezeichneten Gebiet wohnender Zulassungsbesitzer regelmäßig ein erhebliches persönliches oder wirtschaftliches Interesse daran haben muß, in der Nähe seines Wohnsitzes bzw Unternehmensstandortes zu parken, sollte dieses Interesse als gesetzliche Bewilligungsvoraussetzung, die im Einzelfall geprüft werden muß, gänzlich entfallen. Dies vor allem im Hinblick darauf, daß die Kurzparkzonen in naher Zukunft ein immer größeres Flächenausmaß (immer größere Stadtteile) erreichen werden, es Dauerparkplätze also allenfalls nur mehr in großer Entfernung von der Wohnung gibt, sodaß ein erhebliches Interesse, in der Nähe des Wohnsitzes bzw des Unternehmensstandortes zu parken, vom Gesetzgeber präsumiert werden kann und eine tägliche Inbetriebnahme des Kfz aus beruflichen Gründen dafür nicht unbedingt Voraussetzung ist.

Es ist darauf hinzuweisen, daß namhafte Verfassungsjuristen, wie beispielsweise Univ.Prof.Dr. Günther Winkler, die Meinung vertreten haben, daß die Bewohner-Parkregelung der StVO deshalb gegen das Sachlichkeitsgebot des verfassungsrechtlichen Gleichheitssatzes verstoße, da die gegenüber den Bewohnerinteressen oft überwiegenden beruflichen Interessen der aus anderen Bundesländern kommenden Pendler im Gesetz keinerlei Berücksichtigung finden. Um diese aufgezeigte Verfassungswidrigkeit der Bestimmungen zu vermeiden, schlägt der ÖAMTC daher vor, auch jenen Pendlern (Arbeitnehmern), denen für ihre Fahrt zum Arbeitsplatz entweder kein öffentliches Verkehrsmittel zur Verfügung steht (zB Arbeitsbeginn oder Arbeitsende außerhalb der üblichen Betriebszeiten von Massenverkehrsmitteln) oder denen die Inanspruchnahme solcher Verkehrsmittel unzumutbar ist, eine Ausnahmebewilligung nach § 45 Abs 4 StVO zu erteilen. Von einer Unzumutbarkeit der Benützung eines öffentlichen Verkehrsmittels könnte in Analogie zur Bestimmung des § 16 Abs 1 Z 6 EStG 1988 iSd LStR 1992 (AÖF 1991/334) über das sog erhöhte Pendlerpauschale dann die Rede sein, wenn die tägliche Fahrtstrecke

- 4 -

zwischen Arbeitsstätte und Wohnung von 2 bis zu 20 km beträgt und hiefür eine Wegzeit (Fahrtzeit + Wartezeit) von mehr als 1,5 Std (bei mehr als 20 km Fahrtstrecke von mehr als 2 Std, ab 40 km Fahrtstrecke von mehr als 2,5 Std) erforderlich ist.

Um Unklarheiten bezüglich der Auslegung des Begriffes "Standort" zu vermeiden, wird vorgeschlagen, im Gesetzestext "dauernder Standort" (des Fahrzeuges - nicht des Unternehmens) zu schreiben und in EB auf die diesbezügliche Definition des § 40 Abs 1 KFG zu verweisen. Damit wäre sichergestellt, daß darunter nicht nur der Sitz dieses Unternehmens, sondern auch eine Zweigniederlassung (Filiale) dieses Unternehmens zu verstehen ist. Außerdem sollte in den EB festgehalten werden, daß nicht nur der Gewerbeordnung unterliegende Unternehmer, sondern zB auch freiberuflich tätige Unternehmer (zB Ärzte, Rechtsanwälte und Zivilingenieure) unter den Unternehmensbegriff fallen.

Weiters sollten auch Mitinhaber der genannten Unternehmen in den Genuß der Ausnahmerechtigung gelangen können (Vorschlag für die EB).

Zu § 53 Abs 1 Z 24:

Wegen der allgemein üblichen Benützung von "Funktaxi" sollten Taxis auch ohne die Beförderung von Fahrgästen berechtigt sein, die Omnibusstraße oder den Omnibusfahrstreifen zu benützen. Ob das Taxi Personen befördert oder solche gerade aufzunehmen bereit ist, läßt sich außerdem in der Praxis kaum wirksam kontrollieren.

Da die Fahrgäste in Omnibussen des Stadtrundfahrtengewerbes in der Regel keinerlei Interesse an einer besonders raschen Beförderung haben, könnte überlegt werden, diese Fahrzeuge aus dem

- 5 -

Kreis der ex-lege-Berechtigten herauszunehmen (Beibehaltung des status quo).

Der ÖAMTC schlägt weiters vor, die gesetzliche Erweiterung der Benützungserlaubnis für andere Fahrzeuge als Fahrzeuge des Kraftfahrlinienverkehrs dann auszuschließen, wenn es durch diese anderen Fahrzeuge zu einer Beeinflussung der Verkehrslichtsignalanlagen käme.

Zu § 95 Abs 1a:

Dem ÖAMTC ging es im Rahmen seiner Stellungnahmen zur 18. StVO-Nov nicht um die Übertragung der Befugnisse der Ausübung des Verwaltungsstrafrechtes von den Bundespolizeidirektionen an die Länder und Gemeinden, sondern um die Übertragung der im argen liegenden und von den Bundespolizeidirektionen vernachlässigten Überwachung der Einhaltung der Verkehrsvorschriften für den ruhenden Verkehr.

Es wird daher vorgeschlagen, die Handhabung der Verkehrspolizei (§ 94b lit a) hinsichtlich der Übertretungen der §§ 8 Abs 4, 9 Abs 7, 23 bis 25, 26a Abs 3 sowie der Kurzparkzonenüberwachungs-VO und § 28 Abs 2 StVO (Halten auf Gleisen eines Schienenfahrzeuges) in die Ausnahmeregelung des vorgesehenen Abs 1a aufzunehmen.

Um einen objektiven Gesetzesvollzug zu gewährleisten, müßte die Ausübung des Verwaltungsstrafrechtes hingegen nach Ansicht des ÖAMTC jedenfalls in der Kompetenz der Bundespolizeidirektionen verbleiben. Zum Unterschied von den Ländern und Gemeinden sind die Bundespolizeidirektionen an den Strafgeldeinnahmen nicht beteiligt, sodaß zB bei einer Anhebung des Geldstrafenniveaus eher sachliche als fiskalische Überlegungen Platz greifen würden.

- 6 -

Da die Bestimmung des § 95 Abs 1a gem § 103 Abs 2b in der Entwurfsfassung in Entsprechung des Art 15 Abs 4 B-VG ohnehin erst mit dem Inkrafttreten der ihr entsprechenden landesgesetzlichen Bestimmungen in den einzelnen Ländern in Kraft treten soll, erübrigt sich uE die Nennung der Bundespolizeidirektion Wien im § 95 Abs 1a StVO. Andernfalls müßte bei entsprechender Beschlußfassung durch den Landesgesetzgeber eines anderen Bundeslandes die StVO jedesmal novelliert werden.

Abschließend sei noch bemerkt, daß die Novellierung des § 95 zum Anlaß genommen werden sollte, den nicht mehr zutreffenden Klammersausdruck "§ 94 Abs 3" des Abs 2 auf "§ 94c" richtigzustellen.

Wien, im August 1993
RD/StVO/Mag.Soz/Mag.Me/Mag.Tf-stö