Amt der Wiener Landesregierung

Dienststelle: Magistratsdirektion
Geschäftsbereich Recht
Verfassungsdienst und
EU-Angelegenheiten

Adresse: 1082 Wien, Rathaus
Telefon: 4000-82316
Telefax: 4000-99-82310
e-mail: post@mdv.magwien.gv.at
DVR: 0000191

MD-VD - 1564-1/04

Wien, 2. September 2004

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 (25. KFG-Novelle), das Arbeitszeitgesetz und das Arbeitsruhegesetz geändert werden;
Begutachtung;
Stellungnahme

zu GZ 170.031/0003-II/ST4/04

An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie

Zu dem mit Schreiben vom 5. August 2004 übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes wird nach Anhörung des Unabhängigen Verwaltungssenates Wien wie folgt Stellung genommen:

Grundsätzliches:

Prinzipiell besteht gegen die Schaffung von Rahmenbedingungen zur Einführung des digitalen Kontrollgerätes kein Einwand. Die gegenständliche Novelle weist jedoch

unzählige Widersprüche und Mängel auf, weshalb dieser in der vorliegenden Form nicht zugestimmt werden kann.

Auch ist die Gelegenheit zur Behebung einiger grundsätzlicher KFG-Probleme und zur Korrektur widersprüchlicher und mehrdeutiger Bestimmungen, im von der Novelle betroffenen Bereich, wie im Folgenden ausgeführt, nicht ergriffen worden.

In den §§ 24 und 24a sind die Bestimmungen über Geschwindigkeitsmesser, Fahrtschreiber, Wegstreckenmesser und Kontrollgeräte sowie Geschwindigkeitsbegrenzer festgelegt. Neben den Ausrüstungs- und Baubestimmungen sind in den gegenständlichen Paragraphen auch die Überprüfungspflichten für diese Geräte sowie die Ermächtigungsvoraussetzungen für Ziviltechniker, staatlich autorisierte Versuchsanstalten, Vereine oder Gewerbetreibende, die diese Überprüfungen durchführen dürfen, geregelt. Die Ermächtigungsbestimmungen ähneln denen des § 57a für die wiederkehrende Begutachtung, unterscheiden sich jedoch unnötigerweise von diesen im Detail, wodurch die üblicherweise von der selben Behörde durchgeführte Vollziehung erschwert wird.

Bei der Einführung des EU-Kontrollgerätes sind die Fahrtschreiberbestimmungen des § 24 an dieses angepasst worden. Dabei sind die ursprünglich ausschließlich auf den Fahrtenschreiber abgestellten Bestimmungen um solche für das EU-Kontrollgerät erweitert worden. In der Praxis hat sich nun herausgestellt, dass sich dabei einerseits einige Widersprüche eingeschlichen haben und andererseits in einigen Fahrtschreiberbestimmungen die Berücksichtigung des EU-Kontrollgerätes vergessen worden war.

Im Zuge der nunmehr für die Umsetzung des digitalen Kontrollgerätes wieder notwendigen Überarbeitung des § 24 sollten sowohl das Ermächtigungssystem der §§ 24 und 24a an das des § 57a angepasst, als auch die Umsetzungsmängel vorheriger Novellierungen behoben werden.

Mit der gegenständlichen Novelle soll die Ausgabe von Werkstätten-, Unternehmens-, Kontroll- und insbesondere Fahrerkarten geregelt werden. Diese Aufgabe soll der Bundesanstalt für Kraftfahrzeuge übertragen werden, wobei sich diese hierbei Dritter als Dienstleister auf Grund von Verträgen bedienen kann. Soweit bekannt, ist dabei an die Übertragung vor allem des Fahrerkartenmanagements an die Automobil Klubs ÖAMTC und ARBÖ gedacht. Diese Übertragung hoheitlicher Aufgaben sollte jedoch nicht auf Grund privatrechtlicher Verträge zwischen der Bundesprüfanstalt und den Automobilklubs, sondern auf Grund eindeutiger gesetzlicher Regelungen in Anlehnung an die Ermächtigung zur Vornahme der wiederkehrenden Begutachtung gemäß § 57a oder an die Ermächtigung von Versicherungen für die Durchführung der Zulassung erfolgen.

Weiters wird zum wiederholten Male darauf hingewiesen, dass zusätzlicher dringender Novellierungsbedarf im vorliegenden Entwurf nicht berücksichtigt worden ist. Im Konkreten handelt es sich dabei um die im Rahmen der KFG-Ländertagung 2003 aus Problemen in der Praxis resultierenden und als berechtigt erkannten Novellierungswünsche der Länder, deren Berücksichtigung gemäß Protokoll für die nächste Novelle vorgemerkt worden ist. Auf diesen dringenden Novellierungsbedarf wurde zuletzt auch in der ha. Stellungnahme vom 29. Juni 2004 zur Regierungsvorlage der 24. KFG-Novelle hingewiesen, ohne dass dies im vorliegenden Entwurf seinen Niederschlag gefunden hätte. Es wird daher neuerlich und mit Nachdruck die Umsetzung dieser Novellierungspunkte, die im Landestagungsprotokoll 2003 dokumentiert sind, gefordert.

Hingewiesen wird weiters darauf, dass die Textgegenüberstellung nicht mit dem Entwurf korreliert (z. B. § 24 Abs. 7).

Auch sind die Begriffe Fahrer-, Werkstätten-, Unternehmens- und Kontrollkarten nicht definiert. Es müsste aber dem Bestimmtheitsgebot folgend jedenfalls klargestellt werden, wofür diese gebraucht werden und was damit gemacht werden kann (zumindest durch eine entsprechende Verordnungsermächtigung).

Zu den Bestimmungen im Detail:

Zu Z 2.

§ 24 Abs. 4:

Dieser Absatz verpflichtet nur Zulassungsbesitzer von Kraftfahrzeugen, die mit einem Fahrtschreiber ausgerüstet sein müssen. Die Verpflichtung wäre unbedingt auch um Fahrzeuge, die mit einem Kontrollgerät ausgerüstet sein müssen, zu erweitern.

Ungeachtet dessen ist die Einfügung einer Verpflichtung für Ermächtigte in diesem Absatz (2. und 3. Satz) systemwidrig, zumal sich dieser in der Einleitung an den Zulassungsbesitzer richtet.

Zu Z 3.

§ 24 Abs. 7:

Schon bei der ex lege Erweiterung der Ermächtigung zur Prüfung von Fahrtschreibern auf die weitgehend baugleichen EU-Kontrollgeräte mit der 15. KFG-Novelle hat es erhebliche Rechtsunsicherheit gegeben. Von den Ermächtigten wird nämlich eine Überprüfung und bescheidmäßige Feststellung als Sicherheit, dass die Anforderungen an geeignetes und geschultes Personal erfüllt und die erforderlichen Einrichtungen zur Prüfung des digitalen Kontrollgerätes vorhanden sind, zur eigenen Absicherung verlangt, gewünscht und gegenüber einer ex lege Ermächtigung bevorzugt.

Es wird daher angeregt, zumindest eine Anzeigepflicht über die Prüfung von digitalen Kontrollgeräten der Ermächtigten und deren bescheidmäßige Kenntnisnahme vorzusehen.

Die Textgegenüberstellung korreliert nicht mit dem Entwurf. Der letzte Satz des Entwurfes über die Werkstättenkarten ist an dieser Stelle systemwidrig und außerdem in § 24 Abs. 8 im 2. Satz wiederholt. Es dürfte sich dabei um einen Irrtum handeln, da dieser Satz in der Gegenüberstellung richtigerweise gar nicht enthalten ist.

§ 24 Abs. 8:

Die hier genannten Voraussetzungen für die Ausstellung einer Werkstättenkarte und erforderlichen schriftlichen Eingaben sollten genau definiert werden, bzw. zumindest eine diesbezügliche Verordnungsermächtigung vorgesehen werden.

§ 24 Abs. 10:

Die Voraussetzungen für die Antragstellung sind nicht definiert. Sollten damit die Voraussetzungen für die Ausstellung einer Werkstättenkarte gemeint sein, so wären diese im Verfahren zu prüfen. Sollte sich dabei herausstellen, dass die Voraussetzungen nicht vorgelegen haben oder nachträglich weggefallen sind, wäre dies in einem Verfahren gemäß AVG festzustellen und die Ungültigkeit bzw. Ablieferung der Karte bescheidmäßig zu verfügen.

Zu Z 5.

§ 102 Abs. 1:

Es sollte eine Mitführverpflichtung auch für Schaublätter der Kontrollgeräte eingeführt werden, insbesondere in Anbetracht der bereits existierenden Zwangsmaßnahmen gemäß Abs. 12 bei deren Nichtmitführung.

Zu Z 9.

§ 102 Abs. 12 lit. i:

Gemäß § 102 Abs. 1 KFG 1967 müssen nur die Schaublätter von Fahrtschreibern mitgeführt werden. Eine Zwangsmaßnahme gemäß § 102 Abs. 12 wegen der Nichtmitführung von Kontrollgeräteschaublättern wäre daher nur bei Einführung einer entsprechenden Verpflichtung im § 102 Abs. 1 zulässig.

Zu Z 12.

§ 102a Abs. 1:

Gegen die Zuständigkeit der Bundesprüfanstalt für das Kartenmanagement besteht prinzipiell kein Einwand. Fraglich ist jedoch, ob es der Transportwirtschaft bzw. den Lenkern zumutbar ist, dass sämtliche Fahrerkarten nur bei der in Wien beheimateten Bundesprüfanstalt beantragt werden können. Bei einer Betrauung Dritter mit dem Fahrerkartenmanagement würde sich anstatt einer auf privatwirtschaftlichen Verträgen beruhenden Regelung eine solche in Anlehnung an die Ermächtigungen für Überprüfungen gemäß den §§ 24 und 57a oder von Versicherungen für die Zulassung anbieten.

Damit wäre ein rechtlich einwandfreies Verfahren für die Betrauung Dritter mit hoheitlichen Aufgaben und eine Kontrollmöglichkeit derselben sichergestellt. Eine Betrauung Privater mit hoheitlichen Aufgaben auf Grund von Verträgen ist verfassungsrechtlich höchst bedenklich und wird daher strikt abgelehnt.

Auch hier sollten die Voraussetzungen für die Ausstellung einer Fahrerkarte und die erforderlichen schriftlichen Eingaben genau definiert werden. Per Verordnung gemäß Abs. 9 sollen zwar die zum Nachweis der Richtigkeit der Angaben erforderlichen Unterlagen festgelegt werden, dazu wäre allerdings vorab die Definition der erforderlichen Angaben notwendig.

§ 102a Abs. 2:

Dieser Absatz regelt lediglich die Vorgangsweise der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge bei der Ausstellung einer Fahrerkarte und nicht die von allfälligen mit dem Fahrerkartenmanagement betrauten Dritten. Insofern lässt der vorletzte Satz über die gesammelte Überweisung eingenommener Beträge alle drei Monate an die Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge ohne konkreten Verpflichteten dessen Sinn nur erahnen.

Ohne Definition der „genannten Bedingungen" ist die an sich sinnvolle Regelung des letzten Satzes nicht vollziehbar. Weiters gehört diese Bestimmung sinngemäß im

Abs. 1 verankert, wobei zudem erhebliche Zweifel an der Zulässigkeit dieser Erweiterung des antragsberechtigten Personenkreises im Sinne der EU-Verordnung bestehen. Sollten andere Mitgliedsländer ähnliche Bestimmungen einführen, könnten Personen mit Beschäftigung in mehreren EU-Staaten an mehrere Fahrerkarten herankommen. Da gerade im Transportwesen sehr kreative und oft am Rande der Legalität angesiedelte Beschäftigungsvarianten anzutreffen sind, müssten entsprechende EU-weite Sicherheitsvorkehrungen vorgesehen werden.

§ 102a Abs. 3:

Hier gilt das zu § 24 Abs. 10 Gesagte.

§ 102a Abs. 4:

Die Bestimmung, sich bei der Bedienung des Kontrollgerätes an die vorgeschriebene Benutzerhandhabung halten zu müssen, ist ungenau. Es sollte klargestellt werden, dass es sich um die in der EU-Betriebserlaubnis des Kontrollgerätes genehmigte Benutzerhandhabung (Bedienungsanleitung) handelt, da ansonsten nicht eindeutig ist, um welche Benutzerhandhabung es sich handelt bzw. wer diese vorgeschrieben hat. Der Bestimmung über die Verpflichtung zur Aushändigung der mitzuführenden Schaublätter fehlt, wie bereits ausgeführt, die Grundlage (Mitführverpflichtung).

§ 102a Abs. 5:

Um Missbrauch zu vermeiden, sollte in dem Fall, dass sich die Karte nicht im Besitz des Lenkers befindet, eine Diebstahls- oder Verlustanzeige die Grundlage für die Zulässigkeit handschriftlicher Aufzeichnungen sein. Ebenso sollte eine beschädigte oder eine Fehlfunktionen aufweisende Karte mitgeführt werden müssen, um zu verhindern, dass eine Beschädigung oder Fehlfunktion nur vorgetäuscht wird.

§ 102a Abs. 9:

Die Verordnungsermächtigung bezieht sich, da der § 102a Fahrerkarten regelt, nur auf diese. Eine entsprechende Verordnungsermächtigung für Werkstättenkarten fehlt und sollte ebenfalls vorgesehen werden.

§ 102b Abs. 3:

Die Zitierung der Kartenarten sollte in der Reihenfolge wie in Abs. 2 und 4 erfolgen.

§ 102b Abs. 4 Z 1 lit. e:

Es sollte zwecks Eindeutigkeit zusätzlich zur Führerscheinnummer und dem Ausgabestaat auch die Ausgabebehörde erfasst werden, da zumindest in Österreich die verschiedenen Ausgabebehörden teils idente Führerscheinnummern verwenden.

§ 102d Abs. 2:

Da nicht eindeutig definiert ist, was unter Kartenmanagement zu verstehen ist, wer die Beteiligten sind, nach welchem Schlüssel die Kostenbeiträge aufzuteilen sind und welche Missstände vorstellbar wären, sollte für eine diesbezügliche detaillierte Ausführung eine Verordnungsermächtigung vorgesehen werden.

Im Zusammenhang mit der Möglichkeit der Bundesprüfanstalt Anordnungen bei Missständen treffen zu können, sollten auch die Konsequenzen bei Nichtbefolgung dieser festgelegt werden.

Zu Z 13.

§ 103 Abs. 4:

So wie im § 102 Abs. 1 ist auch hier in vorangegangenen Novellen vergessen worden, entsprechende Bestimmungen für analoge Kontrollgeräte in Anlehnung an die Bestimmungen für Fahrtschreiber vorzusehen. Dieses Versäumnis sollte nunmehr korrigiert werden. Nachdem der Zulassungsbesitzer verpflichtet wird, ausreichend Papier für den Drucker zur Verfügung zu stellen, sollte dies auch für Schaublätter gelten.

Zu Z 14.

§ 103b Allgemein:

Das zum § 102a (Fahrerkarte) über die ausschließliche Möglichkeit der Antragstellung bei der Bundesprüfanstalt, die Betrauung Dritter, die mangelnde Definition der Voraussetzungen sowie das Verfahren gemäß Abs. 3 Gesagte, gilt auch hier.

§ 103b Abs. 4:

Das Verbot unberechtigter Datensperren soll gemäß den Erläuterungen eine Sperre der Fahrzeugeinheit (vermutlich des Kontrollgerätes) zum Zwecke der Erschwerung von Kontrollen oder des Datenmissbrauches verhindern. Dieser Schutzzweck geht für den Normunterworfenen jedoch aus dem Gesetzestext „Unberechtigte Datensperren sind unzulässig" ohne Kenntnis der Erläuterungen nicht eindeutig hervor und sollte daher klar formuliert werden.

Zu Z 15.

§ 114 Abs. 4a:

Es stellt sich die Frage, welchen Sinn der Einbau eines Kontrollgerätes in ein Schulfahrzeug hat, wenn es nicht verwendet werden muss, insbesondere da die richtige Handhabung auch anders geschult werden könnte. Wenn jedoch eine Ausrüstungsverpflichtung vorgesehen wird, sollten die Schulfahrzeuge zumindest von der gemäß § 24 Abs. 1 trotzdem geltenden Fahrtschreiberausrüstungsverpflichtung befreit werden.

Zu Z 16.

§ 123a Abs. 2:

Es wird auf den Umstand aufmerksam gemacht, dass der überwiegende Teil der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes ebenfalls Organe der Straßenaufsicht sind und daher in lit. e von „sonstigen Organen der Straßenaufsicht" gesprochen werden sollte.

Zu Z 20.

§ 134 Abs. 3a:

Hier sollte der Eindeutigkeit halber die Formulierung „Ausdrucke sowie Aufzeichnungen des Kontrollgerätes" auf „Ausdrucke sowie Aufzeichnungen des digitalen Kontrollgerätes" geändert werden.

Die unterschiedlichen Zeitspannen in lit. b und c über die Verfolgbarkeit von Geschwindigkeitsübertretungen sind sachlich nicht nachvollziehbar, ergäbe damit eine unbegründete Ungleichbehandlung von Lenkern in Abhängigkeit des verwendeten Kontrollgerätes und wird daher strikt abgelehnt.

Zusätzlicher Novellierungsbedarf:

Aus Wiener Sicht hat sich mittlerweile folgender zusätzlicher Novellierungsbedarf ergeben:

In § 24 sollte ein Abs. 5a eingefügt werden:

„(5a) Der Landeshauptmann hat regelmäßig zu überprüfen, ob die Voraussetzungen für die Erteilung der Ermächtigung noch gegeben sind und ob die Prüfungen ordnungsgemäß durchgeführt werden. Insbesondere bei zur Reparatur von Fahrzeugen, Fahrtschreibern oder Kontrollgeräten berechtigten Gewerbetreibenden hat er auf die Objektivität der Prüfung zu achten. Er kann Anordnungen zur Behebung von Mängeln treffen. Den Anordnungen des Landeshauptmannes ist unverzüglich zu entsprechen."

In § 24a Abs. 5 sollte angefügt werden:

„§ 24 Abs. 5 und 5a gelten sinngemäß."

In § 24a Abs. 6 sollte der letzte Satz ersetzt werden durch:

„§ 24 Abs. 5 und 5a gelten sinngemäß."

Begründung:

Die Änderungen entsprechen sinngemäß den Regelungen in § 57 Abs. 4a und § 57a Abs. 2a. Es soll damit die de facto bestehende Kontrollpflicht des Landeshauptmannes im KFG verankert werden und diesem vor allem auch die Möglichkeit gegeben werden, Anordnungen zur Behebung von Mängeln zu treffen.

In § 58 Abs. 4 sollte der 1. Satz ersetzt werden durch:

„Wurden im Zuge der Prüfung an Ort und Stelle (Abs. 1 bis 3) schwere Mängel (§ 57 Abs. 7) oder mit geeichten Wiegeeinrichtungen eine Gewichts- oder Achslastüberschreitung (Überladung) festgestellt, so ist für die Benützung der zur Verfügung gestellten Einrichtungen vom Zulassungsbesitzer unmittelbar ein Kostenersatz zu entrichten."

Begründung:

Die geeichten Wiegeeinrichtungen verursachen in der Anschaffung und Wartung erhebliche Kosten. Diese sollten zumindest zum Teil durch einen Kostenersatz wie in § 2 Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung - PBStV festgelegt, gedeckt werden.

Diesbezüglich wird weiters vorgeschlagen, § 2 Abs. 2 Z 1 PBStV wie folgt zu ändern:

„1. ob mit dem Fahrzeug mehr Lärm, Rauch, übler Geruch oder schädliche Luftverunreinigung verursacht werden, als bei ordnungsgemäßem Zustand und sachgemäßem Betrieb unvermeidbar ist, oder ob eine Überladung des Fahrzeuges vorliegt ..... 30,-- €,"

In § 101 Abs. 1 lit. e sollte als vorletzter Satz eingefügt werden:

„Die Ladung gilt jedenfalls als gesichert, wenn die Bestimmungen der ÖNorm EN 12195 ff eingehalten sind."

Begründung:

Die ÖNorm EN 12195-1 wurde am 1. April 2004 ausgegeben und stellt mit den dazugehörenden Folgenormen den (sicher für längere Zeit) aktuellen Stand der Ladungssi-

cherung dar. Da teilweise (von Sachverständigen zulässigerweise) auch andere Richtlinien für die Ladungssicherung herangezogen werden, würde der Hinweis auf die ÖNorm EN 12195 ff eine klare Rechtssicherheit schaffen.

Gleichzeitig werden 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme an das Präsidium des Nationalrates übermittelt. Eine weitere Ausfertigung ergeht an die e-mail Adresse „begutachtungsverfahren@parlament.gv.at".

Für den Landesamtsdirektor:

Mag. Andrea Mader
Obermagistratsrätin

OMR Mag. Leopold Bubak