

*F ü r u n s e r L a n d !*

LEGISLATIV-

UND

VERFASSUNGSDIENST

Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und Technologie
Stubenring 1
1011 Wien

E-Mail: st5@bmvit.gv.at

ZAHL
2001-BG-50/11-2004

DATUM
18.11.2004

CHIEMSEEHOF
✉ POSTFACH 527, 5010 SALZBURG

landeslegistik@salzburg.gv.at

FAX (0662) 8042 - 2164

TEL (0662) 8042 - **2290**

Herr Mag. Feichtenschlager

BETREFF

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird;
Stellungnahme

Bezug: ZI BMVIT-160.007/0003-II/ST5/2004 und
ZI BMVIT-160.007/0006-II/ST5/2004

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zu dem im Gegenstand bezeichneten Gesetzentwurf gibt das Amt der Salzburger Landesregierung folgende Stellungnahme bekannt:

Zu § 5:

1. Um einer Gefährdung der Verkehrssicherheit durch Suchtgiftenker wirksamer entgegen zu treten, soll ein Speichelvortest den Organen der Straßenaufsicht die Möglichkeit geben, die Vermutung einer allfälligen Beeinträchtigung durch Suchtgift bereits bei der Kontrolle zu entkräften oder zu erhärten. In faktischer Hinsicht wird den Organen der Straßenaufsicht zwar ein wirksames Instrument zur Feststellung von Suchtgiftbeeinträchtigungen im Straßenverkehr an die Hand gegeben, vor dem Hintergrund der geplanten Regelungen kann jedoch einer Gefährdung der Verkehrssicherheit durch Suchtgiftenker nicht wirklich wirksam begegnet werden.

Der Hauptgrund für diese pessimistische Einschätzung liegt im letzten Satz des geplanten Abs 9a begründet: Liefert die Untersuchung des Speichels ein positives Ergebnis, ist

DAS LAND IM INTERNET: www.salzburg.gv.at

AMT DER SALZBURGER LANDESREGIERUNG • LANDESAMTSDIREKTION

✉ POSTFACH 527, 5010 SALZBURG • TEL (0662) 8042-0* • FAX (0662) 8042-2160 • MAIL post@salzburg.gv.at • DVR 0078182

nach Abs 9 vorzugehen; im Fall eines negativen Ergebnisses hat ein Vorgehen nach Abs 9 zu unterbleiben. Diese Regelung wirft die Frage auf, ob die Durchführung eines Speichelvortests in jedem Fall notwendige Voraussetzung dafür ist, um in weiterer Folge gemäß Abs 9 bzw Abs 5 vorzugehen oder ob ein Vorgehen gemäß Abs 9 und 5 auch ohne Speichelvortest (weiterhin) zulässig ist. Ist ein selbständiges Vorgehen ohne Speichelvortest gemäß Abs 9 und 5 nicht möglich, entsteht in jenen Fällen, in denen der Speichelvortest ein offensichtlich und augenscheinlich falsch negatives Ergebnis liefert, eine der Verkehrssicherheit abträgliche Regelungslücke.

Gleiches gilt auch im Fall einer Verweigerung der Durchführung eines Speichelvortests: Wenn auch der Proband gemäß Abs 9a verpflichtet ist, sich über Aufforderung einer Überprüfung des Speichels zu unterziehen, so sind die Rechtsfolgen einer Verweigerung der Speicheluntersuchung zumindest unklar: Der Proband kann gemäß Abs 5 und 9 nur dann einem Arzt vorgeführt werden, wenn die Überprüfung des Speichels das Vorliegen von Suchtgiftspuren ergibt. Die Weigerung, seinen Speichel auf das Vorliegen von Suchtgiftspuren untersuchen zu lassen, bleibt daher – sieht man von der nicht angemessenen Strafe gemäß § 99 Abs 3 lit a StVO – für den Probanden folgenlos. Ein „Ausweichen“ auf ein Vorgehen gemäß Abs 9, analog zur Durchführung einer Atemluftalkoholkontrolle mittels Alkomat nach Verweigerung der Durchführung eines Alkoholvortests verbietet sich auf Grund des letzten Halbsatzes des geplanten Abs 9a. Es wird daher vorgeschlagen, die Verweigerung der Durchführung einer Überprüfung des Speichels auf Suchtgiftspuren als zusätzlichen Tatbestand in den § 99 Abs 1 lit b StVO aufzunehmen oder im Abs 9a ausdrücklich festzulegen, dass auch im Fall einer Verweigerung sowie dann, wenn an einem negativen Ergebnis des Vortests Zweifel herrschen, gemäß Abs 9 vorzugehen ist.

2. Die Überprüfungsbefugnis des Abs 2 und des geplanten 2a sollte auch auf die Lenker- ausbildner in land- und forstwirtschaftlichen Lehranstalten und in berufsbildenden höheren und mittleren Schulen gemäß § 119 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, auf Ausbildner von Kraftfahrern öffentlicher Dienststellen gemäß § 120 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 und auf Ausbildner von Lenkern von Heereskraftfahrzeugen gemäß § 121 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 ausgedehnt werden. Unklar bleibt jedoch in diesem Zusammenhang, warum sich die Ermächtigung des Abs 9a nicht auch auf die im Abs 2b (neu) angeführten Personen bezieht.

Zu § 30:

Die Ausnahme des Abs 5 soll nur für Wirtschaftsfahren im Sinn des Abs 1 gelten. Damit wird diese Regelung den Verhältnissen in der Realität nicht gerecht, da vor allem in den ländlichen Regionen für das gesamte Spektrum des landwirtschaftlichen Verkehrs ein

entsprechendes Verkehrsbedürfnis gegeben ist. Es wird daher vorgeschlagen, die Ausnahme des Abs 5 nicht nur für Wirtschaftsfahren, sondern für den gesamten landwirtschaftlichen Verkehr schlechthin festzulegen.

Zu § 42:

Gemäß § 42 Abs 3 sind vom Verbot des Abs 2 Fahrten mit Lastkraftwagen ohne Anhänger, Sattelkraftfahrzeugen und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 Tonnen ausgenommen, wenn damit die im Abs 3 angeführten Güter transportiert oder Zwecke verfolgt werden. Im § 2 der Ferienreiseverordnung 2004 wird dagegen, unabhängig von der Art des Fahrzeuges, nur auf die Art des beförderten Gutes oder den mit der Fahrt verfolgten Zweck abgestellt. Das hat zur Folge, dass Lastkraftwagen mit Anhänger, bei denen die Summe der höchst zulässige Gesamtgewichte beider Fahrzeuge mehr als 7,5 Tonnen beträgt, zwar an Samstagen in der Zeit von 8 Uhr bis 15 Uhr vom Verbot des § 1 der Ferienreiseverordnung 2004 ausgenommen sind, nicht jedoch auch an Samstagen von 15 Uhr bis 24 Uhr, auch wenn die übrigen Voraussetzungen des § 42 Abs 3 StVO bzw des § 2 der Ferienreiseverordnung 2004 erfüllt sind. Diese Fahrzeuge bedürfen daher, im Gegensatz zu den im § 42 Abs 2 genannten Fahrzeuge, einer Ausnahme gemäß § 45 StVO. Es sollte daher das Vorhaben auch dazu genutzt werden, im Abs 3 auch Fahrten vom Verbot des Abs 1 auszunehmen, die die darin genannten Voraussetzungen erfüllen. Damit verbunden ist nicht nur einer weitere Entlastung der Wirtschaft, sondern auch eine Entlastung der vollziehenden Behörden.

Zu § 46:

Ein Befahren des Pannestreifens sollte auch bei der Annäherung eines Einsatzfahrzeuges zulässig sein, um diesen ein rasches Erreichen einer Unfallstelle zu ermöglichen.

Gleichschriften dieser Stellungnahme ergehen ue an die Verbindungsstelle der Bundesländer, an die übrigen Ämter der Landesregierungen, 25 Ausfertigungen an das Präsidium des Nationalrates und fünf Ausfertigungen an das Präsidium des Bundesrates.

Mit freundlichen Grüßen
Für die Landesregierung:

Dr. Heinrich Christian Marckhgott
Landesamtsdirektor

Ergeht nachrichtlich an:

1. – 8. E-Mail an: Alle Ämter der Landesregierungen
9. E-Mail an: Verbindungsstelle der Bundesländer post@vst.gv.at
10. Präsidium des Nationalrates
11. E-Mail an: Präsidium des Bundesrates peter.michels@parlament.gv.at
12. E-Mail an: Bundeskanzleramt vpost@bka.gv.at
13. E-Mail an: Institut für Föderalismus institut@foederalismus.at
14. E-Mail an: Parlament begutachtungsverfahren@parlinkom.gv.at
15. E-Mail an: Abteilung 5 zu do ZI 20504-23/19/4-2004
16. E-Mail an: Bezirkshauptmannschaft Salzburg-Umgebung
zu do ZI 30301/551-135/483-2004

zur gefl Kenntnis.