

AMT DER KÄRNTNER LANDESREGIERUNG

Abteilung 2V - Verfassungsdienst



Betreff:

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 (28. KFG-Novelle) und das Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBG) geändert werden; **Stellungnahme**

Datum: 27. März 2006

Zahl: -2V-BG-4344/3-2006

(Bei Eingaben bitte Geschäftszahl anführen!)

Auskünfte:	Dr. Glantschnig
Telefon:	(0463) 536 – 30204
Fax:	(0463) 536 – 30200
e-mail:	post.abt2V@ktn.gv.at

An das
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Stubenring 1
1011 WIEN

per e-Mail an: st4@bmvit.gv.at

Zu den mit Schreiben vom 7. März 2006, GZ BMVIT-170.031/0002-II/St4/2006, zur Stellungnahme übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 (28. KFG-Novelle), und das Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBG) geändert werden, nimmt das Amt der Kärntner Landesregierung wie folgt Stellung:

Zur geplanten Änderung der Widmung des Erlöses bestimmter Geldstrafen und verfallener Sachen:

Aus Landessicht bilden die beabsichtigten Widmungsänderungen hinsichtlich des Erlöses bestimmter Geldstrafen und verfallener Sachen einen speziell zu beurteilenden Regelungsaspekt. Sowohl im Kraftfahrzeuggesetz 1967 wie auch im Gefahrgutbeförderungsgesetz soll eine Änderung in der Weise vorgenommen werden, dass 70 v.H. der Geldstrafen sowie des Erlöses verfallener Sachen aus jenen Verwaltungsübertretungen, die von Organen der Bundespolizei ab 1. Oktober 2006 auf einem Verkehrskontrollplatz wahrgenommen werden, der Gebietskörperschaft zufließen, die den Aufwand für die Organe zu tragen hat (also dem Bund). Die Straf gelder sowie die Erlöse verfallener Sachen sind für die Abdeckung des Personal- und Sachaufwandes, der aus dem Einsatz solcher zusätzlicher Organe auf dem Gebiet der Verkehrsüberwachungen entsteht und für die Beschaffung und Erhaltung von Einrichtungen zur Verkehrsüberwachung zu verwenden. Mit dieser geänderten Straf geldwidmung entstehen Einnahmeneinbußen im Sozialbereich, weil damit Teile der bisher an die Sozialhilfeverbände fließenden Mittel gekürzt werden.

Im Vorblatt zu den Erläuterungen wird darauf hingewiesen, dass diese Neuerung einem Beschluss der Landeshauptleutekonferenz entspräche.

Der angesprochene Beschluss der Landeshauptleutekonferenz im Rahmen der Sitzung vom 25. Mai 2005 in Pamhagen, der grundsätzlich die in Aussicht genommenen Änderungen der kraftfahrrechtlichen Bestimmungen über die Strafgelelderwidmung befürwortete, war allerdings an bestimmten Voraussetzungen geknüpft. Diese sind:

- Die Einnahmenteilung aus Strafgeledern zwischen dem Bund und den Ländern (bzw. Gemeinden) im Verhältnis 70 : 30 sollte nur für neu zu errichtende Verkehrskontrollplätze gelten;
- auf den neuen Verkehrskontrollplätzen ist der Nachweis eines zusätzlichen Personaleinsatzes der Bundespolizei zu erbringen;
- der Personaleinsatz der Bundespolizei auf den bereits bestehenden Verkehrskontrollplätzen und bei der Verkehrsüberwachung im Allgemeinen muss in vollem Umfang erhalten bleiben;
- mit dem Österreichischen Gemeindebund und dem Österreichischen Städtebund ist ein Einvernehmen in Bezug auf jene Gemeinden (Sozialhilfeverbände) herzustellen, die bisher an den Erlösen aus derartigen Strafgeledern beteiligt sind;
- diese Lösung stellt kein Präjudiz für andere Fälle dar.

Zu den Mängeln des Umsetzungsvorschlages:

Der zur Begutachtung übermittelte Novellierungsentwurf sieht eine neue Strafgelelderverteilung für Geldstrafen wegen Verwaltungsübertretungen vor, die von Organen der Bundespolizei ab 1. Oktober 2006 auf einen Verkehrskontrollplatz wahrgenommen werden.

Dazu sind folgende Vorbehalte anzumelden:

- a) Der vorliegende Gesetzesentwurf enthält keinerlei Regelung darüber, wer verpflichtet ist, diese Kontrollplätze zu errichten; außerdem werden diese Kontrollplätze zumindest mit einem 50%igen Finanzierungsanteil des höchstrangigen Straßennetzes (Autobahnen und Schnellstraßen) durch die Länder mitfinanziert. Verkehrskontrollplätze auf Landesstraßen L und B werden ausschließlich von den Ländern errichtet und

finanziert. Beispielsweise beabsichtigt das Land Kärnten zum gegenwärtigen Zeitpunkt im Zuge der Landesstraße B 100 Drautal Straße einen solchen Kontrollplatz zu errichten. Es erscheint daher verwunderlich, dass sich der vorliegende Gesetzesentwurf auf sämtliche Kontrollplätze bezieht, unabhängig davon, ob sie an Bundesstraßen A oder S bzw. an Landesstraßen L oder B liegen. Bereits aus diesem Grund muss der vorliegende, umfassend formulierte Gesetzesentwurf als weitgehend abgelehnt werden.

- b) Der vorliegende Gesetzesentwurf eröffnet im § 2 Abs. 3 für das Bundesministerium für Inneres im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie im Verordnungswege die Möglichkeit, Festlegungen über die technische Ausstattung und das Vorhandensein infrastruktureller Anlagen zu treffen. Auch diese Verordnungsermächtigung würde sich nach dem derzeitigen Regelungstext auf sämtliche Kontrollplätze auf sämtlichen Straßenzügen erstrecken (sohin auch auf Landesstraßen), was eine nicht unwesentliche Verteuerung zu Lasten der Länder zu Folge haben kann, zumal sich die Verordnungsermächtigung auf Verkehrskontrollplätze beziehen soll, die nach dem 31. Dezember 2004 in Betrieb genommen wurden.
- c) Hinsichtlich des Personaleinsatzes durch die Exekutive ist zwar im Gesetzesentwurf die Regelung enthalten, dass die Strafgelder für die Abdeckung des Personal- und Sachaufwandes, der aus dem Einsatz solcher zusätzlicher Organe auf dem Gebiet der Verkehrsüberwachung entsteht und für die Beschaffung und Erhaltung von Einrichtungen zur Verkehrsüberwachung zu verwenden sind. Es wird jedoch im Gesetzesentwurf eine Regelung vermisst, unter welchen Voraussetzungen und an Hand welcher Kriterien der Bund den Nachweis dafür antreten will, dass tatsächlich zusätzliches Personal zum Einsatz kommt und müsste überdies die Verpflichtung enthalten sein, dass auch der Bund, nämlich das Bundesministerium für Inneres als Rechtsträger der Exekutive, die Kosten der Errichtung des Verkehrskontrollplatzes zu übernehmen hat.

Die bisherigen Erfahrungen auf Grund der in der StVO enthaltenen ähnlichen Bestimmung des § 100 Abs. 10 StVO lassen befürchten, dass der Bund ausschließlich bestehendes Personal vom Planstellenbereich des Bundesministeriums für Inneres in den Bereich des Straßenaufwandes verlagert und versucht, die Personalkosten durch die Steuergeldeinnahmen abzudecken, ohne dass sich die Gesamtzahl der Exekutivbediensteten tatsächlich erhöht.

- d) Entgegen den Beschluss der Landeshauptleutekonferenz wurde bislang mit dem Amt der Kärntner Landesregierung im Gegenstand in keiner Weise Kontakt aufgenommen um darzulegen, wodurch garantiert wird, dass der Personaleinsatz der Bundespolizei auf den bereits bestehenden Verkehrskontrollplätzen und bei der Verkehrsüberwachung im Allgemeinen in vollem Umfang erhalten bleibt. Es musste im Gegenteil festgestellt werden, dass seitens des Landespolizeikommandos für Kärnten die für den Verkehrskontrollplatz Haimburg vorgesehene, in wechselseitiger Abstimmung festgelegte Kontrollintensität nicht eingehalten wird. Nachdem in Kärnten mit dem Kontrollplatz „Kellerberg“ im Zuge der A10 Tauern Autobahn und mit dem Kontrollplatz „Drautal“ im Zuge der Landesstraße B 100 Drautal Straße zusätzliche Verkehrskontrollplätze unmittelbar vor der Errichtung stehen, bedarf es zunächst einer Vereinbarung zwischen dem Bundesministerium für Inneres und dem Land Kärnten hinsichtlich der Kontrollintensität.
- e) Entgegen dem Beschluss der Landeshauptleutekonferenz wurde bislang offensichtlich noch kein Einvernehmen mit dem Österreichischen Gemeindebund und dem Österreichischen Städtebund hinsichtlich der betroffenen Sozialhilfeverbände hergestellt – zumindest liegen derartige Informationen nicht vor. Der Bund hat sich bis zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keineswegs darüber informiert, welche Kontrollplätze in Kärnten unmittelbar vor der Errichtung stehen und welche Sozialhilfeverbände sohin betroffen sind.
- f) Wie sich die Umstände derzeit darstellen, ist davon auszugehen, dass der Beschluss der Landeshauptleutekonferenz sowie der dieser Beschlussfassung vorausgegangenen Diskussion unter den Landeshauptleuten bislang nicht Rechnung getragen wurde. Ohne eine Erfüllung dieser Voraussetzungen kann aber von Landesseite der Verschiebung von Strafgeleinnahmen zu Gunsten des Bundes nicht zugestimmt werden. Auf Grund der bisherigen Erfahrungen mit dem Kontrollplatz Haimburg im Zuge der A2 Süd Autobahn ist davon auszugehen, dass zu erwarten ist, dass nach der Errichtung der Verkehrskontrollplätze „Kellerberg“ und „Drautal“ den Sozialhilfeverbänden ca. 600.000,00 Euro Strafgeleinnahmen nicht mehr zur Verfügung stehen werden, welche auf Grund der bisher geltenden Rechtslage den Sozialhilfeverbänden zufließen würden. Dies bedeutet, dass diese Summe im Umweg des Landesbudgets den Sozialhilfeverbänden zur Verfügung zu stellen sind und daher dem Land Kärnten ab dem Jahre 2007 (nach der Errichtung der Verkehrskontrollplätze) ein jährlicher Schaden von ca. 600.000,00 Euro entstehen würde.

Seitens des Amtes der Kärntner Landesregierung besteht daher die Absicht, den Begutachtungsentwurf zum Anlass zu nehmen darüber in einem Konsultationsgremium im Sinne von Art. 2 der Vereinbarung über den Konsultationsmechanismus Verhandlungen zu verlangen.

Zur Kostentragungsverpflichtung für die Errichtung von Verkehrskontrollplätzen:

Der gegenständliche Regelungsvorschlag gibt von Landesseite Anlass zur Forderung, dass im Zuge der in Aussicht genommenen Novelle eine genauere Regelung hinsichtlich der Kostentragungsverpflichtung für die Errichtung solcher Verkehrskontrollplätze und die Tragung der Kosten der technischen Ausstattung getroffen werden. In diesem Zusammenhang wird vorgeschlagen, dass im Gesetz die Möglichkeit geschaffen wird, dass im Falle der Errichtung solcher Verkehrskontrollplätze sowohl im hochrangigen als auch im niederrangigen Straßennetz die Länder die Kosten tragen und auch bestimmen können, an welchen Standorten diese Verkehrskontrollplätze errichtet werden. Den Ländern müsste dafür aber bis zur Abdeckung der Kosten für die Errichtung der Kontrollplätze 50% der Strafgeleinnahmen zufließen. In weiterer Folge sollte gleichzeitig mit dem Wirksamwerden der geplanten Änderung, wonach 70 v.H. der Geldstrafen den Bund zufließen sollen, diesem auch die Erhaltung und Instandhaltung sowie Erneuerung solcher Kontrollplätze obliegen. Alles natürlich unter der Voraussetzung, dass es darüber ein Einvernehmen mit dem Österreichischen Gemeindebund und dem Österreichischen Städtebund gibt.

Zu Hinterfragen wäre in diesem Zusammenhang auch eine allfällige Anpassung der derzeit vorgesehenen Strafraumen.

Zu weiteren inhaltlichen Aspekten des Entwurfes:

Zu Z 7 (§ 30 Abs. 2):

Die Vorgabe, dass der Typenschein fälschungssicher sein muss, erscheint überzogen, da damit impliziert wird, dass in weiterer Folge auch das Einzelgenehmigungsdokument fälschungssicher zu sein hat. Bis jetzt wurde diese Forderung nie gestellt, obwohl die Verwaltungsbehörden der Länder und die Zulassungsstellen nicht miteinander verbunden oder vernetzt waren und daher Missbrauch in einfacher Form möglich war.

Nachdem daran gedacht ist, eine zentrale Genehmigungsdatenbank zu installieren und damit jederzeit überprüfbar sein wird, ob die Daten im vorgelegten Dokument in Ordnung sind,

erscheint diese Vorgabe nach Fälschungssicherheit nicht zwingend begründbar. Es ist zu beachten, dass eine sichere Überprüfung vorgelegter Fahrzeugdokumente auf die Echtheit von Wasserzeichen auch nicht ad hoc erfolgen kann. Das zeigt sich aktuell bei den vorgelegten Übereinstimmungsbescheinigungen der EU – Betriebserlaubnis.

Zu Z 9 (§ 33 Abs. 1a):

Die vorgeschlagenen Bestimmungen werden bei den Behörden zu einem erhöhten Verwaltungsaufwand führen. Um einen sogenannten Genehmigungstourismus zu unterbinden, wird die Übermittlung von Informationen zwischen den betroffenen Landeshauptleuten sehr umfangreich sein müssen. Besonders bei Fahrwerksänderungen wurde schon bisher immer wieder versucht, den Beurteilungsrahmen der Zivilingenieure großzügig auszunutzen. Länder, die den Maßstab streng ansetzen, wurden zum Teil von den Antragstellern auch auf dem Umweg über den erhöhten Aufwand einer An- und Abmeldung des Fahrzeuges umgangen. Das bedeutet in einer Vielzahl von Fällen eine genaue und intensive Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden unter einem dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Für die Kärntner Landesregierung:

Dr. Glantschnig

FdRdA

Glantschnig