



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 - 502/06

Wien, 4. April 2006

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem
das Kraftfahrgesetz 1967 (28. KFG-No-
velle), und das Gefahrgutbeförderungs-
gesetz (GGBG) geändert werden;
Begutachtung;
Stellungnahme

zu GZ BMVIT-170.031/0002-II/ST4/2006

An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie

Zu dem mit Schreiben vom 7. März 2006 übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes
wird nach Anhörung des Unabhängigen Verwaltungssenates Wien wie folgt Stellung
genommen:

Zu Z 3 (§ 11 Abs. 6):

Es wird angeregt, Probeentnahmen unabhängig von einer Gefahr im Verzug auch bei
sonstigen nicht ausschließlich den Kraftstoff betreffenden Zollamtshandlungen zuzu-

lassen. In der Praxis hat sich gezeigt, dass auch im Zuge von sonstigen Schwerpunktaktionen der Polizei oder der Zollbehörde eine Probeentnahme notwendig sein kann.

Zu Z 3 (§ 11 Abs. 7):

Die Bestimmung sieht für den Fall der Behinderung oder Verweigerung einer Probeentnahme durch den Betriebsinhaber oder diesem zurechenbaren Personen die Hilfeleistung durch Organe der Bundespolizei vor. Sowohl Art und Weise als auch der Umfang einer solchen Hilfeleistung ist rechtlich völlig unbestimmt.

Zu Z 4 (§ 20 Abs. 8):

Die Anpassung der bisherigen, leicht zu umgehenden Bestimmung über die roten reflektierenden Streifen wird begrüßt. Dabei sollte jedoch ein generelles Verbot erwogen werden, mit Fahrzeugen, die kein Blaulicht führen dürfen, den Anschein von Einsatzfahrzeugen zu erwecken.

Durch Krankentransportfahrzeuge, die mit Rettungsfahrzeugen verwechselt wurden und mit denen in guter Absicht bei einem Unfall Erste Hilfe geleistet wurde, ist es in Wien nämlich durch den Anschein, dass die Rettung schon vor Ort sei, bereits zu einer verspäteten Verständigung der tatsächlichen Rettung gekommen.

Eine entsprechende Bestimmung im Wiener Rettungs- und Krankenbeförderungsgesetz (§ 10) hat zwar schon zu einer Entschärfung der Problematik geführt, kann jedoch nur Anwendung auf Wiener Krankentransportdienste finden. Eine bundesweite Regelung wäre daher weiterhin anzustreben.

Zu Z 9 (§ 33 Abs. 1a):

Die Möglichkeit, in bestimmten Fällen Genehmigungen (gemäß den §§ 31, 33 und 34) an einen anderen Landeshauptmann zu delegieren, entspricht dem Wunsch der Länder.

Folgender diesbezüglicher, mit den anderen Ländern koordinierter Vorschlag ist im Rahmen der Kraftfahrzeuggesetz-Ländertagung 2005 in Anras in Oberösterreich eingebracht worden:

„Der zuständige Landeshauptmann kann, so fernere dagegen keine Bedenken bestehen, im Einvernehmen mit dem Landeshauptmann, in dessen Wirkungsbereich sich das Fahrzeug vorübergehend befindet, diesen mit der Durchführung des im Abs. 1 angeführten Verfahrens betrauen und ihn ermächtigen, in seinem Namen zu entscheiden, wenn dadurch eine wesentliche Vereinfachung des Verfahrens oder eine erhebliche Erleichterung für den Antragsteller erzielt wird.“

Der nunmehr vorliegende Entwurf schränkt bedauerlicherweise die möglichen Fälle entgegen dem Ländervorschlag ein, legt kein eindeutiges Delegierungsverfahren fest und beschränkt die Zuständigkeitserweiterung auf Änderungsgenehmigungen, obwohl bei Einzelgenehmigungen gemäß den §§ 28b, 31 und 34 die gleiche Problematik gegeben ist.

Als Alternative zur geplanten Zuständigkeitsänderung sollte auch deren gänzliche Freigabe in Erwägung gezogen werden. Gegen diese spricht eigentlich nur eine eventuell daraus resultierende ungerechte Belastung einzelner Länder. Dieser ließe sich wiederum durch eine auch mit vielen anderen Vorteilen verbundene Normierung des Verfahrens entgegenwirken. Derzeit gibt es nämlich gerade bei den Änderungsgenehmigungen kaum Verfahrensvorschriften. Die Folge davon ist eine extrem stark divergierende Vorgangsweise, verbunden mit einem so genannten „Genehmigungstourismus“ mit dem Ziel, problematische Genehmigungen immer dort einzuholen, wo diese am einfachsten erteilt werden. Dies ist durch Abmeldung und Scheinverkauf, eventuell mit Unterstützung darauf spezialisierter Tuning-Berater, jederzeit ohne weiteres möglich. Zu beobachten ist dabei vor allem ein Ausweichen in Richtung der Länder, in denen Fahrzeuge nicht von Amtssachverständigen, sondern von bestimmten Privatsachverständigen begutachtet werden, wobei des öfteren Behördenfunktionen, Amtssachverständigentätigkeiten und Privatgutachtenerstellung in bedenklicher Personalunion ausgeübt werden.

Mit einer entsprechenden Regelung des Verfahrens müsste in jedem Land gleich vorgegangen werden. Damit wäre eine Zuständigkeitsregelung nicht mehr erforderlich und könnte der dargestellten Problematik entgegengewirkt sowie die Qualität im Bereich der Fahrzeuggenehmigung angehoben werden.

Um der Gefahr der Verschleppung von Verfahren durch künstlich erzeugte Wartezeiten entgegenzuwirken, sollte die Verwaltungsabgabe auf ein kostendeckendes Niveau angehoben werden.

Zu Z 10 (§ 34a):

Schon jetzt werden Ausnahmegenehmigungen für einzelne Fahrzeuge aus auslaufenden Serien, für die kein Typenschein mehr ausgestellt werden darf, gemäß § 34 vom Landeshauptmann im Rahmen der gemäß den Betriebserlaubnisrichtlinien zulässigen Kontingente erteilt. Auch wenn die Notwendigkeit für eine neue explizite Regelung nicht erkannt wird, besteht gegen diese inhaltlich kein Einwand.

Folgender Novellierungsbedarf sollte zusätzlich berücksichtigt werden:

§ 24 Abs. 5:

Auf Grund der Änderung des § 57a Abs. 2 hinsichtlich der Möglichkeit des Ausschlusses bestimmter geeigneter Personen wäre diesbezüglich auch eine sinngemäße Änderung des § 24 Abs. 5 wünschenswert. Im § 24 Abs. 5 sollte daher nach dem sechsten Satz nachstehender Satz eingefügt werden: „Erforderlichenfalls kann der Ausschluss bestimmter geeigneter Personen von dieser Tätigkeit angeordnet werden.“

§ 101 Abs. 1 lit. e:

Da eine vollständige Ausfüllung der Ladefläche keinesfalls immer eine ausreichende Ladungssicherung darstellt, sollte der letzte Satz gestrichen bzw. sinnvoller Weise

durch folgenden ersetzt werden: „Die Ladung gilt jedenfalls als gesichert, wenn die Bestimmungen der ÖN EN 12195 ff. eingehalten werden.“

Die wichtigsten noch nicht berücksichtigten Novellierungspunkte aus dem Ländertagungsprotokoll 2003 wären:

§ 2 - Spezialkraftwagen - „Spezialanhänger“:

Für Kraftfahrzeuge, die hinsichtlich ihrer Bauart nicht in eine bestimmte, durch den § 2 definierte Fahrzeugart eingeordnet werden können, gibt es die Kategorie Spezialkraftwagen. Dies ist bei Anhängern nicht der Fall. Dadurch ergeben sich Ungleichbehandlungen, wenn beispielsweise Wohnmobile nicht als Kraftfahrzeug, sondern als Sattelanhänger konzipiert werden. Es gibt auch Anhänger mit speziellem Aufbau bzw. Innenausbau (z. B. für Rennsportzwecke ausgebaute Sattelanhänger, Pferdetransporter usw.), die derzeit schwer einzustufen sind. Die Schaffung eines eigenen Begriffes für einen Spezialanhänger ist für eine der nächsten Kraftfahrgesetz-Novellen zugesagt worden, aber noch ausständig.

§§ 20 und 99 - Gelbrotes Licht:

Gelbrotes Licht darf auf jedem Kfz montiert, aber nur bei Vorliegen einer der Voraussetzungen des § 99 verwendet werden. De facto wird gelbrotes Licht häufig missbräuchlich für alle möglichen Zwecke verwendet. Da die Anbringung nicht genehmigungspflichtig ist, stellt sich die Frage, ob nicht auch die Verwendungsbestimmungen gelockert oder freigestellt und damit der Realität angepasst werden sollten. Eine generelle Freigabe wird jedoch abgelehnt. Eine Änderung im KFG wäre aber in Anlehnung an die Verwendung der Alarmblinkanlage mit folgendem Wortlaut denkbar: „Einschalten bei gesetzlicher Verpflichtung und wenn dadurch andere Verkehrsteilnehmer auf eine gefährliche Situation aufmerksam gemacht werden sollen“.

§§ 33 und 34 - Änderung mit Ausnahmen:

Mitunter ergibt sich die Notwendigkeit, bei Änderungen Ausnahmetatbestände des § 34 in Anspruch zu nehmen. Hierbei stellt sich nun die Frage, ob eine Genehmigung gemäß § 33 in Verbindung mit § 34 erfolgen kann oder das Fahrzeug gemäß § 34 neu genehmigt werden muss, womit jedoch wesentlich mehr Arbeit verbunden wäre, als mit einer Eintragung gemäß § 33. Für solche Fälle sollte eine entsprechende Klarstellung im Kraftfahrzeuggesetz erfolgen, wonach die Genehmigung gemäß § 33 in Verbindung mit § 34 zu erteilen ist.

Weiters wird neuerlich auf folgenden dringenden Handlungsbedarf hinsichtlich der Scroller auf Lastkraftwagen hingewiesen:

Der Unabhängige Verwaltungssenat Oberösterreich hat die Versagung der Anbringung einer Wechselwerbefläche (Scroller bzw. Rolling Board) an der Rückseite von Lastkraftwagen aufgehoben. Die auf die allgemeine Bestimmung des § 4 Abs. 2 KFG gestützte Begründung, nämlich dass andere Straßenteilnehmer durch Ablenkung gefährdet werden, ist offenbar mangels genauerer Ausführung in der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967 nicht anerkannt worden.

Nach ha. Ansicht kann aber von einer bewegten Werbefläche in Verbindung mit einer komplizierten Verkehrssituationen oder hoher Geschwindigkeit sehr wohl eine erhebliche Gefährdung ausgehen. Diese sollten daher grundsätzlich so wie beleuchtete Werbeflächen (§ 20 Abs. 4 KFG) erst gar nicht genehmigt bzw. deren Verwendung bei ausländischen Fahrzeugen untersagt werden.

Es wäre daher dringend noch in dieser Novelle erforderlich, die Bestimmung des § 4 Abs. 2 KFG hinsichtlich der Unzulässigkeit von bewegter Werbung auf Fahrzeugen sowie die Verwendungsbestimmungen des § 102 entsprechend zu ändern, um sicherzustellen, dass auch im Ausland an Kraftfahrzeugen genehmigte Rolling Boards in Österreich nur als statische Werbefläche verwendet werden dürfen.

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. Michael Raffler
Senatsrat

OMR Mag. Leopold Bubak