



An das  
Bundesministerium für Verkehr, Innovation  
und Technologie  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

BMF - I/4 (I/4)  
Johannesgasse 5  
1010 Wien

Sachbearbeiter:  
Mag. Hans-Jürgen Gaugl  
Telefon +43 1 51433 501164  
Fax +43 1514335901164  
e-Mail Hans-Juergen.Gaugl@bmf.gv.at  
DVR: 0000078

GZ. BMF-112703/0033-I/4/2013

**Betreff: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem die Straßenverkehrsordnung  
1960 geändert wird (26. StVONovelle);  
Stellungnahme des BMF (Frist: 28.10.2013)**

Das Bundesministerium für Finanzen beehrt sich, zu dem mit Schreiben vom 16. September 2013 unter der Geschäftszahl BMVIT-161.001/0001-IV/ST5/2013 übermittelten Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (26. StVONovelle), unbeschadet der dem Entwurf zu Grunde gelegten Intentionen wie folgt mitzuteilen:

Durch das Bundeshaushaltsgesetz 2013 (BHG 2013) wurde unter dem Titel der Wirkungsorientierten Folgenabschätzung (WFA) ein neues Regelungssystem für die Abschätzung der Folgen von Rechtssetzungsvorhaben und sonstigen Vorhaben von außerordentlicher finanzieller Bedeutung implementiert. Die Grundsätze der WFA sind in der WFA Grundsatzverordnung (WFA-GV, BGBl. II Nr. 489/2012), der WFA-Finanzielle-Auswirkungen-Verordnung - WFA-FinAV (BGBl. II Nr. 490/2012) sowie den Spezialverordnungen gem. § 17 Abs. 3 Z. 3 BHG 2013 (BGBl. II Nr. 491/2012 - BGBl. II Nr. 499/2012) geregelt, die mit 1.1.2013 in Kraft getreten sind.

Die Abschätzung der finanziellen Auswirkungen entspricht nicht den Anforderungen der WFA-Finanzielle-Auswirkungen-Verordnung (BGBl. II Nr. 490/2012). Konkret sind anlässlich der Überarbeitung der WFA für die gesteckten Ziele gemäß § 5 Abs. 4 WFA-Grundsatz-Verordnung (BGBl. II Nr. 489/2012) möglichst aussagekräftige und sinnvolle Kennzahlen

beziehungsweise Meilensteine (1 bis 5 Ziele) auszuwählen. Die „Senkung dieses Prozentanteils“ ohne weitere Angaben ist dabei aus Sicht des Bundesministeriums für Finanzen keine gut geeignete Kennzahl: wenn das gesetzliche Fahrverbot dafür sorgen soll, dass der Prozentanteil der Unfälle mit LKW-Beteiligung auf dem äußerst linken Fahrstreifen deutlich reduziert wird, sollte dies aus der Ursprungsstudie „Lkw-Fahrverbot auf dem ganz linken Fahrstreifen bei drei oder mehr Fahrstreifen im Asfinag-Netz“ ableitbar sein. Dann wäre zu empfehlen, einen realistischen Prozentanteil zum Evaluierungszeitpunkt dezidiert festzulegen. Für Ziel 2 ist ebenfalls eine aussagekräftige Kennzahl festzulegen. Alle Kennzahlen sind für die Evaluierung heranzuziehen. Sollte aus obiger Studie kein Zielwert ableitbar sein, so wäre das Ziel als solches zu hinterfragen.

Darüber hinaus ist gemäß § 17 Abs. 4 BHG 2013 in Verbindung mit der WFA-Finanzielle-Auswirkungen-Verordnung eine Darstellung der finanziellen Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte anzufügen. Mit der Einführung des Verbots für LKWs auf dem äußerst linken Fahrstreifen müssten wohl umfangreiche Begleitmaßnahmen gesetzt werden, um eine wirksame Einhaltung der neuen Regelung zu gewährleisten. Diese verursachen beispielsweise Personalaufwand oder betrieblichen Sachaufwand (Werkleistungen in Form von Kampagnen, Schilder oä), der im Rahmen der finanziellen Auswirkungen aus heutiger Sicht abzuschätzen ist.

Hinsichtlich des normativen Teils des Entwurfes wäre allenfalls zu überlegen, ob eine Formulierung eingefügt werden muss, die schweren LKW die Benützung der äußerst linken Fahrspur vorübergehend gestattet falls die anderen Spuren aus irgendeinem Grund nicht befahrbar (gesperrt etc.) sind.

Es wird um entsprechende Berücksichtigung dieser Stellungnahme und ehestmögliche Übermittlung der erforderlichen Ergänzungen ersucht, wobei das Bundesministerium für Finanzen sich nach Einlangen derselben eine abschließende Stellungnahme vorbehält.

Die gegenständliche Stellungnahme des Bundesministeriums für Finanzen wurde auch dem Präsidium des Nationalrates in elektronischer Form zugeleitet.

30.09.2013

Für die Bundesministerin:

Mag. Hans-Jürgen Gaugl

(elektronisch gefertigt)