

GZ.: BMI-LR1429/0068-III/1/a/2011

Wien, am 17. Jänner 2012

An das

Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
IV/ST4Radetzkystraße 2
1030 W I E N

Zu Zl. BMVIT-170.031/0001-II/ST4/2011

Rita Ranftl
BMI - III/1 (Abteilung III/1)
Herrengasse 7, 1014 Wien
Tel.: +43 (01) 531262046
Pers. E-Mail: Rita.Ranftl@bmi.gv.at
Org.-E-Mail: BMI-III-1@bmi.gv.at
WWW.BMI.GV.AT
DVR: 0000051
Antwortschreiben bitte unter Anführung der GZ an
die Org.-E-Mail-Adresse.

Betreff: Logistik und Recht; Fremdlogistik; BG-BMVIT
Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird (31. KFG-Novelle);
Stellungnahme des Bundesministeriums für Inneres

Aus der Sicht des Bundesministeriums für Inneres ergeben sich zu dem im Betreff
bezeichneten Entwurf folgende Bemerkungen:

Zu Z 4 (§ 4 Absatz 7a):

Zur Klarstellung, was unter einer der Doppelbereifung gleichwertigen Bereifung zu verstehen ist, sollten wegen der rechtlichen Wirksamkeit nach außen (im Gegensatz zu einer erlassmäßigen Regelung) und der Möglichkeit einer technischen Weiterentwicklung die in den Erläuternden Bemerkungen angeführten Reifendimensionen mit Verordnung in der KDV festgelegt werden.

Zu Z 10 (§ 20 Abs. 1 Z 4 lit g):

Der in diese Bestimmung neu eingefügte zweite Tatbestand erscheint im Hinblick auf eine notwendige Beschränkung der Verwendung von Fahrzeugen, die mit Scheinwerfer und Warnleuchten mit blauem Licht ausgestattet sind und dem Erfordernis, solche Fahrzeuge auch auf eine gesetzeskonforme Anbringung kontrollieren zu können, als nicht hinreichend konkretisiert. Während der erste Tatbestand die Verwendung von Blaulicht konkret mit Bescheid der Behörde vorschreibt, spricht der zweite Tatbestand nur von einem behördlichen Auftrag, ohne die Art und Weise zu regeln, wie dieser Auftrag nach außen hin zum Ausdruck gebracht werden soll.

Zu Z 22 (§ 41 Abs. 3):

Die generelle Ausstellung einer zweiten Zulassungsbescheinigung wird seitens des BM.I abgelehnt, da dies dazu führt, dass Personen, welchen die Zulassungsbescheinigung von der Exekutive abgenommen wurde (§§ 57 Abs. 8, 58 Abs.1, 102 Abs.12 KFG) dazu verleitet werden, mit der zweiten Zulassungsbescheinigung weiter ein KFZ zu lenken. Die vorgesehenen Zwangsmaßnahmen wären somit ineffektiv.

Zu Z 23 (§ 45 Abs. 6):

Es wird darauf hingewiesen, dass bei Angabe von lediglich 7 Stellen der Fahrzeugidentifizierungsnummer eine Überprüfung des Kraftfahrzeuges in der Applikation KFA nicht mehr vorgenommen werden kann, da für eine derartige Abfrage alle 17 Stellen dieser Nummer benötigt werden.

Zu Z 34 (§ 102 Absatz 11c):

Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass die Übermittlung der Kontrollberichte an die Behörden und die Erstellung des Berichtes durch die Behörden an die Bundesanstalt für Verkehr erhebliche Kosten (Versand, Archivierung) verursacht hat und überdies mit Fehlern hinsichtlich der Vollständigkeit der Erfassung behaftet war. Aus diesem Grund und zur Vorbereitung eines Risikoeinstufungssystems haben das Bundesministerium für Verkehr und Bundesministerium für Inneres gemeinsam vereinbart, dass die Grunddaten über die Kontrolle (entsprechend dem § 102, Absatz 11c, Z 1 – 4 des vorliegenden Entwurfes) direkt von den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes im Wege des Bundesministerium für Inneres der Bundesanstalt für Verkehr zu melden sind, während die Berichterstattung über die Ergebnisse (Abmahnungen und/oder Organstrafverfügungen und/oder Anzeigen) der Kontrolle gemäß Art 17 der Verordnung 561/2006 bei den Behörden verbleibt. Die Landespolizeikommanden sind von dieser Berichterstattung, die automationsunterstützt direkt an das Bundesministerium für Inneres erfolgt, nicht berührt.

Aus diesem Grund sollte der Text lauten:

„Diese Aufzeichnungen sind von den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes zu sammeln und automationsunterstützt im Wege des Bundesministerium für Inneres zumindest vierteljährlich an die Bundesanstalt für Verkehr zum Zwecke der Erstellung des Berichts zu übermitteln.“

Weiteres wird angeregt, zur Klarstellung der datenschutzrechtlichen Einstufung folgenden Satz in die EB zu Z 34 aufzunehmen:

„Die automationsunterstützte Erfassung von den Unternehmensdaten im Sinne des letzten Satzes des § 102 Absatz 11c des vorliegenden Entwurfes durch die Bundespolizei zum Zweck der Durchführung des Risikoeinstufungsverfahrens erfolgt im Auftrag der Behörden (§ 103c Absatz 5 des vorliegenden Entwurfs) als Bestandteil der Applikation im Verkehrsunternehmensregister.“

Zu Z 37 (§ 103 Abs. 1 Z 3 lit. a):

Durch diese Bestimmung wird in Bezug auf den Fahrerqualifizierungsnachweis (Code 95) eine Strafbarkeit des Zulassungsbesitzers geschaffen, obwohl der Lenker nach den Vorschriften des FSG nicht zur Verantwortung gezogen werden kann.

Daher wäre aus Sicht des BM.I eine Verknüpfung der Bestimmungen über den Code 95 mit einer Sanktionsnorm § 102 Abs.12 KFG um eine effektive Vollziehung dieser Bestimmung möglich zu machen erforderlich. Darüber hinaus wäre eine Verknüpfung der Bestimmung des KFG mit den entsprechenden Normen im FSG dringend geboten um ua auch haftungsrechtliche Fragen einer entsprechend klaren Regelung zuzuführen.

Zu Z 38 (§103c Abs. 3):

In dieser Bestimmung wird nur auf § 24a des Güterbeförderungsgesetzes (derzeit noch nicht existent) hingewiesen. Da das Verkehrsunternehmensregister im Sinne der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009 und (EG) Nr. 1073/2009 auch im Gelegenheitsverkehr und Krafftahrlinienverkehr Anwendung findet, wären die dort vorgesehenen korrespondierenden und noch zu schaffenden gesetzlichen Bestimmungen ebenfalls anzuführen.

Abs. 5:

Die Zuordnung der Kontrollergebnisse bei Kontrollen, bei denen keine Übertretung festgestellt wurde, zu den Unternehmen, erfolgt gemäß § 102 Absatz 11c des vorliegenden Entwurfes durch die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes automationsunterstützt. Dazu werden die von den Organen eingetragenen Unternehmensdaten mit den Unternehmensdaten aus dem Verkehrsunternehmensregister automatisch verglichen und dadurch wird eine Qualitätskontrolle sichergestellt. Kann diese nicht sichergestellt werden, weil eine Zuordnung zu Unternehmensdaten im Verkehrsunternehmensregister nicht möglich ist, hat die Behörde das Clearing – die Zuordnung dieser Datensätze zu einem Unternehmen – im Sinne des § 103c Absatz 5 fünfter Satz des vorliegenden Entwurfs vorzunehmen. Weil die Übermittlung der Kontrollergebnisse der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes gem. § 102 Absatz 11c letzter Satz automationsunterstützt erfolgt, werden physisch keine Listen angelegt und der Behörde übermittelt.

Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, den sechsten Satz des Absatzes 5 wie folgt zu fassen: *„Können Meldungen der Polizei über Kontrollen, die zu keiner Beanstandung geführt haben (§ 102 Absatz 11c letzter Satz), nicht automatisch einem Unternehmen zugeordnet werden, so hat auch in diesem Fall die Zuordnung durch jene Behörde zu erfolgen, in deren Sprengel die Kontrolle stattgefunden hat.“*

Der siebente und letzte Satz des gegenständlichen Absatzes kann damit entfallen.

Abs. 6:

Eine Abfragemöglichkeit der Risikoeinstufung der Unternehmen durch die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes ist nicht erforderlich.

Zur Wahrung der Ausgewogenheit der Kontrollen im Hinblick auf die Notwendigkeit, die Kontrollen im Sinne des Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie 2006/22/EG möglichst nicht vorhersehbar zu gestalten, ist die Bundespolizei angehalten, weiterhin eine flächendeckende Kontrolle im Auftrag der Behörde zu gewährleisten. Die Risikoeinstufung, sowie die Prüfung der Unternehmen mit einer hohen Risikoeinstufung im Sinne des Art 9 Absatz 2 der vor angeführten RL sollte nur auf Grund einer konkreten behördlichen Entscheidung erfolgen.

Auch der Erlass BMVIT, GZ. BMVIT-179.723/0012-II/ST4/2010, legt als Vorgangsweise für die verstärkte Kontrolle von Unternehmen mit hoher Risikoeinstufung für die Behörden fest: *„In diesem Fall sind sowohl das örtlich zuständige Arbeitsinspektorat als auch das/die örtlich zuständige Landespolizeikommando/Landesverkehrsabteilung zu verständigen. Diese Verständigung hat keine unmittelbare Auswirkung auf bestehende Einsatzpläne der Exekutive. Erforderlichenfalls kann mit der Verständigung seitens der Behörde (bei Unternehmen mit einem sehr hohen Punktestand) eine konkrete Anweisung zur Kontrolle ausgesprochen werden.“*

Diese Vorgangsweise hat sich aus der Sicht des BM.I bewährt.

Zu Z 55 (§ 122 Abs. 4):

Dieser Vorschrift ist nicht zu entnehmen, ob es für einen Besitzer einer ausländischen Lenkberechtigung vor Ablauf der ersten sechs Monate (§ 23 Abs. 1 FSG) auch möglich sein soll, Übungsfahrten durchzuführen.

Fraglich ist auch das dementsprechende Vorgehen, wenn die Lenkberechtigung durch Fristablauf oder Entzug untergeht.

Abs. 5:

Es ist unklar, ob die „1000 km-Regel“ auch für Führerscheinwerber gilt, deren Lenkerberechtigung entzogen worden oder durch den Ablauf einer Befristung erloschen ist.

Zu Z 59 (§ 135 Abs. 23 Z 2):

Eine Änderung des § 102 Abs. 5 KFG ist im Entwurf nicht vorgesehen. Es dürfte sich daher um ein redaktionelles Versehen handeln.


Die in § 102 Absatz 11c vorgesehenen Aufgabenbereiche machen eine Mitwirkung der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes notwendig. Aus diesem Grund werden entsprechende organisatorische Maßnahmen zu setzen sein. Es wird darauf hingewiesen, dass daher unbedingt die Aufnahme einer Sanktionsmöglichkeit in § 136 Absatz 1 lit h KFG erforderlich ist, um eine effektive Vollziehung der vorgesehenen Neuregelung zu gewährleisten.

Eine Ausfertigung dieser Stellungnahme wird gleichzeitig dem Präsidium des Nationalrates in elektronischer Form übermittelt.

Für die Bundesministerin:

Mag. Sabine Halbauer

elektronisch gefertigt

Signaturwert	YOGEcziIeo6kocPpsnNGJ/Vmqw6iqAvlMewdbljeaidKl3BUVLbA/NOFY+XQ0lBy9EOdwM/LzkYW660Sv1G+h5k8GG4owFmUnpC4KB/RUqoMGk4VbQ86EyOQBB25jl2hEH++jBKQ8hGGgCmY0RnBu7fjQT1pc2lBXSVM0ZIp onFqfOVjlr99mfX4TicM1rv3WP6q55O2qULnRRM9+3mFHLTZBnRg0Dg1ad5/udNZ0DAVSPMv/xxzW3o+a/sJl3q0ITkqPc+25ambS98Bocm8tvHDLTGLzpkqzzq9sIHM5dDj/AgW8J5st/8tbttnIqEuTprF06i3FGEh2bkZM9V9Dw==	
	Datum/Zeit-UTC	2012-01-17T09:21:05+01:00
	Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT
	Serien-Nr.	531172
	Methode	urn:pdfsigfilter:bka.gv.at:binaer:v1.1.0
	Parameter	etsi-bka-moa-1.0
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at . Eine Verifizierung des Ausdruckes kann bei der ausstellenden Behörde/Dienststelle erfolgen.	
Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	