

**Stellungnahme des ÖAMTC  
zum Entwurf des Verwaltungsreformgesetzes  
Artikel 3, Änderungen des IG-L  
(BMLFUW-IL.99.13.1/0004-ZRD/2016)**

**A) Grundsätzliches:**

Der ÖAMTC bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Von der Vielzahl der vom Entwurf betroffenen Gesetze beschränkt sich gegenständliche Stellungnahme auf die vorgesehenen Änderungen des IG-L aufgrund ihrer Bedeutung für den motorisierten Individualverkehr.

Nicht nachvollziehbar ist, wieso die vorliegenden Änderungen, die weniger Vereinfachungen, sondern vielmehr Verschärfungen mit sich bringen, Teil eines Verwaltungsreformgesetzes sind. Äußerst bedenklich war die sehr knapp bemessene Stellungnahmefrist, die kurz vor Ablauf aber auf eine annehmbare Frist von rund einem Monat ausgeweitet wurde.

Die konkreten Anmerkungen und Verbesserungsvorschläge zu den vorgesehenen Änderungen finden sich unten im Zusammenhang mit den jeweiligen Bestimmungen.

**B) Besonderer Teil**

**1. § 10**

**Anordnung von Maßnahmen**

Der ÖAMTC begrüßt die Festlegung einer Frist, vor deren Ablauf zeitliche und räumliche Beschränkungen nicht in Kraft treten um den davon Betroffenen entsprechende Zeit für die Erlangung der benötigten Plakette einzuräumen. Hier sollte jedoch auch die Möglichkeit einer längeren Fristeinräumung vorgesehen werden, sodass es sich bei den genannten sechs Monaten um eine Mindestfrist handelt.

**2. § 14 Abs 1**

**Maßnahmen für Kraftfahrzeuge**

Bislang musste für fixe Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen nach Ablauf einer Frist von drei Monaten das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hergestellt werden. Gemäß den Erläuterungen zum aktuellen Entwurf beschränkt sich die bislang geltende Einvernehmensbestimmung lediglich auf die technische Ausgestaltung der jeweiligen Maßnahme. Eine solche enge Interpretation ist jedoch aus Sicht des ÖAMTC mit dem weiten Wortlaut des Gesetzes nicht vereinbar. Dementsprechend droht hier der Verlust einer wichtigen Kontrollmöglichkeit durch den Bundesminister. Dies ist insbesondere auch deswegen von großer Relevanz, als Angelegenheiten der Luftreinhaltung gemäß Art 10 Abs 1 Z 12 B-VG in Bundesvollziehung zu besorgen sind. Insofern erscheint diese Änderung daher problematisch, weil sie sowohl der Gefahr einer uneinheitlichen Handhabung des IG-L, als auch fachlich fragwürdigen Analysen (z.B. ÖkoScience-Studie hinsichtlich der Bedeutung des Lkw-Verkehrs) Vorschub leistet. Die geplante Streichung dieser Bestimmung wird vom ÖAMTC daher abgelehnt.

**3. § 14 Abs 7**

Bislang hat die Bestimmung Straßenaufsichtsorgane ermächtigt das Wegfahren von Fahrzeugen durch Zwangsmaßnahmen dann zu verhindern, wenn gegen Fahrverbote

verstoßen wurde. Der Sinn der Bestimmung, das Weiterfahren in einem Bereich, in dem mit einem bestimmten Fahrzeug überhaupt nicht gefahren werden darf, war klar ersichtlich. Wenn nun eine Ausweitung dahingehend erfolgen soll, dass diese Möglichkeit auch bei Geschwindigkeitsüberschreitungen für eine nach dem IG-L verordnete zulässige Höchstgeschwindigkeit bestehen soll, erschließt sich die Ratio einer solchen Regelung nicht, zumal keine konkreten Grenzwerte angeführt sind. Hierdurch besteht die Gefahr der Verhängung unangemessener Maßnahmen. Schon im Hinblick auf den Schutzzweck der Norm – die Luftreinhaltung – ist die im Entwurf vorgesehene Verschärfung nicht nachvollziehbar. Das sei an folgendem Beispiel dargestellt: Wird im Geltungsbereich einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h (IG-L) dieses Limit um 30 km/h überschritten, so hat das auf den NOx-Ausstoß eines benzinbetriebenen Pkw keinen messbaren Effekt. Der Ausstoß bei Diesel-Pkw würde sich um knapp 10% erhöhen. Bei Fahrzeugen mit Alternativantrieb gäbe es überhaupt keine Veränderung. Dies zeigt deutlich, dass selbst bei deutlichen Tempoüberschreitungen eine Zwangsmaßnahme mangels unmittelbarer Gefährdung nicht indiziert ist.

Unklar ist zudem der Sinn des Verweises auf die sinngemäße Anwendbarkeit des § 100 Abs 3a und 3b StVO 1960, BGBl 159/1960 idGF, als diese Norm dem Zweck der Sicherung der Strafverfolgung dient. Ein solcher kommt der Bestimmung des § 14 Abs 4 IG-L wie dargelegt nicht zu, ist aufgrund des Wortlautes „sinngemäße Anwendung“ aber wohl auch nicht beabsichtigt.

Betreffend der fehlenden Eingrenzung darauf, in welchen Fällen der Geschwindigkeitsüberschreitung eine Hinderung an der Weiterfahrt zulässig sein soll, darf zur Orientierung auf die entsprechende Regelung des FSG (§ 39 Abs 1 leg cit) hingewiesen werden. Eine Abnahme des Führerscheins bei geringfügigen Überschreitungen erscheint jedenfalls unsachgemäß. Die hier vorgesehene Bestimmung wäre aufgrund ihres Verstoßes gegen den Gleichheitsgrundsatz wohl verfassungswidrig.

## C) Ergänzungsvorschläge des ÖAMTC

### - **Abgasklassenkennzeichnungsverordnung**

In der Praxis ergeben sich zahlreiche Probleme vor allem im Zusammenhang mit Fahrzeugen aus dem Ausland dadurch, dass die Anbringung einer erforderlichen Plakette grundsätzlich nur von einem Befugten im Sinne des § 5 der Verordnung vorgenommen werden darf. Hier sollte der Grundsatz lauten, dass die eigenmächtige Anbringung durch den Zulassungsbesitzer zulässig ist. In der Praxis würde dies zu einer bedeutenden Erleichterung führen.

### - **Maßnahmen für Kraftfahrzeuge, § 14 Abs 1 IG-L**

Dem Wortlaut der Bestimmung ist zu entnehmen, dass der Ordnungsgeber nicht nur bei zeitlichen und räumlichen Beschränkungen nach Kraftfahrzeugart und –klasse differenzieren kann, sondern aufgrund des Wortlautes „(...) oder für bestimmte Gruppen von Kraftfahrzeugen (...)“ im ersten Satz auch bei Geschwindigkeitsbeschränkungen emissionsabhängige Regelungen treffen darf. Aufgrund des Gleichheitsgrundsatzes und des Sachlichkeitsgebotes kann dies aufgrund des Schutzzwecks der Norm sogar geboten sein, soll eine verfassungswidrige Regelung vermieden werden. Derzeit werden in den Bundesländern jedoch pauschale Regelungen getroffen, die – trotz aller rechtlichen Bedenken (siehe z.B. *Hauer*, Verfassungsfragen pauschaler Geschwindigkeitsbeschränkungen nach dem IG-L –

Sonderheft Verkehrsrechtstag, ZVR 2015/235, 440 f)<sup>1</sup> – nicht Bedacht auf die Zielsetzung des Gesetzes nehmen. Dies obwohl der zitierte Wortlaut des IG-L eine entsprechende Auslegung bereits jetzt zulässt.

Anlässlich der gegenständlichen Novelle sollte der Gesetzgeber daher klarstellen, dass auch bei Geschwindigkeitsbeschränkungen Unterschiede nach der Emissionsart getroffen werden können. Sichergestellt werden muss jedenfalls eine entsprechende Vollziehbarkeit, etwa über das Kennzeichen wie bei der ab Herbst 2018 geplanten digitalen Vignette, oder auf Basis von § 14a IG-L.

Für Überlegungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit durch harmonisierte Geschwindigkeitsbeschränkungen verbleibt im IG-L im Übrigen wenig Platz, sodass diesbezüglich auf die Kompetenz des straßenpolizeilichen Ordnungsgebers zu verweisen ist.

*Dr. Nikolaus Authried  
Mag. Martin Hoffer  
ÖAMTC-Rechtsdienste  
Konsumentenschutz, Mitgliederinteressen & Kommunikation  
Wien, am 18.11.2016*

---

1

<https://rdb.manz.at/document/rdb.tso.Llzvr201512a08?execution=e1s1&highlight=hauer+verfassungsfragen+pauschaler+>.