

**Stellungnahme des ÖAMTC
zum Entwurf des Bundesgesetzes,
mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird
(32. KFG-Novelle)
(GZ. BMVIT-170.031/0005-IV/ST4/2014)**

A. Allgemeines

Der ÖAMTC bedankt sich für die Übermittlung des vorliegenden Entwurfes und die Gelegenheit zur Stellungnahme.

An relevanten Neuerungen beinhaltet die aktuelle Novelle vor allem die zukünftige Verschärfung des „Handyverbotes“, den Zugriff von Pannendiensten auf die Zulassungsdatenbank zu Zwecken der erleichterten Pannenhilfe, sowie das Verbot der Manipulation von Kilometerständen auch dann, wenn mit der Handlung keine gerichtlich strafbare Täuschung eines Dritten verbunden ist. Diese Änderungen werden grundsätzlich begrüßt, wiewohl bei einigen Details Änderungsvorschläge unterbreitet werden.

Im Sinne der Verkehrssicherheit erlauben wir uns im Rahmen dieser Novelle vorzuschlagen, zukünftig unter anderem auch Abschlepp- und Pannenfahrzeuge genehmigungsfrei mit Warnleiteinrichtungen ausrüsten zu dürfen, mehr dazu siehe unter Punkt C.

B. Besonderer Teil

Zu Z 54, § 102 Abs. 3 fünfter Satz (Erweiterung des Handyverbotes)

Mit der Novellierung will der Gesetzgeber ausdrücklich klarstellen, dass während des Fahrens neben dem Telefonieren ohne Benutzung einer Freisprecheinrichtung auch jegliche andere Handhabung des Mobiltelefons verboten ist. Ausgenommen wird nur das Verwenden des Navigationssystems des Mobiltelefons, wenn dieses im Fahrzeug befestigt ist, wie auch in Fahrzeugen eingebaute oder temporär angebrachte Navigationsgeräte bereits verwendet werden.

Die geplante Änderung beim Verbot der Benützung des Mobiltelefons zeigt, dass die seinerzeitigen Anmerkungen des ÖAMTC mehr als zutreffend waren. Schon aus Anlass der Begutachtung im Jahre 1999 sowie bei der Erweiterung auf Radfahrer im Zuge einer StVO-Änderung (25. Novelle) hat der ÖAMTC darauf hingewiesen, dass allzu kasuistische Verbote konkreter Verhaltensweisen nicht dazu führen, dass ein allgemeines Bewusstsein entsteht, als Lenker eines Fahrzeuges Ablenkungen zu vermeiden. Im Gegenteil: die Zahl der Unfälle, die durch ablenkende Tätigkeiten im Fahrzeug verursacht werden, steigt stetig an.

Der ÖAMTC hegt daher Zweifel an der Erwartung, dass nun die neuerliche Erweiterung der Bestimmung den grundsätzlich maßgeblichen Effekt der Bewusstseinsbildung gegenüber ablenkenden Tätigkeiten entfalten wird.

Es zeigt sich sogar schon vor der Beschlussfassung dieses Gesetzes, dass Medien, die Öffentlichkeit und diverse Institutionen ihr Hauptaugenmerk darauf legen, welche Umstände, Tätigkeiten udgl. mit der ins Auge gefassten Bestimmung nicht erfasst werden bzw. welche „Handhabungen“ zwar an einem Mobiltelefon strafbar, aber an anderen Geräten, die heute (und künftig) marktüblich sind, durchaus zulässig sein können.

Die Erläuterungen des Entwurfes lassen erkennen, dass auch den Entwurfsverfassern geläufig ist, dass es gewisse Grenzfälle bzw. Überschneidungen gibt.

Exemplarisch sei vor diesem Hintergrund auf folgende Konstellationen hingewiesen:

1. Die Bedienung eines „Tablets“, das zwar ähnlich aussieht wie ein größer geratenes Mobiltelefon, nicht aber die Fähigkeit besitzt, als Telefon benützt zu werden, fällt nicht unter das Verbot. Die Kommunikation mittels Datenübertragung (Internet, e-mail, diverse Datendienste) fällt sicher nicht unter den Begriff des „Telefonierens“. Damit wäre nach der vorgeschlagenen Regelung die Benützung solcher Geräte zu verschiedensten Zwecken zulässig.

2. Umgekehrt kann ein „Smartphone“ fernab seiner Eignung zum Telefonieren dazu verwendet werden, um etwa Musik zu hören. Sollte das Gerät fix im Fahrzeug montiert sein, bedarf es nur ganz weniger Handgriffe, um etwa eine Musikauswahl vorzunehmen. Diese Tätigkeit wäre nach der geplanten Regelung verboten, auch wenn etwa ein eingebautes Audio-System, das im Wesentlichen über die gleiche Menüführung verfügt, verwendet werden darf.

Der ÖAMTC schlägt daher vor, für diese Novelle oder zumindest für die künftige Legistik in diesem Bereich, die bisherige Systematik des ausdrücklichen und kasuistischen „Verbotes des Telefonierens mit einem Mobiltelefon ohne Freisprecheinrichtung sowie jegliche Handhabung mit Ausnahme von...“ durch eine allgemein gültige und leicht handhabbare Bestimmung zu ersetzen, die klarer als die derzeitige Bestimmung des § 58 StVO zum Ausdruck bringt, dass ablenkende Tätigkeiten beim Lenken eines Fahrzeuges (also nicht bloß eines Kraftfahrzeuges) grundsätzlich zu unterlassen sind.

Davon unbeschadet erscheint es durchaus zweckmäßig, ausgewählte Tatbestände, die ein verbotenes Handeln darstellen, zu erwähnen. Vorgeschlagen wird in diesem Sinne etwa, neben dem oben erwähnten Ablenkungsverbot den derzeit in § 102 Abs 3 Satz 5 bis 7 KFG bzw. in § 68 Abs. 3 lit e StVO erwähnten Tatbestand im Sinne von „jedenfalls unzulässig ist...“, wenn dies im Zuge einer Anhaltung (...) festgestellt wird“ anzufügen.

Zu Z 10, § 24 Abs 11 (Strafbarkeit der Manipulation des Kilometerstandes)

Entgegen der bisherigen Rechtslage, die das Manipulieren des Kilometerzählers nur im Zusammenhang mit betrügerischen Täuschungshandlungen für (gerichtlich) strafbar erklärt, soll künftig jede Manipulation am Kilometerzähler bzw. am Kilometerstand („Tachomanipulation“) ausdrücklich für verwaltungsstrafrechtlich strafbar erklärt werden. Da der Kilometerstand stets die tatsächliche Fahrleistung des Fahrzeugs wiedergeben soll, wird in diesem Zusammenhang auch vorgeschrieben, dass im Falle einer Reparatur oder eines Tausches des Kilometerzählers der bisherige Kilometerstand einzustellen ist.

Zweck dieser Bestimmung sollte es sein, Manipulationen an elektronischen Wegstreckenmessern zu unterbinden, wie dies bei neueren Fahrzeugen oftmals zur Erzielung eines höheren Verkaufserlöses praktiziert wird.

Der aktuelle Entwurfstext geht hier jedoch insofern zu weit, als dieser nicht auf elektronische Wegstreckenmesser beschränkt ist, sondern auch analoge Geräte erfasst.

Diese sind nach wie vor bei zahlreichen Motorrädern, bzw. Old- und Youngtimern verbaut. Die Strafbarkeit des Besitzers eines zum Beispiel mehr als 50 Jahre alten Fahrzeuges, wo in den seltensten Fällen der originale Kilometerstand nachvollziehbar ist, schießt weit am Ziel vorbei. Ebenso werden bei Motorrädern oft Armaturen durch Ersatzteile aus dem Zubehörmarkt ersetzt, derartige Umbauten unter Strafe zu stellen ist nicht nachvollziehbar.

Bei analogen Wegstreckenmessern ist eine Manipulation ungleich schwieriger und deshalb auch weitgehend unüblich, bei verpressten oder verschweißten Geräten

wäre dies nur durch eine vorherige Zerstörung des Neuteils und anschließende „Reparatur“ möglich. Ein Einstellen des Kilometerstandes ist somit faktisch unmöglich und wirtschaftlich nicht zumutbar.

Die aktuelle Entwurfsfassung führt zu einer verwaltungsrechtlichen Strafbarkeit ohne Verschulden, bzw. ohne jegliche Betrugsabsicht, nach einem Tachotausch wäre selbst bei Bekanntgabe des „wahren“ Kilometerstandes durch den Verkäufer eine solche gegeben, auch ohne Verkaufsabsicht bleibt der bloße Besitzer des Fahrzeuges strafbar. Diese Konsequenz scheint der Gesetzgeber nicht zu beabsichtigen.

Die vorgesehene Bestimmung sollte daher auf elektronische Wegstreckenmesser beschränkt werden, denn nur bei diesen kann nach einem Tachotausch oder einer Reparatur der aktuelle Kilometerstand eingestellt werden.

Sollte der Gesetzgeber dennoch auch beim Einbau analoger Geräte eine Nachvollziehbarkeit verlangen, sollte es bei diesen Wegstreckenmessern genügen, wenn der Kilometerstand vor dem Wechsel des Gerätes an geeigneter Stelle erkennbar gemacht wird, sodass die Eintragung des richtigen Kilometerstandes in die Datenbank ermöglicht wird.

Zu Z 28, § 45 Abs 6a (Abnahme der Tafeln für Probefahrtenkennzeichen)

In dieser Bestimmung ist vorgesehen, dass die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes berechtigt sind, die Kennzeichentafeln abzunehmen und einzuziehen, wenn ein Probekennzeichen zu anderen als den im § 45 Abs 1 festgelegten Fahrten verwendet wird. Diese Bestimmung erscheint in Hinblick darauf überzogen, dass nicht jeder Fall einer Beanstandung wegen Verstoßes gegen die Vorschriften zur Vergabe von Probefahrtenkennzeichen eine Abnahme der Tafeln rechtfertigt.

Der ÖAMTC regt an, die Bestimmung insofern anzupassen, als der Tatbestand nur dann zur Abnahme der Tafeln führen darf, wenn im Sinne der Verkehrssicherheit „Gefahr im Verzug“ herrscht.

Zu Z 32, § 47 Abs 4c (Abfrage von Daten der zentralen Zulassungsevidenz)

Mit dieser Bestimmung soll ein eingeschränkter Zugriff auf die fahrzeugbezogenen Daten in der Zulassungsevidenz zu Zwecken der Durchführung einer Pannenhilfe ermöglicht werden.

Grundsätzlich ist diese Bestimmung zu begrüßen, da in vielen Fällen ermöglicht wird, schon vor dem Pannenhilfeinsatz wesentliche Fahrzeugdaten in Erfahrung zu bringen und damit dem Pannenhelfer zeitgerecht maßgebliche Informationen oder Hilfestellungen für die Pannenhilfedienstleistung zu geben. Damit wird vor allem die Verkehrssicherheit (im Sinne eines öffentlichen Interesses) positiv beeinflusst, weil die Dauer einer gefährlichen Situation am Ort der Panne (siehe zu diesen Gefahren auch unten bei C, Anmerkungen zu § 20) so kurz wie nur irgendwie möglich gehalten werden kann, etwa weil notwendige Teile schon an die Pannestelle mitgebracht werden oder etwa ein in der Dimension und Leistung passender Abschleppwagen zum Einsatz disponiert werden kann.

Dem ÖAMTC ist bewusst, dass der Zugriff auf die Zulassungsdatenbank hinsichtlich des zu gewährenden Datenschutzes auf Sorge und Skepsis stößt. Daher ist mit geeigneten, dem Stand der Technik entsprechenden Mitteln dafür zu sorgen, dass unberechtigter Zugriff unterbleibt und dass sowohl auf der Seite der Datenbank als auch Seite der abfragenden Einrichtung sowohl Zeitpunkt als auch Zweck und Inhalt der Abfrage dokumentiert werden.

Die Beschränkung auf „bundesweit tätige Pannenhilfeeinrichtungen“ erscheint zweckmäßig, allenfalls wäre der Begriff der „Gemeinnützigkeit“ zu erwähnen, da die derzeit in diesem

Bereich tätigen Institutionen nicht auf Gewinn gerichtet agieren und sich als „Straßenwacht“ auch berufen sehen, Personen, die nicht Mitglieder sind, aus einer Notlage zu helfen. Es ist davon auszugehen, dass durch die Erwähnung der bundesweit tätigen Pannenhilfeorganisationen dem Umstand Rechnung getragen werden soll, dass kommerzielle Unternehmen in der Regel bereits aufgrund der ständigen Beziehung mit ihren Kunden ohnehin über diese Daten verfügen. Andererseits besteht schon aufgrund des Tätigkeitsprofils kommerzieller Anbieter bei diesen kein nennenswertes Interesse an einem Zugriff auf die Datenbank, zumal überdies die solcherart gewonnenen Daten nicht über den Anlassfall hinaus gespeichert werden dürfen. Die Bestimmung bewirkt somit keine Besserstellung der Pannenhilfsdienste sondern gleicht eher ein bisher bestehendes „Defizit“ aus. Daher hält der ÖAMTC eine solche Bestimmung für wettbewerbsrechtlich zulässig.

Der ÖAMTC regt überdies an, die Bestimmung dahingehend anzupassen, dass es im Falle der Anfrage durch die gesetzlich berechtigten Institutionen ausreicht, wenn die im Entwurf verlangte Zustimmung erst im Zuge der Pannenhilfe erteilt wird und hinsichtlich der Form gewisse Spielräume (zB handschriftlich, SMS, elektronisch, mündlich (ggf. vor Zeugen)) freigehalten werden. Unter geeigneten Rahmenbedingungen – technisch gesicherter Zugriff, vollständige beidseitige Protokollierung der Abfragen - wäre der Verzicht auf die nachträgliche Einholung der Zustimmung eine praxisgerechtere Umsetzungsform.

Der ÖAMTC steht auch anderen Konzepten, wie Hilfesuchenden durch Angabe von Codes schneller geholfen werden kann, positiv gegenüber. Als konkretes Beispiel sei hier die zurzeit nur auf den Scheckkarten-Zulassungsschein beschränkte Abrufbarkeit der technischen Daten über Internet genannt (Kennzeichen plus Code).

Zu Z 47, § 57c Abs 5 Z 7 (Zugriff auf Kilometerstände)

Hier wird der Zugriff der gem. § 57a ermächtigten Prüfstellen auf die zentrale Datenbank zur Abfrage von Kilometerständen ermöglicht.

Mit Verweis auf unsere Anmerkungen zu Z 10, müssen wir hier festhalten, dass Erkenntnisse der ermächtigten Einrichtungen durch derartige Zugriffe keinesfalls zu einer Anzeigeverpflichtung und damit de facto zu einer „automatischen“ Bestrafung durch die Behörden führen dürfen.

Die Bestimmung sollte daher klarstellen, dass die Strafbarkeit des Verhaltens nicht bedeutet, dass die gem. § 57a ermächtigten Einrichtungen verpflichtet sind, Kilometerstände zwingend zu kontrollieren bzw. Differenzen und daraus abgeleitete Schlussfolgerungen an die Behörden zu melden.

C. Ergänzungsvorschläge

§ 20 Abs 1 Z 9 (genehmigungsfreie Anbringung beleuchteter Warnleiteinrichtungen)

Immer wieder kommt es zu gefährlichen Situationen und Unfällen mit teilweise schwer Verletzten oder Toten, weil Lenker von Abschleppfahrzeugen bzw. Sonderkraftfahrzeugen, während der Verrichtung Ihrer Tätigkeit außerhalb des Fahrzeuges auf und neben der Fahrbahn von anderen Fahrzeuglenkern übersehen werden. Insbesondere bei Dämmerung und Dunkelheit entsteht hier ein enorm großes Unfallrisiko, das bei Einsätzen auf Autobahnen und Schnellstraßen noch deutlich erhöht wird.

Eine gelbe Rundumleuchte allein reicht für eine klare Erkennbarkeit oftmals leider nicht aus. Die zusätzliche Anbringung beleuchteter Warnleiteinrichtungen würde hier einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten, da nachkommende Fahrzeuge großflächig und bereits auf weite Distanzen gut erkennbar auf entsprechende

Gefahrensituationen hingewiesen werden und rechtzeitig die Fahrgeschwindigkeit reduzieren, bzw. eventuell notwendige Fahrstreifenwechsel vornehmen können. Potentielle Gefahrensituationen würden damit durch relativ einfache Mittel erheblich entschärft. Aktuell muss jede nachträgliche Anbringung derartiger Geräte dem Landeshauptmann zur Eintragung in das Genehmigungsdokument angezeigt bzw. die aufgerüsteten Fahrzeuge vorgeführt werden. Wir schlagen daher vor, die Z 9 dahingehen zu ergänzen, dass zusätzlich zu den bereits begünstigten Verkehrsteilnehmern, auch Abschleppfahrzeuge des Pannendienstes, bzw. Sonderkraftfahrzeuge, welche straßendienstähnliche Tätigkeiten, wie Fahrbahn-, Kanalreinigung, usw., durchführen, beleuchtete Warnleiteinrichtungen genehmigungsfrei anbringen und führen dürfen, und erlauben uns hierzu folgenden Textvorschlag:

„9. Bei Fahrzeugen des öffentlichen Sicherheitsdienstes, der Straßenaufsichtsorgane oder des Straßendienstes, bei Feuerwehrfahrzeugen, Pannen- und Abschleppfahrzeugen, sowie Sonderkraftfahrzeugen und Arbeitsmaschinen, beleuchtete Warnleiteinrichtungen;“

§ 48a (Kennzeichen nach eigener Wahl)

Mit der 31. KFG Novelle wurde durch Änderung von § 48a Abs 1 lit d KFG klar gesetzlich festgelegt, dass nicht nur der selbst gewählte Teil eines so genannten „Wunschkennzeichens“ keine anstößigen oder lächerlichen Inhalte zum Ausdruck bringen darf, sondern dass dies nun auch dann gelten soll, wenn sich ein solcher Inhalt erst in Verbindung mit dem amtlicherseits zugewiesenen Teil des Kennzeichens ergibt. Die Bestimmung erscheint vor dem Hintergrund einer Reihe von entsprechenden Wunschkennzeichen zweckmäßig und – auch in Hinblick auf die Verkehrssicherheit (Aggressionsabbau) - erforderlich.

Es wandten sich allerdings inzwischen mehrere Besitzer von Fahrzeugen, die auf ein Standardkennzeichen zugelassen sind, an den ÖAMTC und beklagten sich, dass sich nunmehr – veranlasst durch die aktuelle Diskussion – auch bei ihrem Kennzeichen zeigt, dass der Kontext des Kennzeichens sowohl in Verbindung mit dem Behördenkürzel als auch aus der Ziffern-Buchstaben-Kombination des Kennzeichens als lächerlich oder anstößig empfunden werden könnte. Die betreffenden Fahrzeugbesitzer haben nun mit Nachdruck verlangt, dass ihnen auf Wunsch ein neues – nicht anstößiges oder lächerliches – Standardkennzeichen zugewiesen werden sollte.

Diesem Wunsch trägt zwar ein Erlass des BMVIT ansatzweise Rechnung, indem in diesem Fall den Zulassungsstellen die Berechtigung zum Austausch des Kennzeichens zugestanden wird. Dennoch muss der Zulassungsbesitzer in diesem Fall sowohl für die Kosten für die Kennzeichentafeln, für die Prüfplakette und gegebenenfalls auch für den oder die (bei Wechselkennzeichen) neuen Zulassungsbescheinigungen mit Chipkarte aufkommen.

Dem ÖAMTC erscheint diese Rechtslage nicht befriedigend. Daher wird angeregt, eine Rechtsgrundlage dafür zu schaffen, dass den betreffenden Parteien dieser Verfahren die nunmehr anfallenden Kosten erstattet werden. Der vor allem aus den Erlösen für die Gebühr zur Freihaltung eines Wunschkennzeichens dotierte Verkehrssicherheitsfonds erscheint hierzu geeignet, zumal die Maßnahme in Hinblick auf mögliche bewusste Aggressionen im Straßenverkehr geeignet erscheint, zumindest bei den Betroffenen das subjektive Gefühl der Verkehrssicherheit zu verbessern.

§ 106 Abs 5 (Kinderbeförderung in Schulbussen des Kraftfahrlinienverkehrs)

Auf Grund des aktuellen Schulbeginns, weisen wir erneut auf die notwendige Anwendung der 1:1 Zählregel bei Omnibussen des Kraftfahrlinienverkehrs, sowie die weiterhin nicht nachvollziehbaren Ausnahmen in Hinblick auf die Kindersicherung in Taxifahrzeugen hin. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb ein Kind im Privatverkehr entsprechend gesichert sein

muss, bzw. bei Nichtbefolgung Strafe und Vormerkung für den Lenker drohen, während diese Beförderer weiterhin großzügige Ausnahmen genießen. Eine entsprechende Gleichstellung ist im Sinne der Sicherheit der beförderten Kinder längst überfällig.

*Mag. Martin Hoffer
Mag. Alexander Letitzki
ÖAMTC-Rechtsdienste
Wien, im September 2015*