



II-9976 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH
DER BUNDESMINISTER FÜR
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR
MAG. VIKTOR KLIMA

Pr. Zl. 5901/22-4-1993

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2
Tel. (0222) 711 62-9100
Teletex (232) 3221155
Telex 61 3221155
Telefax (0222) 713 78 76
DVR: 009 02 04

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg.
Elmecker und Genossen vom 25.3.1993,
Zl. 4511/J-NR/1993 "verbesserte serienmäßige
Ausstattung von Kraftfahrzeugen mit
Diebstahlsicherungsvorkehrungen"

4481 IAB

1993-05-27

zu 4511 J

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu den Fragen 1 und 2:

"Sind Sie bereit, Diebstahlsicherheitsvorkehrungen als Voraussetzung für die Typengenehmigung in das KFG aufzunehmen?"

Welche Sicherheitsvorkehrungen sollten als Mindestdiebstahlschutz Typengenehmigungsvoraussetzung werden?"

Auch derzeit müssen Kraftfahrzeuge (PKW, KKW, LKW) gemäß § 4 Abs. 4 KFG 1967 mit mindestens einer Vorrichtung ausgestattet sein, die der Inbetriebnahme durch Unbefugte ein beträchtliches Hindernis entgegensetzt. Zünd- und Türschlösser genügen nur dann, wenn sie den Verwaltungszweck verlässlich zu erfüllen imstande sind. Bei geschlossenen Fahrzeugen und Fahrzeugen mit geschlossenem Führerhaus wird das Abziehen des Zündschlüssels und das Abschließen des Fahrzeuges als ausreichende Sicherung anzusehen sein.

Daneben steht es jedermann frei, sein Fahrzeug durch zusätzliche Diebstahlschutzeinrichtungen zu schützen, so z. B. durch Lenkradkrallen, Lenkradsperrstöcke oder Alarmanlagen.

Die grundlegenden Anliegen des Kraftfahrgesetzes liegen im Bereiche der Betriebs- und Verkehrssicherheit. Darüber hinaus findet sich im § 4 des KFG sehr wohl eine Bestimmung, die als Voraussetzung für die Typengenehmigung dient und den Problemebe-

- 2 -

reich der Diebstahlsicherheit anspricht. Der Abs. 4 lautet wörtlich "Kraftfahrzeuge außer Zugmaschinen ohne Führerhaus, Motorwagen und selbstfahrende Arbeitsmaschinen müssen mit mindestens einer Vorrichtung ausgestattet sein, die der Inbetriebnahme durch Unbefugte ein beträchtliches Hindernis entgegensetzt". Die rechtlichen Voraussetzungen sind also gegeben und waren in der Vergangenheit auch ausreichend.

Die Art der Sicherheitsvorkehrungen ist im wesentlichen durch internationale Richtlinien begrenzt. Im Rahmen der EG existiert eine Richtlinie über Sicherheitseinrichtungen gegen unbefugte Benutzung von Kraftfahrzeugen. Bei Inkrafttreten des EWR bzw. EG-Beitrittes erlangt diese Richtlinie Verbindlichkeit. Die Richtlinie sieht eine Sicherung gegenüber unbefugtem Anlassen des Motors vor und kennt darüber hinaus vier weitere Methoden zur Verhinderung der Inbetriebnahme. Es kann sich um Einrichtungen handeln, die auf die Lenkanlage wirken, die die Gangschaltung oder die Kraftübertragung sperren oder die das Laufen des Motors verhindern. Wenn Fahrzeuge mit einer von einem EG-Land ausgestellten Betriebserlaubnis nach Österreich kommen, so werden diese Fahrzeuge hier zu genehmigen sein.

Zu Frage 3:

"Sind Sie bereit, mit der Autoindustrie in Gespräche einzutreten, um die Diebstahlsicherheitsvorkehrungen für Neufahrzeuge zu verbessern und auch die Nachrüstungsmöglichkeiten von bereits ausgelieferten Fahrzeugen voranzutreiben?"

Die derzeitige Zunahme von Fahrzeugdiebstählen läßt es angezeigt erscheinen, die Autoindustrie hier auf etwaige Sicherheitsdefizite hinzuweisen und nach verbesserten Diebstahlschutzvorkehrungen zu suchen.

Ein Alleingang Österreichs in die Richtung, daß bei der Typengenehmigung zusätzliche Diebstahlschutzvorrichtungen verlangt werden, ist aber nicht beabsichtigt, und wäre auch nicht zweckmäßig. Ein solches zusätzlich erforderliches Bauelement nur für den österreichischen Markt würde ein technisches Handelshemmnis

- 3 -

darstellen und somit der internationalen Handelsliberalisierung entgegenlaufen (EG EFTA TBT-Verfahren).

Auch aus dem EWR-Vertrag erwächst für Österreich die Verpflichtung, Fahrzeuge zu genehmigen, wenn sie den einschlägigen EG-Richtlinien entsprechen. Die Richtlinie 74/61 über Sicherungseinrichtungen gegen unbefugte Benutzung von Kraftfahrzeugen entspricht hier im wesentlichen den österreichischen Bestimmungen. Eine österreichische Sonderregelung würde somit auch den EWR-Vertrag verletzen.

Eine Lösung bzw. Verbesserung der Problematik ist daher nur durch eine international harmonisierte Regelung möglich.

Es wurden seitens des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr bereits Gespräche mit der Automobilindustrie, Herstellern von elektronischen Sicherheitsanlagen und vor allem der Versicherungswirtschaft geführt, um eine Verbesserung der Situation zu erreichen. Es ist davon auszugehen, daß bei verstärkter Bedeutung dieses Problems auch der Stellenwert derartiger Einrichtungen im Rahmen der Kaufentscheidung zunehmen wird wodurch ein vermehrter Einsatz solcher Einrichtungen erwartet werden kann.

Wien, am 24. Mai 1993

Der Bundesminister

