

Stellungnahme des ÖAMTC

zu dem Entwurf des Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 (28. KFG-Novelle), geändert wird

GZ: BMVIT-170.031/0002-II/ST4/2006

A. Allgemeines:

Wie bereits in vorangegangenen Novellen des KFG ist auch in dieser Novelle der Wille des Gesetzgebers zu Verwaltungsvereinfachungen im Bereich des Kraftfahrrechts erkennbar. In diesem Zusammenhang begrüßt der ÖAMTC ausdrücklich die Neuerung, dass die **Anzeige von Fahrzeugänderungen beim Landeshauptmann** in den im Gesetz erwähnten Fällen nunmehr auch bei dem Landeshauptmann möglich ist, in dessen Wirkungsbereich sich das Fahrzeug vorübergehend befindet.

Im Bereich der Zulassung wird die künftige Möglichkeit eines **Datenausdrucks aus der Genehmigungsdatenbank** (nach deren Betriebsaufnahme) auf Wunsch des Zulassungsbesitzers begrüßt. Bei einem Entfall des herkömmlichen Typenscheins in Papierform und bei bloßer Speicherung der Daten in der Genehmigungsdatenbank hätten sich - wie bereits in der Stellungnahme zur 26. KFG-Novelle erwähnt - in diversen Fällen erhebliche Schwierigkeiten für den Zulassungsbesitzer ergeben, die aber mit dem vorgesehenen Datenausdruck, der generell dem bisherigen Typenschein wieder ähnlich ist, verhindert werden können. Weiters wird die künftige **Aushändigung des Zulassungsscheins nach einer Abmeldung** des Fahrzeugs - mit Ausnahme der im Gesetz erwähnten Fälle - als eine Erleichterung für den Zulassungsbesitzer angesehen.

Eine **Strafgeldwidmung** wird prinzipiell seitens des ÖAMTC begrüßt, jedoch kann sachlich nicht nachvollzogen werden, warum der Wortlaut der neuen Bestimmung des KFG nicht zur Gänze jenem des § 100 Abs. 10 StVO nachgebildet wurde und somit eine Strafgeldwidmung auf alle aus Übertretungen des KFG eingehobenen Strafgebühren ausgedehnt wird.

Darüber hinausgehend wurde bereits im Rahmen der Stellungnahme zum Entwurf der 26. KFG-Novelle unsererseits gefordert, ähnlich wie in anderen Gesetzen (z.B. in der StVO) einen auf den jeweiligen Schweregrad des Delikts abgestellten gestaffelten Strafraum zu schaffen, um den Spielraum der Strafbemessung für gewisse Delikte einzugrenzen. Auf die diesbezügliche Entschließung des NR anlässlich der Beschlussfassung der 26. KFG-Novelle weisen wir ausdrücklich hin; obwohl in den seither vergangenen sechs Monaten keine erkennbaren Schritte zur Umsetzung gesetzt wurden (so zB Einladung des ÖAMTC zur vorgesehenen Arbeitsgruppe) pochen wir hiemit neuerlich auf die uns gegebene politische Zusage, noch in dieser(!) Legislaturperiode die absurd hohe KFG-Strafobergrenze durch praktikabel abgestufte Strafraum zu ersetzen! Auf unsere Forderung nach einem bundeseinheitlichen, differenzierten **System von Regelbußen**, wie wir dies seit Jahren in allen verkehrsrechtlich relevanten Stellungnahmen fordern, weisen wir erneut hin; im Rahmen eines Artikels zu "Sanktionen im österr. Straßenverkehrsrecht" in der heurigen Jubiläumsnummer der ZVR (S 57ff) haben wir unsere Vorstellungen konkretisiert.

Dem ÖAMTC ist bewusst, dass nur wenig Bereitschaft seitens des BMVIT besteht, in diese Novelle angesichts der zu Ende gehenden Legislaturperiode umfangreiche weitere Änderungen aufzunehmen. Daher haben wir unsere Ergänzungsvorschläge geteilt: Die Klarstellungen zur Beleuchtungspflicht als Teil "C 1" für die 28. KFG-Nov und unsere "Erinnerungswünsche" im Teil "C 2" für die 29. KFG-Nov.

B. Besonderer Teil:

Zu Z 4 (§ 20 Abs 8; retroreflektierende Markierungen):

Das derzeitige Verbot, rot fluoreszierendes bzw. rückstrahlendes Material mit einer Höhe von mehr als 100 mm durchgehend hinten oder seitlich am Fahrzeug zu verwenden, sollte auch weiterhin prinzipiell für alle Fahrzeuge beibehalten werden. Diese Bestimmung wurde seinerzeit aus sicherheitsrelevanten Überlegungen in das KFG aufgenommen, daher ist es sachlich nicht nachvollziehbar, weshalb Fahrzeuge, die im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes verwendet werden, davon ausgenommen sein sollen. Der Begründung in den EB zu diesem Gesetzesentwurf, dass eine Determinierung der Streifenhöhe seitens des BMI wegen dessen unterschiedlichen Fuhrparks nicht als erstrebenswert erscheint, kann hinsichtlich einer diesbezüglichen Anpassung des KFG als Ausnahmebestimmung in keiner Weise gefolgert werden.

Da das Anbringen von rot fluoreszierendem bzw. rückstrahlendem Material an Fahrzeugen innerhalb der bestehenden gesetzlichen Normen prinzipiell erlaubt ist, ist die Bestimmung zu ungenau, dass es dadurch zu keinen Verwechslungen mit Fahrzeugen, die im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes verwendet werden, kommen kann. Durch diese ungenaue Formulierung könnte es in vielen Fällen zu einer Behördenwillkür im Rahmen von Verwaltungsstrafen kommen. Besitzer von Fahrzeugen mit derartigen retroreflektierenden Markierungen haben auch aus dem Gesetzestext heraus keine konkreten Anhaltspunkte, wann und in welcher Form ein Verstoß gegen diese neue Bestimmung vorliegen würde.

Der ÖAMTC erlaubt sich daher vorzuschlagen, diesbezüglich exaktere Formulierungen bzw. konkrete Bestimmungen in das KFG dahingehend aufzunehmen, auf welche Art und Weise Fahrzeuge, die im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes verwendet werden, zu markieren bzw. erkennbar zu machen sind. Prinzipiell wäre es aber ohnehin problemlos möglich, die neue Bestimmung wieder zur Gänze zu streichen, da eine Verwechslung bereits aufgrund der Aufschriften und besonderen Beleuchtungseinrichtungen von Fahrzeugen, die im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes verwendet werden, ausgeschlossen werden kann.

C. Ergänzungsvorschläge:

C1.

Zu § 99 Abs 1a; Tagfahrlicht in gut beleuchteten Tunnels:

Mit der 25. KFG Novelle wurde die Verpflichtung eingeführt, in Tunnels stets das Abblendlicht einzuschalten. Diese Verpflichtung erscheint dem ÖAMTC in Hinblick auf jene Tunnels oder tunnelartigen Lawinenschutzbauten, in denen bei Tag hinreichende Lichtverhältnisse herrschen, im Ergebnis überzogen. Die Bestimmung sollte daher an die neuen Vorschriften angepasst werden, wonach nur in Tunnels, die nicht über eine ausreichende Beleuchtung verfügen, das Abblendlicht (oder Nebellicht gem Ergänzung zur 27. KFG-Nov) einzuschalten ist. Aufgrund der allgemeinen „Lichtvorschrift“ ist ohnehin zumindest das Tagfahrlicht einzu-

schalten. Begründet wird dies u.a. auch damit, dass Fahrzeuge mit Lichtsensoren (z.B. Audi A6) automatisch unzureichende Lichtverhältnisse erkennen. Gut ausgeleuchtete Tunnels aktivieren daher nicht zwingend das Abblendlicht. Auch um die Gefahr schikanöser Vollziehung zu vermeiden, sollte daher die Bestimmung dahingehend abgeschwächt werden.

Zu § 99 Abs 5a; Licht bei Tag/Abblendlicht:

Aufgrund der durch die 26. Novelle eingeführten Ausnahmebestimmung, dass bei der Verwendung von Abblendlicht tagsüber als Tagfahrlicht die Schaltung wie bei Tagfahrleuchten erfolgen kann (somit Licht nur nach vorne ausgestrahlt werden muss) und der nunmehr durch die 27. Novelle eingeräumten Möglichkeit, als weitere Alternative Nebellicht zu verwenden, sind bereits in der Praxis schwerwiegende Folgen bei plötzlich eintretenden schlechten Sicht-/Lichtverhältnissen zu erkennen. Die Verwendung von Nebellicht bzw. sehr viele Schaltungen von Abblendlicht als Tagfahrlicht sind derart, dass auch die Armaturenbeleuchtung eingeschaltet ist, obwohl keine Heckleuchten Licht nach hinten ausstrahlen. Treten nun auf Fahrten bei Tag plötzlich schlechte Lichtverhältnisse (z.B. Einfahren in eine Nebelwand) oder gar beinahe Dunkelheit (wie leider noch immer in vielen Tunnels) ein, bedenken viele Lenker aufgrund des eingeschalteten Abblend- oder Nebellichts samt der Armaturenbeleuchtung nicht, dass kein Licht nach hinten ausgestrahlt wird und betätigen daher nicht die normale Schaltung für Abblendlicht. Gerade aber dieser Umstand kann aufgrund der mangelhaften Sichtverhältnisse hinsichtlich des Folgeverkehrs schwerwiegende Auswirkungen haben, wenn die Vorderfahrzeuge zu spät erkannt und dadurch Auffahrunfälle verursacht werden.

Der ÖAMTC tritt daher massiv dafür ein, die Verwendung von Tagfahrleuchten, von Nebellicht oder die Schaltung „Abblendlicht als Tagfahrlicht“ **ohne Heckleuchten** nur dann zu erlauben, wenn die Fahrzeuge mit **automatischen Lichtsensoren** ausgestattet sind, die bei schlechten Lichtverhältnissen bzw. Dunkelheit sofort die normale Schaltung für Abblendlicht (somit zusätzlich die vorderen Begrenzungsleuchten und die Heckleuchten) aktivieren. Eine entsprechende Übergangsfrist wäre allerdings zur notwendigen Umrüstung einzuräumen!

C2.

Hinsichtlich einer künftigen 29. Novelle des KFG bringt der ÖAMTC bereits an dieser Stelle folgende weiteren Forderungen in Erinnerung:

Zu § 48a; Privatisierung der Vergabe der Wunschkennzeichen:

Aus Gründen der Einheitlichkeit und der Transparenz für die betroffenen Zulassungsbesitzer - aber auch zur Aufgabenentlastung des Staates - sollten die Zuweisung und Reservierung von Wunschkennzeichen in den Aufgabenbereich der beliebigen (privaten) Zulassungsstellen übertragen werden. Lediglich die Abweisung oder Zurückweisung eines Antrages auf Zuweisung oder Reservierung eines Wunschkennzeichens sollte der Kraftfahrbehörde vorbehalten bleiben, da gegen deren negative Entscheidung der betroffenen Partei der Rechtsweg offen steht.

Zu § 49 Abs. 6 und 7; Dritte Kennzeichentafel für Fahrradträger:

Die Regelungen, wonach Kennzeichentafeln abzunehmen und auf Fahrradheckträger zu montieren sind, erscheinen nicht mehr zeitgemäß und führen in der Praxis oft dazu, dass die Kennzeichen verdeckt und daher schwer sichtbar sind. Im Interesse des Schutzes aller anderen Straßenbenutzer sollte das kurzfristige An- und Abmontieren von Heckradträgern durch die fakultative Ausgabe einer dritten Kennzeichentafel erleichtert werden.

Zu § 82 Abs. 8; Fahrzeug-Standortverlegung:

Der Begriff der „Dauernden Verlegung des Standortes des Fahrzeuges ins Inland“ sollte durch eine exakte Definition im Gesetz klargestellt werden (z.B. für Lenker von Fahrzeugen im Bestand eines ausländischen Unternehmens ist die derzeitige Rechtslage trotz eines entsprechenden Erlasses unklar).

Zu § 102 Abs. 2; Einschalten der Alarmblinkanlage:

Unter gewissen Umständen (z.B. bei Stillstand der Fahrzeuge nach einem Verkehrsunfall oder bei einer Panne, auf Autobahnen etc.) soll das Einschalten der Alarmblinkanlage nicht bloß erlaubt, sondern verpflichtend vorgeschrieben sein. In diesem Zusammenhang wird auch eine gesetzliche Klarstellung im Falle des Abschleppens von Fahrzeugen gefordert. Auf Autobahnen und anderen Schnellverkehrsstraßen geht vom langsamen Abschlepp-Gespann infolge hoher Geschwindigkeitsdifferenz eine Gefahr aus, die das Einschalten der Alarmblinkanlage jedenfalls rechtfertigen kann.

Zu § 102 Abs. 3 (Telefonieren):

Zur Herbeiholung von Rettungsdiensten oder der Durchgabe von Stau- oder Unfallmeldungen soll das Telefonieren „bei geringer Gefahr“ (vgl. dazu die Bestimmungen hinsichtlich Sicherheitsgurten- und Sturzhelme) auch ohne Freisprecheinrichtung ausdrücklich erlaubt werden.

Zu § 103 Abs. 2 (Bürgerfreundlichere Lenkerauskunft gegenüber Behörden):

Diese Bestimmung sollte i.S. einer fairen und bürgerfreundlicheren Gesetzgebung reformiert werden, so dass künftig Nachbesserungen bei nicht offenkundig vorsätzlich unvollständigen oder unklaren Auskünften straffrei möglich sein werden (vgl. dazu die divergierende Rechtsprechung). Insbesondere sollte daher eine **Verpflichtung** der Behörde im KFG verankert werden, einen **Verbesserungsauftrag** (analog § 13 Abs 3 AVG) mit angemessener Fristsetzung zu geben. Überdies sollte gesetzlich klar vorgegeben werden, dass bereits im Stadium der Lenkerauskunft Akteneinsicht gewährt werden muss, um unnötige Verfahren zu vermeiden. Eventuell könnte noch im Stadium der Lenkerauskunft die Möglichkeit zur nachträglichen Zahlung der Anonymverfügung geboten werden.

Wie unbefriedigend die derzeitige bürgerfeindliche Handhabung der gesetzlichen Auskunftspflicht zu beurteilen ist, wird durch zwei ziemlich neue Entscheidungen des EGMR verdeutlicht:

Sowohl im Fall Weh gg Österreich (ÖJZ-MRK 2004/24) als auch Rieg gg Österreich (63207/00 vom 24.6.2005) haben die Zulassungsbesitzer die Lenkerauskunft nicht verweigert, sondern eine unvollständige Adresse der Lenker angegeben. In beiden Fällen haben alle Strafinstanzen (inkl. VfGH und VwGH) die Bestrafung bestätigt und der EGMR keine Verletzung von Art 6 Abs 1 MRK festgestellt. Durch die vom ÖAMTC vorgeschlagene Verpflichtung zu einem Verbesserungsauftrag iSd § 13 Abs 3 AVG könnte in zahlreichen Fällen eine Bestrafung wegen Verletzung der Auskunftspflicht vermieden werden.

Zu § 106 Abs. 1; Personenbeförderung in Bussen/Zählregel:

So sehr der ÖAMTC im Rahmen der 26. Novelle ausdrücklich begrüßen konnte, dass die Zählregel in Bussen, die im (nicht täglichen) Gelegenheitsverkehr eingesetzt sind, endlich auf

die 1+1 Formel geändert wurde, ist jedoch die Ausnahmebestimmung hinsichtlich der Zählregel für Omnibusse, die im Kraftfahrlinienverkehr bzw. im täglichen Gelegenheitsverkehr – zumindest solche im Überlandverkehr - eingesetzt sind, weiterhin massiv zu kritisieren. Da rein sachlich keine Unterschiede zu Fahrten mit Omnibussen im Überlandverkehr bestehen, die nicht im Kraftfahrlinienverkehr eingesetzt werden (z.B. Reisebusse), wird erneut gefordert, die bestehende Ausnahme gänzlich entfallen zu lassen oder zumindest im § 106 Abs 1 letzter Satz den Zusatz „sofern es sich um keine Fahrten außerhalb von Ortsgebieten handelt“ aufzunehmen.

Der ÖAMTC konnte hinsichtlich dieser Problematik eindeutig feststellen, dass diese Ausnahmebestimmung bei den Eltern der betroffenen Kinder zunehmend auf stärkere Kritik stößt. Angeheizt wird dieser Ärger von Eltern durch die Tatsache, dass die nicht vorschriftsmäßige Beförderung von Kindern in PKWs nicht nur zu Vormerkungen, sondern bei Wiederholungen sogar zum Führerscheinentzug führen kann; sie orton - wohl mit Recht - zweierlei Maß der verantwortlichen Politiker. Da immer mehr (neue) Autobusse - verpflichtend - mit Sicherheitsgurten ausgerüstet sind, verhindert die "3:2-Zählregel" (als europäisches Unikum!), dass Kinder diese elementaren Sicherheitseinrichtungen bestimmungsgemäß verwenden können. Aus Sicht des ÖAMTC ist diese Haltung des Gesetzgebers schlicht und einfach als **unverantwortlich** zu bezeichnen.

Mag. Karl-Heinz Wegrath
ÖAMTC-Rechtsdienste

Wien, im April 2006