

**Stellungnahme des ÖAMTC
zum Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das GütbefG, das GelverkG,
das KfIG und das FSG geändert wird
(GZ. BMVIT-167.530/0005-II/ST5/2006)**

A. Allgemeines

Der ÖAMTC dankt für die Gelegenheit, zu diesem Entwurf Stellung zu nehmen. Die Schaffung eines Systems fundierter Grundqualifikation und konstanter Weiterbildung für Berufskraftfahrer bildet einen wichtigen Beitrag zur Hebung der Verkehrssicherheit. Besonders begrüßt wird die rechtzeitige Inangriffnahme der Umsetzung der zugrundeliegenden EU-Richtlinie 2003/59/EG, weshalb auch eine baldige Begutachtung der noch ausstehenden Verordnungsentwürfe erwartet wird.

Wenn sich auch das GütbefG, das GelverkG und das KfIG an die im gewerblichen Transport Tätigen richten, möchten wir doch an geeigneter Stelle den Ausnahmetatbestand des Art 2 lit f der RL (Lenker von Fahrzeugen, die für die nicht gewerbliche Beförderung von Personen oder Gütern zu privaten Zwecken eingesetzt werden) ausdrücklich zu erwähnen. Damit soll mit Gewissheit ausgeschlossen werden, dass Privatpersonen beim Transport von Gütern mit einem (geliehenen) LKW (zB im Zuge einer Wohnungsübersiedlung) wegen des mangelnden Nachweises der Grundqualifikation oder Weiterbildung bestraft werden.

B. Besonderer Teil

10. FSG-Novelle:

Es fehlen entsprechende Bestimmungen für die Lenkberechtigungskategorie D.

C. Ergänzende Vorschläge

Fahrgemeinschaften:

Aus Anlass der Begutachtung der vorliegenden Novellierung des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes wird wieder auf die mehrmals seitens des ÖAMTC erhobene Forderung an den Gesetzgeber hingewiesen, endlich Fahrgemeinschaften, die in Zeiten hoher Treibstoffpreise und Immissionsbelastungen an Bedeutung gewinnen, rechtlich abzusichern.

Nach wie vor ist es formal unzulässig, die tatsächlich anfallenden Kilometerkosten (im Sinne von Betriebskosten) auf sämtliche Teilnehmer an einer Fahrgemeinschaft (d.h. auf Lenker und Mitfahrer) gleichmäßig aufzuteilen. Nach der derzeitigen Bestimmung und im Zusammenhang mit der ständigen diesbezüglichen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes (etwa vom 07.07.1971, ZI 2099, 2100/70) sind Fahrgemeinschaften konzessionspflichtig iSd § 2 Gelegenheitsverkehrs-Gesetz, sofern bei gleichzeitiger Tragung der Betriebskosten durch alle beförderten Personen die eigene Beförderung des Lenkers zumindest zu einem größeren Teil mitumfasst ist. Demnach dürfte der Fahrzeughalter und –lenker lediglich den amtlichen Kilometergeldsatz für eine mitbeförderte Person in der Höhe von derzeit 5 Cent (!) erhalten. Andernfalls wird dem Lenker eine Gewinnabsicht unterstellt. Nach Ansicht des ÖAMTC sollten echte Fahrgemeinschaften nicht länger unter die Konzessionspflicht der in § 3 vorge-

sehenen Gewerbe fallen und dies endlich mit einer entsprechenden Bestimmung klargestellt werden.

Konkret schlägt der ÖAMTC vor, den Beteiligten einer Fahrgemeinschaft zu ermöglichen, den **amtlichen Kilometergeldsatz** in der Höhe von derzeit 38 Cent für die jeweils gemeinsam zurückgelegte Strecke zuzüglich des vorgesehen Betrages für weitere mitbeförderte Personen **zu gleichen Teilen auf sämtliche Mitfahrer zu verteilen**. Solche Aufwandsatzbeiträge stellen keinen Ertrag dar, der im Sinne einer gewerblichen Personenbeförderung beachtlich ist.

Eine entsprechende Klarstellung im Gelegenheitsverkehrs-Gesetz ist jedenfalls ein erster Schritt in die richtige Richtung, da die Bestimmungen der Gewerbeordnung subsidiär zum Gelegenheitsverkehrs-Gesetz gelten. Sollte jedoch außerdem von einer Qualifizierung solcher Fahrgemeinschaften als gewerbsmäßig iSd § 1 Abs 2 1. Halbsatz GewO ausgegangen werden, ist eine entsprechende zusätzliche Klarstellung im Sinne einer Ausgestaltung als Ausnahmetatbestand iSd §§ 4-6 GewO ein nächster logischer Schritt, um Fahrgemeinschaften rechtlich abzusichern.

Wiederholt weist der ÖAMTC zudem darauf hin, dass die **ausgewogene wechselseitige Mitnahme durch Fahrzeugeigentümer** im Rahmen von vereinbarten Fahrgemeinschaften ebenfalls nicht der Konzessionspflicht unterliegen soll. Mit der wechselseitigen Mitnahme wird von den Beteiligten an der Fahrgemeinschaft keinesfalls eine Gewinn- oder Einnahmeerzielungsabsicht, sondern eine im allgemeinen Interesse liegende umweltfreundliche und energiepolitisch vernünftige Reduzierung des Fahrzeugverkehrs angestrebt.

Um einen etwaigen Missbrauch von vornherein hintanzuhalten, wird vorgeschlagen, die Ausnahme für Fahrgemeinschaften auf Personen- und Kombinationskraftwagen (bzw auf eine Höchstzahl von beförderten Personen) zu beschränken.

Am Rande sei auch noch angemerkt, dass der ÖAMTC in der Förderung von Fahrgemeinschaften ein primäres gesellschafts- und verkehrswirtschaftliches Ziel erkennt: Durch die hohen finanziellen Belastungen, denen die Autofahrer ausgesetzt sind, werden viele Menschen in ihrer Mobilität schon derzeit faktisch eingeschränkt. Nicht immer haben die Menschen die Möglichkeit, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Fahrgemeinschaften dienen – unter optimalen Voraussetzungen – den Menschen insbesondere zur Erreichung ihres Arbeitsplatzes und bewirken eine umweltfreundliche Reduktion des Verkehrsaufkommens. Um Fahrgemeinschaften zu forcieren, bedarf es aber mehr als einer oben angeregten Klarstellung im Gelegenheitsverkehrs-Gesetz oder in der Gewerbeordnung: Dringend notwendig erscheinen in Ballungszentren optimal angelegte Umsteigemöglichkeiten (keine Kurzparkzonen!) aus dem „Fahrgemeinschaftsauto“ in die Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel (z.B. etwa an Knotenpunkten von Autobahnen und leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmitteln).

Kindersicherheit:

Untersuchungen des ÖAMTC haben gezeigt, dass nach wie vor zahlreiche Kinder in PKWs ungesichert befördert werden. Insbesondere nimmt die Bereitschaft vieler Eltern, ihre Kinder den gesetzlichen Vorschriften entsprechend zu sichern, mit zunehmendem Alter der Kinder deutlich ab. Vor diesem Hintergrund war es konsequent, dass der Gesetzgeber im Interesse

der Kindersicherheit ab 1. Juli 2005 im Rahmen des Führerschein-Vormerksystems auch die unterlassene Sicherung von Kindern als Vormerkdelikt (inkl Maßnahmen) festlegte.

Presseberichte aus den einzelnen Bundesländern zeigten bald, dass die unterlassene Kindersicherung das häufigste festgestellte Vormerkdelikt in ganz Österreich darstellt. Im Zuge der dadurch ausgelösten öffentlichen Diskussion traten allerdings zahlreiche Eltern an den ÖAMTC heran, um auf die fehlende gesetzliche Verpflichtung zur Kindersicherung in Taxis, Mietwagen und Gästewagen hinzuweisen. Sie forderten daher vom ÖAMTC, sich für eine Abschaffung der Ausnahme von der Kindersicherungspflicht in Taxis einzusetzen.

Wie wir bereits in unserer Stellungnahme vom 21.01.1999 anlässlich der damaligen Novellierung des Gelegenheitsverkehrsgesetzes hingewiesen haben, sind in den letzten Jahren immer mehr Kindersicherungssysteme auf den Markt gekommen, die für Kinder verschiedener Altersgruppen verwendet werden können. Vor allem für größere Kinder sind neben speziellen Kindersitzen auch ECE-genehmigte Sitzpolster für zulässig erklärt worden.

Mag^a. Ursula Zelenka
ÖAMTC Rechtsdienste
13, April 2006