



ÖAMTC
Rechtsdienste
Schubertring 1-3
A-1010 Wien

121SN-31ME

An das
Präsidium des Nationalrates
Parlament
Dr. Karl Renner-Ring
1017 Wien

Datum: Wien, 11. Jänner 2007
Zeichen: Dr. Ha-gm
Bearbeiter: Mag. Wegrath
Telefon: 01/71199-1248
Telefax: 01/71199-1259
Email: hugo.haupfleisch@oeamtc.at


**Entwurf einer 28. KFG-Novelle; 2. Begutachtung
Stellungnahme des ÖAMTC;
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
GZ: BMVIT-170.031/0007-II/ST4/2006**

Sehr geehrte Damen und Herren!

In der Anlage übermittelt der ÖAMTC seine oben genannte Stellungnahme in 25-facher Ausfertigung

Gleichzeitig haben wir diese Stellungnahme auch per Email übermittelt.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Hugo Haupfleisch
Hauptabteilungsleiter
Rechtsdienste

Tel (0222) 711 99-0
Fax 711 99-1259

**Juristische
Kurzauskünfte:**
Tel (0222) 711 99-8

**Rechtshilfe
rund um die Uhr:**
In Notfällen
auch nachts und
an Wochenenden
rufen Sie den
Euro-Notruf:
Tel (0222) 982 13 04

Beilagen: wie erwähnt



Stellungnahme des ÖAMTC

zum 2. Entwurf des Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 (28. KFG-Novelle), geändert wird (GZ. BMVIT-170.031/0007-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. Weiters sind in diesem Zusammenhang auch der **Entfall der NOVA-Bestätigung** und die direkte Möglichkeit der **ZMR-Abfrage durch die Zulassungsstellen** zu erwähnen.

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.

Mit Bedauern stellt der ÖAMTC fest, dass das BMVIT gegenüber dem am 7. März 2006 in Begutachtung gesandten 1. Entwurf einer 28. KFG-Nov keine Regelungen hinsichtlich einer **Strafgelderwidmung** vorgesehen hat. Dem Vernehmen nach soll von Seiten einzelner Bundesländer Widerstand signalisiert worden sein. Demgegenüber bekräftigt der ÖAMTC neuerlich seine über den seinerzeitigen Vorschlag des BMVIT hinausgehende **Forderung**, eine den Bestimmungen des § 100 Abs 10 StVO nachgebildete **Widmung der Strafgelder für alle Übertretungen des KFG** endlich in das Gesetz aufzunehmen. Gerade in den letzten Jahren haben diverse Neuerungen (Warnweste, Licht, Handy) im Kraftfahrbereich zu einer enormen Steigerung der Strafeinnahmen im KFG-Bereich geführt. Nur durch eine vom Bundesgesetzgeber (!) festzulegende **Strafgelderwidmung** ist sichergestellt, dass diese den Zwecken des Straßenverkehrs und damit der Verkehrssicherheit zugeführt werden.

Auch ist im Rahmen dieser Novelle auf eine bereits höchst dringliche Regelung, wie **Veranlagungserträge des österreichischen Verkehrssicherheitsfonds** zuzuteilen bzw. von den Bundesländern zu handhaben sind, hinzuweisen (siehe dazu C1. zu § 131a Abs. 5).

Bereits im Rahmen der Stellungnahme zum Entwurf der 26. KFG-Novelle wurde unsererseits gefordert, ähnlich wie in anderen Gesetzen (z.B. in der StVO) einen auf den jeweiligen Schweregrad des Delikts abgestellten gestaffelten Strafrahmen 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 Monaten keine erkennbaren Schritte zur Umsetzung

gesetzt wurden (so zB Einladung des ÖAMTC zur vorgesehenen Arbeitsgruppe) pochen wir hiermit neuerlich auf die uns gegebene politische Zusage, die absurd hohe KFG-Strafobergrenze durch praktikabel abgestufte Strafrahmen 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 Jubiläumsnummer der ZVR (2006/13) haben wir unsere Vorstellungen konkretisiert.

Dem ÖAMTC ist bewusst, dass im Rahmen dieser Novelle kurzfristig nicht umfangreiche weitere Änderungen aufgenommen werden können. Daher haben wir unsere Ergänzungsvorschläge geteilt: Teil C1 für die 28. KFG-Novelle und unsere "Erinnerungswünsche" im Teil C2 für die 29. KFG-Novelle.

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 künftig prinzipiell für alle Fahrzeuge gelten. 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 Verwaltungsstrafverfahren 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 (2. Satz) 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.

Zu Z 22 und 24 (§ 49 Abs 3 und 8; Kennzeichentafel für Fahrradträger):

Der ÖAMTC begrüßt generell die Umsetzung seiner langjährigen Forderung hinsichtlich der Anbringung von Kennzeichentafeln auf Fahrrad(heck-)trägern, vor allem die diesbezügliche Möglichkeit der Ausgabe einer dritten Kennzeichentafel.

Weshalb jedoch für Fahrradträger als drittes Kennzeichen (des Zugfahrzeugs) rote Kennzeichentafeln gemäß § 49 Abs 4 Z 2 KFG im Gegensatz zu weißen Kennzeichentafeln gemäß § 49 Abs 4 Z 1 KFG (wie für das Zugfahrzeug selbst bzw. prinzipiell für Anhänger) vorgesehen sind, ist sachlich nicht nachvollziehbar und stellt sogar einen gewissen Widerspruch gegenüber der neuen Bestimmung des § 49 Abs 8 KFG dar. Denn im Falle des § 49 Abs 8 KFG ist eben alternativ zur Anbringung einer roten (dritten) Kennzeichentafel auch ausdrücklich die Anbringung der hinteren (weißen) Kennzeichentafel des Zugfahrzeugs vorgesehen. Der ÖAMTC regt daher aus Gründen der administrativen Vereinfachung im Rahmen der Kennzeichenausgabe und einer nur schwer nachvollziehbaren Komplexität für den Zulassungsbesitzer an, als dritte Kennzeichentafeln für Fahrradträger ausnahmslos solche (weiße) gemäß § 49 Abs 4 Z 1 KFG vorzusehen.

Zu Z 27 (§ 101 Abs 1 lit e; Ladungssicherung):

Der ÖAMTC begrüßt prinzipiell die nunmehr vorgesehene Verordnungsermächtigung, um sämtliche Bestimmungen rund um die Ladungssicherung in einer eigenen Verordnung im Detail zu regeln. Wie vor allem die jüngste Vergangenheit zeigte, ist dieses Thema - sowohl aus legistischer als auch aus technischer Sicht - sehr komplex geworden und würde eine damit in Verbindung stehende Detailregelung die Grenzen des KFG sprengen. Es wird daher der Entwurf dieser Verordnung im Zusammenhang mit der diesbezüglichen Begutachtung mit großem Interesse abzuwarten bleiben.

Wenn jedoch die Detailregelungen in einer eigenen Verordnung erfolgen werden, sollte das KFG aber nur eine (einleitende) generelle Bestimmung zur Ladungssicherung und eine „verpflichtende“ Verordnungsermächtigung beinhalten, um allfällige künftige Überschneidungen oder Interpretationsprobleme hinsichtlich konkreter Bestimmungen gegenüber der Verordnung im vorhinein zu vermeiden. Der ÖAMTC schlägt daher die Textierung des neuen § 101 Abs 1 lit e KFG wie folgt vor:

„ die Ladung und auch einzelne Teile dieser, auf dem Fahrzeug so verwahrt oder durch geeignete Mittel gesichert sind, dass sie den im normalen Fahrbetrieb auftretenden Kräften standhalten und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt und niemand gefährdet wird.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat durch Verordnung nähere Bestimmungen festzusetzen, in welchen Fällen eine Ladung mangelhaft gesichert ist. Dabei können auch verschiedene Mängel in der Ladungssicherung zu Mängelgruppen zusammenfasst sowie ein Formblatt für die Befundaufnahme bei Kontrollen festgesetzt werden.“

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 ver-

fügen, das Abblendlicht (oder Nebellicht gem Ergänzung zur 27. KFG-Nov) einzuschalten ist. Aufgrund der allgemeinen „Lichtvorschrift“ ist ohnehin zumindest das Tagfahrlicht einzuschalten. 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!

Zu § 131a Abs. 5; Veranlagungserträge des österreichischen Verkehrssicherheitsfonds:

Bereits seit vielen Jahren fordert der ÖAMTC die Verankerung von konkreten Bestimmungen im KFG hinsichtlich dessen, wie Veranlagungserträge des österreichischen Verkehrssicherheitsfonds zuzuteilen bzw. von den Ländern zu handhaben sind. Diese Klärung ist u.a. deshalb von großer Bedeutung, weil mit 1.10.1989 Wunschkennzeichen in Österreich durch eine Novelle des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 eingeführt wurden und seit diesem Zeitpunkt beträchtliche Mittel dem Verkehrssicherheitsfonds zugeflossen sind.

Das KFG (§ 48a Abs. 8) sieht vor, dass das Recht zur Führung eines Wunschkennzeichens spätestens nach Ablauf von 15 Jahren ab dem Tag der ersten Zuweisung erlischt; daher werden seit 1.10.2004 in ganz Österreich zehntausende Wunschkennzeichen von ihren Besitzern erneuert, sodass innerhalb der nächsten Jahre dem Verkehrssicherheitsfonds beträchtliche Mittel zufließen werden. Es ist nämlich davon auszugehen, dass alle neun Bundesländer diesen reichlich fließenden „Geldsegen“ möglichst Gewinn bringend anlegen und einen Großteil des solcherart aufgestockten Kapitals unangetastet lassen.

Der Rechnungshof hat zwischenzeitlich (Schreiben des Rechnungshofs vom 28.4.2006, GZ 102.321/009-A7/06, liegt dieser Stellungnahme als Beilage bei) auf Anfrage des ÖAMTC

eindeutig dahingehend Stellung genommen, dass „... der Rechnungshof festgestellt hat, dass Veranlagungserträge aus den Länderanteilen am Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds – im Hinblick auf deren Zweckwidmung – von den Bundesländern unterschiedlich behandelt werden.“ und „... der Rechnungshof darauf hingewiesen hat, dass dem BMVIT die Initiative für eine Änderung der gesetzlichen Grundlagen im Rahmen der nächsten KFG-Novelle obläge. Zielrichtung sollte sein, analog zur Regelung für den Bund, auch die Veranlagungserträge im Bereich der Bundesländer für Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu verwenden.“

Der ÖAMTC ersucht somit um diesbezügliche Umsetzung im Rahmen der 28. KFG-Novelle.

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; Kennzeichentafeln für historische Fahrzeuge:

Historische Fahrzeuge sind vielfach noch mit alten schwarzen Kennzeichentafeln im Verkehr. Diese Kennzeichentafeln sind Bestandteil des historischen Erscheinungsbildes. Es sollte daher die legislative Möglichkeit geschaffen werden, dass auch nach einer Ab- und neuerlichen Anmeldung von historischen Fahrzeugen auf Antrag des Zulassungsbesitzers - ausnahmsweise - schwarze Kennzeichentafeln nach dem alten System zugeteilt werden können, indem das zuletzt zugewiesene Kennzeichen bzw. die zuletzt zugewiesenen Kennzeichentafeln erneut ausgegeben werden. Da historische Fahrzeuge meistens nur tagsüber eingesetzt werden, wäre das Argument der schlechteren Erkennbarkeit somit nicht gegeben.

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 KFG; 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 orten - wohl mit Recht - zweierlei Maß der verantwortlichen Politiker. Da immer mehr (neue) Autobusse - verpflichtend - mit Sicher-

heitsgurten 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 Jänner 2007*