

**Stellungnahme des ÖAMTC
zum Entwurf des Bundesgesetzes,
mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 (31. KFG-Novelle)
geändert wird
(GZ. BMVIT-170.031/0002-II/ST4/2009)**

A. Allgemeines:

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

Der wesentliche Inhalt der vorliegenden Novelle beschränkt sich auf die Umsetzung aktueller EU-Richtlinien bzw. Anpassungen und können wir diese daher grundsätzlich begrüßen. Hinsichtlich einiger weniger Bestimmungen des Entwurfes haben wir begründete Bedenken und schlagen eine Änderung vor, die wir in Teil B näher begründen.

Besonders positiv sehen wir die nunmehrige Verpflichtung des Fahrzeuglenkers, auch das **Dach des Fahrzeuges von Schnee und Eis befreien** zu müssen, nicht zuletzt da Anregungen des ÖAMTC im Zuge medialer Berichte im Frühjahr 2009 über schwere Unfälle und technische Lösungsmöglichkeiten wesentlich zum Zustandekommen dieser Bestimmung beigetragen haben.

Auch mit der gesetzlichen Festlegung der Höchstgrenze des Aufwendersatzes für die **Eingabe von Daten in die Genehmigungsdatenbank** wird eine Forderung des ÖAMTC umgesetzt. Inhaltlich muss jedoch auf den tatsächlichen Aufwand abgestellt werden, eine pauschale Abgeltung, wie derzeit vorgesehen, ist hier nicht akzeptabel.

Die in der vorliegenden Novelle enthaltenen Neuerungen betreffend Mitwirkung des Fahrzeuglenkers bei Fahrzeugkontrollen, bzw. Kontrolle der Fahrzeuges an Ort und Stelle lehnen wir in der derzeitigen Form strikt ab.

Betreffend Verkehrssicherheitsbeitrag verweisen wir erneut auf unsere Stellungnahmen aus den vergangenen Jahren und halten die vorgeschlagene massive Erhöhung für kontraproduktiv.

Wie in Teil B erwähnt, bedarf auch der aktuelle § 4 KFG betreffend dem Verhältnis Fahrzeuggesamtgewicht – höchstzulässige Achslasten einer Adaption um die höchstzulässigen Gewichte auch tatsächlich ausnutzen zu können.

Abschließend möchten wir noch auf die ergänzenden Ausführungen und Anregungen zu weiteren Bestimmungen des KFG im Teil C hinzuweisen, als Beispiel sei hier besonders der immer noch zu hohe generelle Strafraumen des KFG erwähnt, auch hier besteht dringender Handlungsbedarf.

B. Besonderer Teil:

Zu Z 3 (§ 4 Abs 7a), Zulässiges Gesamtgewicht Milchtransporte

Die Notwendigkeit einer weiteren Durchlöcherung des grundsätzlichen 40 Tonnen Limits für LKW sollte besonders unter Beachtung der derzeit auf europäischer Ebene laufenden Diskussion betreffend Gigaliner streng geprüft werden.

Trotz der eindrucksvoll ausführlichen Erläuterung steht der ÖAMTC einer weiteren Ausdehnung skeptisch gegenüber.

Zu Z 4 (§ 4 Abs 7b Z3), Saug-Druck-Tankfahrzeuge

In der bisherigen Fassung waren mit steigender Anzahl der Achsen höhere Gesamtgewichte zulässig, warum hier eine Grenze ab der vierten Achse eingeführt werden soll ist nicht nachvollziehbar, da Fahrzeuge mit fünf Achsen in technischer Hinsicht auch entsprechend höhere Gesamtgewicht transportieren können. Hier sollte eine entsprechende Ausweitung erfolgen.

Wichtig in diesen Zusammenhang ist auch die Tatsache, dass zwar bereits vor einiger Zeit für Saug-Druck-Tank Fahrzeuge höhere zulässige Gesamtgewichte eingeführt wurden, im Zuge dessen jedoch verabsäumt wurde, auch die entsprechend zulässigen Achslasten gemäß Absatz 8 für Doppelachsaggregate anzupassen. Die Gewichtsverteilung der besagten Fahrzeuge wirkt sich auf Grund des verwendeten Mehrkammertank-Systems im Betrieb prozentuell höher auf die Hinterachse(n) aus, als auf die Vorderachse, was zur Folge hat, dass die Gesamtgewichte des Absatzes 7b in der Praxis nie legal ausgenutzt werden können. Um zu vermeiden, dass die Betreiber dieser Fahrzeuge nur illegal bzw. mit nicht vollgetanktem Fahrzeuge unterwegs sein können, bedürfen auch die einzelnen Achslasten einer Anpassung. Eine entsprechende Anhebung der aktuellen Werte für die bestehenden Achskombinationen (z. B. bis zu 22 Tonnen, statt bisher 19 Tonnen) wäre in technischer Hinsicht völlig unproblematisch und könnte hier Abhilfe schaffen.

Zu Z 6 (§ 20 Abs 1 lit. d), Verwendung von Blaulicht

Im Sinne der Klarheit und Verständlichkeit wird diese Bestimmung begrüßt.

Weiterhin aufrecht bleibt jedoch die generelle Kritik des ÖAMTC, dass bereits jetzt zu viele Fahrzeuge mit Blaulicht ausgestattet werden dürfen und die Erkennbarkeit als Einsatzfahrzeug für die übrigen Verkehrsteilnehmer darunter leidet. Somit ist zu befürchten, dass Einsatzfahrzeuge von Rettung, Polizei oder Feuerwehr immer öfter im „Blaulicht-See untergehen“.

Zu Z 7 (§ 20 Abs 5 lit. c), Führen von Blaulicht

Neben dem Bergrettungsdienst sollten hier auch Wasserrettung und Höhlenrettung Eingang finden.

Zu Z 8 (§ 20 Abs 6a), Demontage von Blaulicht

Im Sinne der Eigentümer historischer Einsatzfahrzeuge (z. B. Feuerwehr) sollten hier entsprechende Ausnahmen aufgenommen werden. Deaktivierte Leuchten, die nicht mehr der Kenntlichmachung als Einsatzfahrzeug in Sinne der STVO dienen und sich nur mehr zu Dekorationszwecken am Fahrzeug befinden, um den ursprünglichen Charakter des Fahrzeuges zu wahren, sollten weiterhin erlaubt bleiben.

Zu Z 9, 17 und 22 (§§ 27a, 28c, 28d, 31a), Umsetzung der Rahmenrichtlinie – Typengenehmigung, Kleinserien, Einzelgenehmigung

Der ÖAMTC begrüßt die rasche Umsetzung der Richtlinie, jedoch sollte darauf geachtet werden, auch in Zukunft eine entsprechend bürgerfreundliche Umsetzung der neuen Vorschriften durch die Behörden sicherzustellen.

Zu Z 14 (§ 28b Abs 1a), Eingabe in Genehmigungsdatenbank, Aufwandsersatz

Auf Grund zahlreicher Anfragen und Beschwerden unserer Mitglieder seit Einführung der Genehmigungsdatenbank über teilweise weit überhöhte Aufwandsabgeltungen, die von einzelnen Fahrzeugherstellern verlangt werden, wird diese Bestimmung grundsätzlich begrüßt. Dies nicht zuletzt deshalb, da der ÖAMTC bereits seit Auftreten der ersten Beschwerden eine gesetzliche Festsetzung der zulässigen Höchstgrenzen gefordert hat.

Betreffend Höhe muss jedoch der tatsächliche Aufwand beachtet werden. Bei Neueingabe eines kompletten Fahrzeugdatensatzes scheinen € 100,- durchaus gerechtfertigt, müssen nur Datensätze bereits bestehender Fahrzeuge adaptiert und ein neuer Ausdruck erstellt werden, erachten wir aufgrund des geringen Zeitbedarfes hierfür einen Aufwandsersatz in Höhe maximal € 30,- als angemessen. Es ist absolut nicht einzusehen, weshalb Beträge eingehoben werden sollen, die in keiner Relation zum tatsächlichen Aufwand stehen und somit als bloßes Körpergeld des Eintragenden unnötige Kosten für den Fahrzeugbesitzer bedeuten.

Zu Z 16 (§ 28 Abs 5b), Dateneingabe durch Dienstleister

Als zusätzliche Erleichterung für die Importeure nicht handelsüblicher Fahrzeuge (sogenannte „Grauimporteure“) sehen wir diese Ergänzung durchaus positiv.

Zu Z 25 (§ 48 Abs 3 und Abs 8a), Verkehrssicherheitsbeitrag

In diesem Zusammenhang wiederholt der ÖAMTC seine Forderung nach zwingender, statt bloß im Ergebnis fakultativer Befassung des Beirates des Verkehrssicherheitsfonds vor der Vergabe von Fondsmitteln. Zumindest sollte aber die Verpflichtung bestehen, dem Beirat mitzuteilen, welche Projekte seitens des Bundesministers (der Bundesministerin) direkt unterstützt werden.

Einerseits sollte die Verwendung der Zinsen des Fonds ausschließlich für die aufgezählten Zwecke, wie vom Rechnungshof, der vom ÖAMTC um seine Stellungnahme hierzu ersucht wurde, vorgeschlagen, festgeschrieben, andererseits die Ziele für die Verwendung von Mitteln wesentlich genauer definiert und deren Einhaltung (auch durch die Bundesländer) strenger überwacht werden.

Aus Anlass dessen empfiehlt sich auch das Festschreiben in der Geschäftsordnung, dass Organisationen, die selbst eine Untersuchung oder ein Projekt durchführen oder daran beteiligt sind, nicht gleichzeitig federführend an der Erstellung von Evaluierungsstudien hierzu beteiligt sein sollten, um deren Glaubwürdigkeit nicht zu unterlaufen.

Neuerlich verweist der ÖAMTC auf die Notwendigkeit, im Interesse der Förderung für die Verkehrssicherheit wesentlicher Projekte auch den Ländern die Einrichtung bzw. Befassung von vergleichbaren Landesverkehrssicherheitsbeiräten (analog

§ 131a KFG aufzuerlegen. Schließlich werden ja nach wie vor 60 % der Einnahmen des Fonds den Ländern zur Verfügung gestellt.

Was die vorgeschlagenen Erhöhung des Verkehrssicherheitsbeitrages von EUR 145,- auf EUR 200,- betrifft, vermag der Hinweis auf die seit dem Jahre 1989 eingetretene Geldentwertung (von ca. 40 %) nicht zu überzeugen. Wie Pressemeldungen in den letzten Monaten zu entnehmen war, ist (möglicherweise aufgrund der wirtschaftlich ungünstigen Situation für viele Unternehmen) das Interesse gesunken, ein Wunschzeichen an einem Kraftfahrzeug zu führen. Gerade in solchen Zeiten eine besonders hohe Erhöhung vorzunehmen, kann zum

genau gegenteiligen Effekt führen, nämlich dass es noch unattraktiver wird, ein Wunschkennzeichen zu beantragen. Nach Ansicht des ÖAMTC werden es sich wohl viele private PKW-Besitzer überlegen, ob sie (umgerechnet!) nahezu ÖS 3.000,-- für (z.B.) „Mausi“ künftig ausgeben wollen bzw. können. Zusammenfassend stellt der ÖAMTC jedenfalls fest, dass er zuerst die Erfüllung der oben angeführten Klarstellungen hinsichtlich der Mittelverwendung erwartet, bevor er für eine Erhöhung – in welchem Ausmaße auch immer – er seine Zustimmung gibt.

Zu Z 26 und Z 27 (§ 48a Abs 7 und 8), Wunschkennzeichen

Die Entschärfung der Bestimmungen betreffend Freihaltung von Wunschkennzeichen bei Fahrzeugwechsel oder Abmeldung wird als wesentliche Erleichterung für den Konsumenten begrüßt.

In diesem Zusammenhang verweisen wir allerdings erneut auf die seit Jahren bestehende Forderung des ÖAMTC nach einer Privatisierung der Vergabe der Wunschkennzeichen (und damit einer Entlastung der Behörden) hin.

Zu Z 28 (§§ 58 Abs 1), Fahrzeugkontrolle an Ort und Stelle

Der ÖAMTC verlangt, diese Kontrollen auf den gesetzlichen Zweck der Vorschrift zurückzuführen, deren Intention es ist, durch die Kontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit eine Gefährdung der Fahrzeuginsassen und der übrigen Verkehrsteilnehmer auszuschließen.

Auch wenn in der Praxis vielerorts bereits jetzt so gehandhabt, ist es nicht Sinn des Gesetzes, Fahrzeuge im Rahmen **mobiler Kontrollen** auf Vorschriftsmäßigkeit zu überprüfen. Aus Sicht des Betroffenen werden derartige Kontrollen oft als bloße Behördenschikane empfunden.

Die bisherige Einschränkung der Kontrolle auf die Verkehrs- und Betriebssicherheit muss daher unbedingt gewahrt bleiben, betreffend Vorschriftsmäßigkeit stellt das Gesetz bereits jetzt andere Mittel zur Verfügung.

Schon vom Zeitaufwand her und den für den betroffenen Fahrzeuglenker bzw. -besitzer damit einhergehenden Belastungen erscheint es unververtretbar, praktisch eine – behördliche – Überprüfung gem. § 56 KFG ganz einfach auf die Straße zu verlegen und § 58 Abs 1 zu unterstellen. Die EB vermeinen ja selbst, dass in der bisherigen Verwaltungspraxis sich der Begriff „beim Betrieb betätigt werden“ als zu eng erwiesen hat. Es bestehen seitens des ÖAMTC daher keine Bedenken, den Betriebsbegriff weiter zu fassen und nicht nur auf die formelle Betätigung einzuschränken.

Zu Z 29 (§ 62 Abs 4), Haftung für Kfz mit ausländischem Kennzeichen

Aus Sicht des ÖAMTC bestehen keine Einwände sofern sichergestellt ist, dass ein Direktanspruch des Geschädigten iSd § 26 KHVG gegen die in der Bescheinigung angeführte Stelle gegeben ist. Zur Klarstellung wird daher vorgeschlagen, eine dem § 59 Abs 2 2. Satz entsprechende Formulierung auch hier anzufügen (Haftung in gleichem Umfang wie versicherungspflichtige Kfz). Gleichzeitig dürfen wir auf unseren durch eine aktuelle OGH-E ausgelösten Vorschlag zur Novellierung des § 59 Abs 2 1. Satz hinweisen (siehe Teil C / Pkt. 3 dieser Stellungnahme).

Zu Z 33 (§ 99 Abs 6 lit. n), Gelbrote Warnleuchten

Da Aufbauten an landwirtschaftlichen Fahrzeugen, die mehr als 3 m nach vorne oder hinten ragen, generell eine Gefährdung der übrigen Verkehrsteilnehmer darstellen, wäre hier auch die Festsetzung einer Verwendungspflicht gerechtfertigt.

Zu Z 36 (§ 102 Abs 2a), Reinigung von Eisplatten auf Fahrzeugen

In der Vergangenheit kam es häufig zu gefährlichen Situationen und teilweise spektakulären Unfällen durch sich vom Dach eines Fahrzeuges lösende Eisplatten, die in Folge auf nachfahrende Fahrzeuge gefallen sind.

Im Sinne der Verkehrssicherheit wird diese Bestimmung daher ausdrücklich begrüßt.

Nicht zuletzt der Arbeit und den Anregungen unserer Profis von Test & Training in Teesdorf, die in zahlreichen Berichten auf eben diese Problematik deutlich hingewiesen haben, ist diese rasche Umsetzung auf legislativer Ebene zu verdanken. Sicherzustellen bleibt in diesem Zusammenhang jedoch auch eine entsprechende Kontrolle durch die Exekutive.

Gleichzeitig ergeht aber die Anregung, ab einem bestimmten Zeitpunkt neue LKW und Anhänger europaweit nur mehr zum Verkehr zuzulassen, sofern sie über eine entsprechende Einrichtung zur Eisvermeidung verfügen. Der ÖAMTC tritt daher für ein starkes Engagement Österreichs bei den entsprechenden Gremien in Brüssel ein. Hiefür bietet sich insbesondere die erste Überprüfung im 3-Jahres-Abstand der Regelungen der EU-TypgenehmigungsVO an.

Zu Z 37 (§ 102 Abs 11), Fahrzeugkontrolle – Mitwirkung des Lenkers

Es müssen zumindest konkrete Bedenken bestehen, dass durch die weitere Verwendung des Fahrzeuges die Verkehrssicherheit gefährdet wird. Die bloße Verweigerung der Mitwirkung an der Fahrzeugkontrolle durch einen Fahrzeuglenker, welche nicht zuletzt auch auf sprachliche Barrieren zurückzuführen sein kann, darf niemals die Abnahme des Zulassungsscheines und der Kennzeichentafeln zur Folge haben. Eine bloße formale praesumptio legis erachten wir für rechtswidrig und würde einer Überprüfung durch den VfGH nicht standhalten.

Zu Z 44 (§ 122 Abs 2 Z 1 lit. d), Übungsfahrten - Begleiter

Als Erleichterung für die Eltern mehrerer Kinder wird diese Änderung begrüßt.

Zu Z 49 (§ 135 Abs 20), Inkrafttreten

In der Vergangenheit hat es sich bisher nie bewährt, keine ausreichende Legistvakanz zu schaffen, um den Behörden und Normunterworfenen Gelegenheit zu geben, sich mit der neuen Materie vertraut zu machen. Wir schlagen daher für das Inkrafttreten frühestens den 1. September, besser noch den 1. Oktober 2009 vor.

C. Ergänzungsvorschläge:**1. Strafraumen nach dem KFG (§ 134)**

Der derzeit geltende, allgemeine Strafraumen des KFG mit einer Höchstgrenze von bis zu € 5.000,- ist insofern unbefriedigend, als damit auch bei Delikten, die inhaltlich keinerlei oder nur eine geringe Gefährdung darstellen, theoretisch die höchstmögliche Strafe verhängt werden kann. Fahrzeuglenker sehen sich teilweise

mit absurd hohen Strafdrohungen konfrontiert, die in keiner Relation zum begangenen Delikt stehen, was naturgemäß großes Misstrauen gegenüber den Behörden schürt bzw. die Glaubwürdigkeit von Gesetzen massiv untergräbt! Der ÖAMTC setzt sich daher erneut – als ersten Schritt auf dem Weg zu einem **bundeseinheitlichen Strafgeldkatalog** – für die Einführung nach der Schwere des begangenen Deliktes gestaffelten Strafraumen ein.

2. Änderung des Kennzeichens bei aufrechter Zulassung (§ 48)

Es wird vorgeschlagen, dem § 51 KFG (Verlust einer Kennzeichentafel) den Fall gleichzustellen, dass freiwillig bei aufrechter Zulassung bei der Zulassungsstelle die Zuweisung eines neuen Kennzeichens beantragt wird.

Als typischer und durchaus alltäglicher Anwendungsfall sei an folgenden Sachverhalt gedacht:

Durch einen Taschendiebstahl oder Einbruchdiebstahl oder bei Verlust aus anderen Gründen gehen die Zulassungsbescheinigung (§ 41 Abs 4 KFG) und ein oder mehrere Fahrzeugschlüssel verloren.

Es besteht die Gefahr, dass der Dieb (oder auch ein „bloß vorübergehend redlicher“ Finder) den Wohnort des Zulassungsbesitzers aufsucht und nach dem Fahrzeug mit dem entsprechenden Kennzeichen Ausschau hält. In der Folge besteht vor allem in den ersten Wochen nach dem Diebstahl die Gefahr des Fahrzeugdiebstahls.

Der Zulassungsbesitzer kann zwar mit den üblichen Methoden die Fahrzeugelektronik so umprogrammieren lassen, dass mit dem in Verlust geratenen Schlüssel das Wegfahren verhindert wird. Das Fahrzeug kann aber – sofern es sich um einen konventionellen Schlüssel handelt – weiterhin geöffnet werden. Volle Sicherheit bietet nur der wesentlich teurere Austausch der Schlösser.

Die Gefahr, dass das Fahrzeug aufgrund des Kennzeichens aufgefunden wird, könnte dadurch reduziert werden, dass man bei einer Zulassungsstelle kurzfristig gegen Nennung und Bezahlung der Kosten für neue Kennzeichentafeln ein anderes Kennzeichen zugewiesen bekommt. Derzeit ist dies nur dadurch möglich, dass das Fahrzeug abgemeldet und wieder neu zugelassen wird. Dabei fällt aber die Zulassungsgebühr an, obwohl im eigentlichen Sinne keine „Neuzulassung“ stattfindet, zumal sich keinerlei zulassungsrelevante Umstände iSv § 42 Abs 1 KFG) ändern.

Der ÖAMTC regt daher an, den Fall des freiwilligen Ersuchens um Zuweisung eines neuen Kennzeichens bei aufrechter Zulassung dem Fall des Verlustes des Kennzeichens gleichzustellen.

3. Nicht versicherungspflichtige – österreichische – Fahrzeuge (§ 59 Abs 2)

Der OGH hatte sich in seiner Entscheidung vom 12.03.2008 (7 Ob 267/07a) unter anderem mit der Frage der Haftung für ein von einem Autobus der ÖBB-Postbus GmbH verursachtes Schadensereignis zu beschäftigen. Dies gab Anlass für Hrn. Univ. Prof. Dr. Christian Huber, in ZVR 2008/203 im Rahmen einer ausführlichen Entscheidungsbesprechung auch zu den Auswirkungen der Umstrukturierung der ÖBB auf Haftpflichtversicherungspflicht für den Fuhrpark Stellung zu nehmen. Er spricht dabei wörtlich von der „Sprengkraft dieser Entscheidung“, weil er zum Ergebnis kommt, dass ein Verkehrsunternehmen in der Rechtsform einer GmbH nur mehr für den Schaden haften würde und nicht mehr der Bund selbst. Er warnt jedenfalls, dass bei einer Mindestkapitalausstattung einer GmbH von Euro 30.000,-- und einem nicht einmal mittelschweren Unfall, für den sie einzustehen hat, ihre

wirtschaftliche Substanz bald erschöpft sein könnte. Dies könnte jedenfalls für einen Geschädigten mit erheblichen Nachteilen verbunden sein.

Huber kommt jedenfalls zum Schluss, dass die Verfassungsmäßigkeit von § 59 Abs 2 Satz 1 Variante 3 KFG im Hinblick auf den Gleichheitsgrundsatz sowie die Konformität mit der entsprechenden EG-RL näher zu prüfen wäre.

Der ÖAMTC hat jedenfalls bereits vor fast genau einem Jahr dem BMF (Hrn. Mag. Claus) den Bezug habenden Artikel mit der Anregung übermittelt, anlässlich der nächsten KFG Novelle eine entsprechende Klarstellung der haftungsrechtlichen Situation zu veranlassen. Wir erlauben uns, nunmehr auch gegenüber dem BMVIT auf diesen Umstand ausdrücklich hinzuweisen – es wäre wohl nicht erfreulich, wenn erst durch einen spektakulären Unfall und entsprechenden öffentlichen Druck eine legislative Klärung der Situation herbeigeführt würde.

4. Schwerpunkte aus früheren Stellungnahmen

Um die teilweise sehr umfangreichen Vorschläge des ÖAMTC aus Anlass der letzten KFG Novellen (26. – 30.) in Erinnerung zu rufen, darf an dieser Stelle erneut auf den Punkt „*Bürgerfreundlichere Lenkerauskunft gegenüber Behörden*“ (§ 103 Abs 2 KFG) hingewiesen werden.

Hier besteht dringender Handlungsbedarf um diese Bestimmung im Sinne einer fairen und bürgerfreundlicheren Gesetzgebung dahingehend zu reformieren, dass künftig Nachbesserungen bei nicht offenkundig vorsätzlich unvollständigen oder unklaren Auskünften straffrei möglich sein sollen.

Weiters seien erwähnt:

- *Anwendung der 1:1 Zählregel auch bei Omnibussen des Kraftfahrlinienverkehrs bzw. Kindersicherung in Taxifahrzeugen*
- *flexible Gestaltung der Schneekettenmitnahmepflicht für Schwerfahrzeuge*

*Mag. Alexander Letitzki
Dr. Hugo Hauptfleisch
ÖAMTC-Rechtsdienste
Wien, im Mai 2009*