



An das
Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

per Mail an:
st4@bmvit.gv.at
in Kopie an:
begutachtungsverfahren@parlament.gv.at;
wilhelm.kast@bmvit.gv.at

Wien, 22. September 2015

R/stm

Ihr Ansprechpartner: Dr. Stefan Mann

Telefon: 01/89121- 251 DW

Telefax: 281 DW

E-mail: stefan.mann@arboe.at

Betrifft: Entwurf einer 32. KFG-Novelle (GZ. BMVIT-170.031/0005-IV/ST4/2014)

Sehr geehrter Herr Dr. Wilhelm Kast!
Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir danken für die Möglichkeit, zum Entwurf der 32. KFG-Novelle Stellung nehmen zu können.

Für den ARBÖ als Interessensvertretung mit dem Schwerpunkt der Vertretung von Auto-, Motor- und RadfahrerInnen sind die Auswirkungen der KFG-Novelle auf diese VerkehrsteilnehmerInnen von zentraler Bedeutung.

Der ARBÖ ist „die Stimme“ dieser VerkehrsteilnehmerInnen. Daher ist für uns wichtig, dass diesen Gruppen das bestmögliche Service geboten wird. Für Auto- und MotorradfahrerInnen ist die in diesem Entwurf mitbehandelte Vertrauenswürdigkeit der Begutachtung gemäß § 57a KFG von Bedeutung. Eine strenge Überprüfung der Vertrauenswürdigkeit der Begutachtungsstellen ist daher durchaus zweckmäßig, allerdings bedarf dieser Begriff – wie unten detailliert ausgeführt – einer näheren Konkretisierung, um eine Kontinuität der Überprüfung durch erfahrene Prüfstellen sicher zu stellen, ohne die Prüfer aus Sorge um ihre Berechtigung zu überschießenden Härten zu veranlassen.

Kern des Entwurfs der 32. KFG-Novelle ist das Einführen von Sanktionen gegen das Verändern des Kilometerstandes eines Fahrzeuges („Tachomanipulation“). Auto- und MotorradfahrerInnen sind meist keine TechnikexpertInnen – und selbst Fachleute können solche Manipulationen oft nur unter Heranziehung von Spezialgeräten oder Sachverständigen feststellen. Daher begrüßen wir diese geplante Änderung ausdrücklich.



Konkret erscheinen uns folgende Punkte im vorliegenden Entwurf diskussionswürdig:

- Zu Z 4 (§ 15 Abs. 3 Z 13 KFG):

Wie in den erläuternden Bemerkungen ausgeführt, sind gemäß der ECE-Regelung Nr. 53 Leuchten mit Tagfahrlicht für Motorräder zulässig, aber (noch) nicht verpflichtend. Dies erscheint aus unserer Sicht durchaus zweckmäßig; allerdings sollte näher diskutiert werden, ob nicht auch für andere, ähnliche Fahrzeuge, wie etwa Motorräder mit Beiwagen oder Motordreiräder, eine entsprechende Möglichkeit für die Nutzung von Leuchten mit Tagfahrlicht eingeräumt wird.

- Zu Z 10 (§ 24 Abs. 11 KFG):

Dass „*Tachomanipulationen*“ ausdrücklich verboten und unter Sanktion gestellt werden, wird von uns - vor allem unter den Gesichtspunkten des Konsumentenschutzes und der Betrugsbekämpfung - positiv bewertet. Zu beachten ist allerdings, dass ein Wegstreckenmesser für Fahrzeuge unter 3.500kg nicht zwingend vorgesehen ist.

Zu hinterfragen sind die Auswirkungen eines Tachoaustausches bei Fahrzeugen mit analogen Wegstreckenmessern. Eine Einstellung des richtigen Kilometerstandes ist bei diesen Geräten oft nur schwer oder gar nicht möglich. Zu überlegen ist daher, wie für solche Fälle eine adäquate Regelung gefunden wird. Denkbar wäre etwa eine Ausnahme oder eine Verpflichtung, den bisherigen Kilometerstand auf dem neuen Gerät so anzubringen, dass der tatsächliche Kilometerstand durch Addition des früheren und des aktuellen leicht zu ermitteln ist.

Zu überlegen ist, wer ein Einsichtsrecht in die entsprechenden Daten erhalten soll - jedenfalls sollte eine solche Einsichtnahme im Rahmen von §57a-Begutachtungen, aber auch bei so genannten Ankaufstests, möglich sein.

- Zu Z 13 (§ 34 Abs. 6 KFG):

Die Erweiterung um die Möglichkeit einer unbefristeten Ausnahmeregelung für den Tatbestand „*besondere Gegebenheiten, unter denen diese Fahrzeuge verwendet werden*“ erscheint grundsätzlich positiv, da so mehr Flexibilität gegeben ist, um auf die konkreten Gegebenheiten des jeweiligen Sachverhaltes einzugehen.

- Zu Z 28 (§ 45 Abs. 6a KFG):

Im Entwurf ist vorgesehen, dass es nun auch den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes ermöglicht wird, die Probekennzeichen vor Ort abzunehmen und einzuziehen. Dies erscheint insoweit problematisch, als für die Prüfung, ob ein Missbrauch vorliegt, besonderes Sachwissen erforderlich ist, sodass eine Beibehaltung der bisherigen Behördenzuständigkeiten zweckmäßig erscheint. Jedenfalls sollten - bei voller Unterstützung des Ziels der Eindämmung des Missbrauchs - die möglichen Auswirkungen - wie etwa die weiteren, zusätzlichen Kosten die bei einer Abnahme vor Ort entstehen - nochmals evaluiert werden.



- Zu Z 29 (§ 47 Abs. 1 KFG):

Grundsätzlich ist die geplante Anknüpfung der Löschung nach sieben Jahren an die Verschrottungsbestätigung praxisgerecht, da es immer wieder vorkommt, dass Oldtimer und Youngtimer nach mehr als siebenjähriger Abmeldung wieder in Betrieb genommen werden. In diesen Fällen sind die technischen Daten der Zulassungsevidenz sehr wesentlich.

- Zu Z 32 (§ 47 Abs. 4b und 4c KFG):

Im geplanten Absatz 4b wird die Grundlage für die zentrale Deckungsevidenz, die von der Gemeinschaftseinrichtung der zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung berechtigten Versicherer geführt wird, geschaffen. In Absatz 4c sollen neu - unter anderem bundesweit - organisierte Pannenhilfsdienste nach Maßgabe der technischen Möglichkeiten auf Veranlassung des Zulassungsbesitzers oder des Lenkers als Vertreter des Zulassungsbesitzers die Möglichkeit der Abfragen über das Kennzeichen zugreifen und diese fahrzeugspezifischen Daten für die Durchführung der Pannenhilfe im konkreten Anlassfall eingeräumt werden.

Die beiden bundesweit organisierten Pannenhilfsdienste sind als gemeinnützige Vereine organisiert und unterstützen Autofahrer mit den unterschiedlichsten Marken und Typen. Im Unterschied zu markenspezifischem Pannenservice von Herstellern und Werkstätten sind die Pannenhilfsdiensten daher nur dann, wenn ein Mitglied im Vorfeld die technischen Fahrzeugdaten bekannt gibt, diese informiert und können sie im Fall eines Panneneinsatzes verwenden. Der Zugriff auf die fahrzeugspezifischen technischen Daten ist daher von zentraler Bedeutung um zielgerichtete Hilfe leisten zu können. Zu beachten ist auch die große Wichtigkeit der bundesweit organisierte Pannenhilfsdienste, sowohl beim Service für die von einer Panne Betroffenen, als auch für die Verkehrssicherheit durch rasches Abtransportieren der liegen gebliebenen Fahrzeuge.

Es ist zu überlegen den Begriff der organisierten „Pannenhilfsdienste“ näher zu konkretisieren. Dies könnte etwa durch ein Abstellen auf im Kraftfahrbeirat gem. §30f KFG vertretene Organisationen oder durch die Verwendung des Begriffes der „Gemeinnützigkeit“ erfolgen.

Schon jetzt wird ein solches Service über das Internet geboten – und soll nun offensichtlich besser rechtlich abgesichert werden. Diese Daten sind für das Service der Pannenhilfsdienste von enormer Bedeutung und enthalten auch nur Daten, die im Zulassungsschein in Papierform auch angeführt sind. In der Praxis geht es dabei um Fragen wie und mit welchem Treibstoff ein Pannewagen dem liegen gebliebenen Fahrer zu Hilfe kommen soll, welche Reifen aufgezogen werden dürfen, in welche Abgasklasse LKW fallen und welche Klassifizierung daher ausgestellt werden darf. Da der Zugriff nur auf Veranlassung des Berechtigten erfolgt und der Zugriff EDV-technisch abgesichert ist, bestehen auch keine Bedenken hinsichtlich Datenschutzes.

Bei der Formulierung des novellierten Textes regen wir an klar zu stellen, dass es ausreicht, wenn die erforderliche Zustimmung erst im Zuge einer Pannenhilfe erteilt wird und dass sie an keine Formerfordernisse gebunden wird.

- Zu Z 43 (§ 57a Abs. 2 KFG fünfter Satz):

Wie schon eingangs ausgeführt geht es bei dieser geplanten Bestimmung darum, einerseits die Vertrauenswürdigkeit der Begutachtungsstellen sicher zu stellen, aber andererseits Prüfstellen nicht aus Sorge ihre Befugnis zu verlieren dazu zu veranlassen, mit überschießender Härten zu prüfen. Konkret sollte daher der Begriff der Vertrauenswürdigkeit im gegebenen Zusammenhang konkretisiert werden. Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung vor: *„Hinsichtlich der Vertrauenswürdigkeit kann ein Widerruf der Ermächtigung nur bei mehrmalig wiederholtem, innerhalb eines angemessenen Beobachtungszeitraumes, nicht ordnungsgemäß durchgeführter Begutachtungen oder bei Entstehung eines erheblichen Sach- oder Personenschadens auf Grund einer nicht ordnungsgemäßen Begutachtung erfolgen.“*

- Zu Z 40 (§ 56 Abs. 6 KFG):

Als eine Organisation bei der es auch nicht selten vorkommt, dass Mitglieder vereinbarte Termine für technische Dienstleistungen kurzfristig verschieben oder nicht einhalten, haben wir Verständnis dafür, dass ein Kostenersatz für die Nicht-Einhaltung einer besonderen Überprüfung des Fahrzeuges vorgesehen wird. Dennoch sollte überlegt werden Vorkehrungen vorzusehen um Härtefälle bei schwerwiegenden Gründen zu vermeiden.

- Zu Z 47 (§ 57c Abs. 5 Z 7 KFG):

Der Zugriff der Stellen, die Überprüfungen nach § 57a vornehmen, auf die Kilometerstände aller Fahrzeuge in der Zentralen Begutachtungsplakettendatenbank ist zweckmäßig und wirkt abschreckend gegen Tachomanipulationen.

Jedenfalls stellen wir schon jetzt klar, dass wir eine mögliche später vorgesehene automatische Anzeigepflicht der ermächtigten Stellen wegen des notwendigen Vertrauensverhältnisses zu den Mitgliedern unserer Organisation aber auch zwischen den Werkstätten mit Berechtigung zur Überprüfungen nach § 57a vornehmen und ihren Kunden, ablehnen.

- Zu Z 52 (§ 82 Abs. 9):

Die Verwendung des Wortes „*vermutet*“ an Stelle des Wortes „*feststellt*“ erscheint insoweit nicht unproblematisch, als diese Bestimmung insgesamt in der Praxis schwierig zu handhaben ist. Einerseits gibt es tatsächlich in Österreich lebende Menschen, die um Gebühren und Steuern zu sparen, ihre Luxusfahrzeuge im Ausland anmelden. Andererseits gibt es auch in Österreich arbeitende WochenpendlerInnen und österreichische HandelsvertreterInnen, die von ihrem ausländischen Dienstgeber - ohne Sitz in Österreich - ein Dienstfahrzeug mit Zulassung im Land seines Sitzes zur Verfügung gestellt wird. Leider sieht das Gesetz für alle drei und viele andere unter diesen Tatbestand subsumierbaren Fälle keine Differenzierung vor. Bei dieser schwierigen Ausgangslage könnte diese Verschärfung zu mehr Härtefällen, ohne die „*großen*“ Steuerbetrüger dingfest zu machen, führen. Daher sollte diese Bestimmung nochmals genau in Hinblick auf ihre Auswirkungen diskutiert werden.



- Zu Z 54 (§ 102 Abs. 3 fünfter Satz):

Das Ziel, während des Fahrens die Handhabung des Mobiltelefons einzuschränken ist, wird aus Gründen der Verkehrssicherheit unterstützt. Dennoch sollte die gewählte Formulierung nochmals überarbeitet werden um eindeutiger und klarer zu sein (so könnte bei manchen Fahrzeugen über das Lenkrad auch ein „*Handhaben des Mobiltelefons*“ erfolgen - ebenso z.B.: beim Abspielen von Musikstücken). Zu hinterfragen ist auch die Auflage der Befestigung des Mobiltelefons im Wageninneren, da Mobiltelefone auch anders sicher verwahrt werden können.

Wir ersuchen im Namen des ARBÖ um Kenntnisnahme unserer Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen



Mag. Gerald Kumnig
Generalsekretär



Dr. Stefan Mann
Leiter Rechtsabteilung