

STELLUNGNAHME des ÖAMTC
zum Entwurf einer Novelle des Bundesministers für
Verkehr, Innovation und Technologie,
mit dem das Kraftfahrgesetz 1967
geändert wird (34. KFG-Novelle).
(GZ. BMVIT-170.031/0004-IV/ST1/2016)

Allgemeines

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

Der Inhalt der Novelle beschränkt sich größtenteils auf notwendige Anpassungen entsprechend aktueller EU Richtlinien, wir erlauben uns dennoch, einige besonders relevante Punkte, welche Probleme erwarten lassen, zu kommentieren, sowie ergänzend vorzuschlagen, zukünftig auch Abschlepp- und Pannenfahrzeuge genehmigungsfrei mit Warnleiteinrichtungen ausrüsten zu dürfen, siehe dazu letzter Absatz.

Aktuelle Änderungen:

Zu § 44a im § 57c, Abs. 4b (neu), Aussetzung der Zulassung bei Mängeln mit Gefahr in Verzug

Werden bei einer § 57a Überprüfung Mängel mit Gefahr in Verzug festgestellt, ist seitens der Begutachtungsplakettendatenbank unverzüglich die zuständige Behörde zu verständigen und wird dieser die sofortige Möglichkeit der Aussetzung der Zulassung bzw. der Kennzeichenabnahme zuerkannt.

Auf den ersten Blick scheint diese Bestimmung zu einer Steigerung der Verkehrssicherheit beizutragen, Fahrzeuge mit derartig schweren Mängeln sollen keinesfalls im Straßenverkehr bewegt werden. Bei genauerer Betrachtung schießt dies jedoch über das Ziel hinaus. Einerseits sind Mängel mit Gefahr in Verzug in Anbetracht der Gesamtzahl der § 57a Begutachtungen relativ selten und auch bis dato keine erhöhten Unfallzahlen in diesem Zusammenhang bekannt, andererseits wird dem Fahrzeughalter pauschal unterstellt, trotz negativer Begutachtung das Fahrzeug weiterhin zu nutzen. Dies liegt jedoch allein in der Verantwortung des Fahrzeughalters. Eine illegale Weiterverwendung des Fahrzeuges kann auch durch diese Bestimmung, zumindest kurzfristig, nicht vermieden werden und erscheint daher nicht sachlich.

Sofern diese daher entwurfsgemäß umgesetzt wird, sollte jedenfalls eine entsprechende Frist zur Mangelbehebung vorgesehen werden, bevor als letzte Sanktion die Aussetzung der Zulassung erfolgt.

Reparaturen nehmen einen gewissen Zeitraum in Anspruch, Werkstätten können auf Grund hoher Nachfrage kaum kurzfristig Termine anbieten. Die mit einem Kennzeichenentzug verbundenen Behördenwege sind dem redlichen Fahrzeughalter daher keinesfalls zuzumuten, bzw. erscheint die Maßnahme gegenüber der Behebungsfrist für schwere Mängel (siehe unten) überzogen.

Zu § 57a Abs. 3, Toleranzzeitraum der § 57a Überprüfung

Die Umsetzung der aktuellen EU Richtlinie zur periodischen Fahrzeugüberprüfung macht eine Anpassung des aktuellen Toleranzsystems notwendig, für den Großteil der PKW Lenker bleibt es bei der bisherigen Regelung, bestimmte Fahrzeugkategorien, wie zum Beispiel Taxis, Busse und LKW, dürfen die

§ 57a Untersuchung nunmehr zwar drei Monate vor dem vorgesehenen Prüfmonat vornehmen, zur Überziehung besteht jedoch kein Spielraum mehr.

Fraglich und unverständlich erscheint jedoch, dass auch Motorräder von der Änderung der Toleranzfristen betroffen sein sollen. Diese unterliegen nicht der Richtlinie, somit ist hier keine Änderung der bisherigen Fristen notwendig. Eine Verkürzung führt nur zu großem Unverständnis unter den Motorradbesitzern, ist schwer vermittelbar und bereitet darüber hinaus große Probleme, diese Fahrzeuge, welche üblicherweise nur saisonal genutzt werden, in den Wintermonaten zur § 57a Begutachtung zu verbringen.

Wir sprechen uns daher ausdrücklich für eine Beibehaltung der bisherigen Toleranzfristen auch für Motorräder aus.

Zu § 57a Abs. 5a (neu), Behebung von schweren Mängeln

Im Zuge der Begutachtung festgestellte, schwere Mängel sind innerhalb von zwei Monaten ab Gutachtenerstellung zu beheben, andernfalls das Fahrzeug nicht mehr verwendet werden darf. Ob dies zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beiträgt sei dahingestellt, die zugestandene Frist zur Reparatur scheint jedenfalls ausreichend bemessen.

Zu § 134 Abs. 3c und 3d, Ahndung von Verkehrsübertretungen auf Grund bildgebender Überwachung

Verstöße gegen das Verbot des Telefonierens ohne Freisprecheinrichtung, die Gurtverwendungs- und Sturzhelmpflicht sollen zukünftig auch strafbar sein, wenn diese durch bildgebende Überwachung, wie zum Beispiel Radarfotos, festgestellt werden und eindeutig erkennbar sind. Grundsätzlich ist die Bestimmung in ihrer Einschränkung auf automatisierte behördliche Kontrollenrichtungen begrüßenswert. Dennoch sehen wir jedoch die Gefahr einer allgemeinen und allgegenwärtigen Überwachung aller Verkehrsteilnehmer. Es ist aktuell nicht sichergestellt, dass zum Beispiel nur „echte“ Radaraufnahmen, die auf Grund einer Geschwindigkeitsübertretung erstellt wurden, herangezogen werden. Technisch wäre leicht möglich, sämtliche Fahrzeuge digital zu erfassen und ausschließlich nur die Gurtverwendung zu kontrollieren. Einerseits gilt es hier datenschutzrechtliche Bedenken gegenüber der Bevölkerung zu entkräften, andererseits die drohende, ständige Überwachung durch die Behörde hintanzuhalten.

Die aktuelle Bestimmung bedarf daher dringend einer entsprechenden Klarstellung.

In Anbetracht der relativ geringen Strafdrohung erscheint zwar der folgende Hinweis entbehrlich, im Sinne der Geschlossenheit des Systems weisen wir dennoch mit Nachdruck darauf hin, dass es bei der neuen Bestimmung einer Regelung bedarf, die im Falle der Anzeige dem Anspruch auf Ausstellung einer Organstrafverfügung entspricht.

Wir regen daher dringend an, eine Verpflichtung einzufügen, dass in den von der neuen Bestimmung umfassten Fällen eine Anonymstrafverfügung in Höhe von € 50,-- zu ergehen hat. Andernfalls droht eine Ungleichbehandlung von an sich gleich gelagerten Sachverhalten. Dass eine derartige Festlegung legislatisch möglich ist, legt etwa die Bestimmung des § 100 Abs. 5c StVO nahe.

Ergänzungen

§ 20 Abs. 1 Z9, genehmigungsfreie Anbringung beleuchteter Warnleiteinrichtungen

Immer wieder kommt es zu gefährlichen Situationen und Unfällen mit teilweise schwer Verletzten oder Toten, weil Lenker von Abschlepp- oder Sonderkraftfahrzeugen, während der Verrichtung Ihrer Tätigkeit außerhalb des Fahrzeuges auf und neben der Fahrbahn von anderen Fahrzeuglenkern übersehen werden. Insbesondere bei Dämmerung und Dunkelheit entsteht hier ein enorm großes Unfallrisiko, besonders bei Einsätzen auf Autobahnen und Schnellstraßen.

Wie die Erfahrung zeigt, reicht die gelbe Rundumleuchte oft für eine klare Erkennbarkeit nicht aus. Die zusätzliche Anbringung beleuchteter Warnleiteinrichtungen kann hier einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten, da nachkommende Fahrzeuge bereits auf weite Distanzen klar erkennbar auf

entsprechende Gefahren hingewiesen werden und entsprechend reagieren können. Potentielle Gefahrensituationen werden damit durch relativ einfache Mittel erheblich entschärft.

Aktuell muss jede nachträgliche Anbringung derartiger Einrichtungen dem Landeshauptmann zur Eintragung in das Genehmigungsdokument angezeigt und die aufgerüsteten Fahrzeuge vorgeführt werden.

Wir schlagen daher vor, den § 20 Abs. 1 Z9 dahingehen zu ergänzen, dass, zusätzlich zu den bereits begünstigten Fahrzeugen, auch Abschlepp- und Pannenfahrzeuge, sowie Sonderkraftfahrzeuge, welche straßendienstähnliche Tätigkeiten, wie Fahrbahn-, Kanalreinigung, usw., durchführen, beleuchtete Warnleiteinrichtungen genehmigungsfrei anbringen bzw. verwenden dürfen, und erlauben uns hierzu folgenden Textvorschlag einzubringen:

„9. Bei Fahrzeugen des öffentlichen Sicherheitsdienstes, der Straßenaufsichtsorgane oder des Straßendienstes, bei Feuerwehrfahrzeugen, Pannen- und Abschleppfahrzeugen, sowie Sonderkraftfahrzeugen und Arbeitsmaschinen, beleuchtete Warnleiteinrichtungen;“

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Vorschläge und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

Mag. Alexander Letitzki
ÖAMTC-Rechtsdienste
Wien, im November 2016