

**STELLUNGNAHME des ÖAMTC**

**zum Entwurf eines Bundesgesetzes des Bundesministers für  
Verkehr, Innovation und Technologie,  
mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967  
geändert wird (36. KFG-Novelle).**

**(GZ. BMVIT-170.031/0005-IV/ST1/2018)**

**Zusammenfassung:**

Zum aktuellen Entwurf erlaubt sich der ÖAMTC folgende Stellungnahme abzugeben.

Bei einigen Anpassungen handelt es sich offensichtlich um Nachwehen des VW-Abgasskandals, auch wenn diese inhaltlich größtenteils nichts an der gängigen Behördenpraxis ändern werden, ist ein generelles Feilbietungsverbot bestimmter Bauteile nicht akzeptabel.

Ebenso wird der Bürger im Rahmen der vorgesehenen Neuregelung der Einzel- bzw. Fahrzeuggenehmigung mit zusätzlichen Kosten belastet, da immer ein externes Gutachten vorgelegt werden soll.

Die vorgesehene Datenabfrage aus der zentralen Begutachtungsdatenbank für jede interessierte Person kann in einzelnen Bereichen durchaus Vorteile bringen, die Grundsätze des Datenschutzrechtes müssen aber unbedingt sichergestellt werden.

Eine verpflichtende „Praxisfahrt bzw. Blaulichtfahrt“ von Fahr- und Fahrschullehrern in Ausbildung bei Rettungsorganisationen wird dagegen auf wenig Zustimmung aller Beteiligten stoßen.

## Zu den einzelnen Bestimmungen:

### **Z 9, § 20 Abs 5 lit i, Blaulicht für Fachärzte für Geburtshilfe**

Diese Einfügung erscheint in Hinblick auf die Verpflichtungen von Fachärzten für Geburtshilfe, Hebammen rechtzeitig zu Hilfe zu kommen oder deren Funktion überhaupt zu übernehmen, sachlich geboten. Die Änderung wird daher begrüßt.

### **Z 16, § 31 Abs. 8 KFG (neu), Duplikat von Einzelgenehmigungsbescheiden**

Die geplanten Änderungen sind grundsätzlich zu begrüßen, da diese jedenfalls eine Erleichterung für den Antragsteller, aber auch eine gewisse Absicherung auf Seiten der Behörden gegen Betrug mit sich bringen.

Wir möchten jedoch vor Augen führen, dass es bereits in der Vergangenheit große Probleme seitens einzelner Landesbehörden bei der Ausstellung von Duplikaten einer Einzelgenehmigungsbescheiden gegeben hat, da oftmals die Unterlagen der oft jahrzehntelang zurückliegenden Einzelgenehmigung nicht mehr vorhanden bzw. auffindbar waren.

Dies stellt den Antragsteller vor das Problem, nachzuweisen, dass das konkrete Fahrzeug damals in genau diesem aktuellen Zustand genehmigt wurde, was oftmals nicht möglich ist. Folge war eine neuerliche Einzelgenehmigung, welche einerseits zu hohen Kosten führt (siehe in diesem Zusammenhang Z 20, Gutachten durch Sachverständige) oder im schlimmsten Fall mit der Begründung, die einstige Genehmigung sei falsch, generell verweigert wurde.

Hier sollte zumindest die Möglichkeit verankert werden, gegebenenfalls eine Kopie des damaligen Genehmigungsdokumentes für eine Duplikatausstellung anzuerkennen, bzw. ein vereinfachtes Verfahren vorzusehen.

Andernfalls der Zulassungsbesitzer sein Fahrzeug im schlimmsten Fall überhaupt nicht mehr nutzen kann, was zu einer de facto Enteignung führt.

### **Z 18, § 33 Abs. 1 KFG, Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen – Anzeigepflicht von Änderungen**

Nachdem auch bisher schon alle emissionsrelevanten Bauteile seitens der Behörde unter den Begriff „Verkehrs- und Betriebssicherheit“ subsumiert wurden und Änderungen somit ohnehin anzeigepflichtig waren, liegt hier der Eindruck einer „Lex VW Abgasskandal“ nahe, welche zwar an der Praxis nichts ändern wird, aber zumindest und immerhin als Klarstellung dienen kann.

ÖAMTC-Stellungnahme 36. KFG Novelle

Wien, 26. November 2018

ÖAMTC  
Baumgasse 129, 1030 Wien  
Telefon: +43 (0)1 711 99 0  
ZVR-Zahl 730335108  
UID-Nr. ATU36821301

Im Sinne des Umweltschutzes grundsätzlich zu begrüßen.

#### **Z 20, § 33 Abs. 4, Änderungen an Fahrzeugen – Einzelgenehmigung – Sachverständigengutachten**

Begrüßenswert ist die lange überfällige und nun endlich umgesetzte gesetzliche Verankerung der Anwendbarkeit der zum Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung des Fahrzeuges gültigen, technischen Bestimmungen als Mindeststandard bei Umbauten, definitiv eine Verbesserung für den Bürger bzw. Tuner, die davon jedenfalls profitieren.

Dass nunmehr bei allen Änderungen an Fahrzeugen verpflichtend ein Gutachten eines Sachverständigen beizubringen ist, mag zwar der bereits auch bisher vorherrschenden Praxis der Landesbehörden entsprechen, die nunmehr gesetzliche Verankerung bedeutet allerdings aus Sicht der Antragstellers, dass die Behörde nun ex lege von der Übernahme jeglicher Verantwortung befreit ist und sich deren Tätigkeit auf das bloße Kopieren eines Gutachtens beschränkt. Diese Tätigkeit könnte daher auch gänzlich an zum Beispiel Technische Vereine ausgelagert werden, anscheinend möchte die Behörde jedoch nicht auf die damit verbundene Eintragungsgebühr verzichten.

In Erläuterungen zum Entwurf wird angeführt, dass eine Beurteilung der Verkehrs- und Betriebssicherheit „ohne entsprechenden technischen Sachverstand seitens der Behörde“, somit ohne Gutachten, nicht möglich sei. In Anbetracht des Umstandes, dass es sich um dieselben handelnden Personen handelt, welche auch technische Untersuchungen nach § 56 und § 58 KFG für die Landesprüfstellen durchführen, fällt es schwer, diese Anmerkung nachzuvollziehen.

Das ohnehin und speziell in diesem Bereich unter den Bürgern weit verbreitete Vorurteil, Behörden würden nur Gebühren einheben ohne eine entsprechende Gegenleistung zu erbringen, wird dadurch nur bestärkt und man wird sich die Frage stellen müssen, welche Existenzberechtigung eine KFZ-Überprüfungsstelle der Behörde, mit dort beschäftigten, ausgebildeten Technikern hat, wenn „mangels Fachwissen“ keinerlei Verantwortung übernommen werden kann? Letztendlich birgt jedes Gutachten unnötige, zusätzliche Kosten für den Antragsteller.

Im Sinne des Bürgers wäre eher das Gegenteil wünschenswert, nämlich endlich mehr Selbstentscheidung der Behörde und weniger Wege und zusätzliche Kosten für den Bürger.

#### **Z 22, § 33 Abs. 6a (neu) KFG, Änderungen an emissionsrelevanten Bauteilen**

Jedenfalls abzulehnen ist allerdings das geplante Verbot des An- und Feilbietens derartiger Änderungen bzw. von nicht genehmigungsfähigem Chip-Tuning. Derartige Tendenzen, mittels Verbote der Lösung des Grundproblems näherzukommen, hat sich schon in der Vergangenheit nicht bewährt. Oft und gerne wird vergessen, dass es einen Markt bzw.

ÖAMTC-Stellungnahme 36. KFG Novelle

Wien, 26. November 2018

ÖAMTC  
Baumgasse 129, 1030 Wien  
Telefon: +43 (0)1 711 99 0  
ZVR-Zahl 730335108  
UID-Nr. ATU36821301

Geschäftsbereich gibt, der nicht dem KFG unterliegt, wie zum Beispiel den Motorsport. Es ist nicht einzusehen, warum einschlägige Händler oder Fahrzeugbesitzer hier in die Illegalität getrieben werden sollen, obwohl überhaupt kein Interesse besteht, diese modifizierten Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr zu nutzen.

Die Anzeigepflicht derartiger Änderungen besteht schon nach der aktuellen Gesetzeslage, ebenso die Sanktionsmöglichkeit seitens der Behörden bei Nichteinhaltung und soll dies natürlich auch so bleiben. Verbote bringen hier keine Lösung, weshalb dieser Eingriff in die Persönlichkeitsrechte keinesfalls gerechtfertigt und das Feilbietungsverbot jedenfalls zu streichen ist.

Ein verpflichtender Hinweis, dass derartige Teile nicht im öffentlichen Straßenverkehr verwendet werden dürfen und gegebenenfalls auch Haftpflicht- und Kasko-Versicherungen verständigt werden müssen, kombiniert mit einem Werbeverbot, wäre völlig ausreichend und darüber hinaus auch verhältnismäßig. Die Verantwortung liegt somit weiterhin und allein beim Zulassungsbesitzer.

Ein generelles Feilbietungsverbot nicht genehmigungsfähiger Teile ist unserer Auffassung nach auch verfassungsrechtlich nicht vertretbar. Im Übrigen ist ein derartiger Versuch erst kürzlich im benachbarten Ausland an den rechtlichen Gegebenheiten gescheitert.

#### **Z 26, § 44 Abs. 1 lit. a KFG, Aufhebung der Zulassung**

Die nunmehr ergänzten Punkte „mehr Lärm, Rauch, übler Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen“ wurden seitens der Behörden auch bisher schon unter den Überbegriff Verkehrs- und Betriebssicherheit“ subsumiert, nicht zuletzt findet sich dies auch im Rahmen der §57a Überprüfung als schwerer Mangel wieder, eine Ergänzung wäre grundsätzlich nicht notwendig.

Unabhängig davon gilt allerdings sicherzustellen, wie auch bisher, dass die Behörde in derartigen Fällen mit Augenmaß vorzugehen hat und „Glaubhaftmachung“ die niedrigste Stufe eines Nachweises darstellt um Überreaktionen wie zum Beispiel bei der im Zuge Einführung der „Aussetzung der Zulassung bei Mängeln mit Gefahr in Verzug“ auszuschließen.

#### **Z30, § 56 Abs. 5 KFG, Begutachtungsplakette bei positiver Überprüfung**

Bei einer positiven Fahrzeugüberprüfung nach § 56 KFG wird nach wie vor eine Begutachtungsplakette ausgestellt.

Wird jedoch der bisherige Wortlaut „*innerhalb der Fristen des § 57a Abs. 3*“ gestrichen und der Absatz entsprechend dem vorliegenden Entwurf abgeändert, bedeutet das, als Beispiel, dass Fahrzeuge mit Fälligkeit Dezember 2018, welche im darauffolgenden Jänner

ÖAMTC-Stellungnahme 36. KFG Novelle

Wien, 26. November 2018

**ÖAMTC**  
Baumgasse 129, 1030 Wien  
Telefon: +43 (0)1 711 99 0  
ZVR-Zahl 730335108  
UID-Nr. ATU36821301

einer besonderen Überprüfung unterzogen werden, eine Prüfplakette mit Lochung Dezember 2020 erhalten, da diese besondere Überprüfung ex lege „die nächste Begutachtung“ ersetzt. Die Folge wäre de facto ein 2-Jahres Intervall, welches sicherlich den Intentionen dieses Gesetzes nicht gerecht wird.

Hier ist jedenfalls eine Nachschärfung bzw. Klarstellung erforderlich.

### **Z 32, § 57c Abs. 10 KFG, Abfragemöglichkeit ZBD für Jedermann**

Grundsätzlich kann eine anonymisierte Abfrage der § 57a KFG gewisser Begutachtungsdaten durchaus helfen, im Sinne der zugrunde liegenden EU-Bestimmungen Betrugsfälle zum Beispiel im Zuge eines Fahrzeugverkaufes, aufzudecken, bzw. im Vorhinein auszuschließen und ist daher zu begrüßen. Gefälschte Gutachten könnten somit leicht identifiziert werden, bzw. auch der technische Zustand ohne aktuelle Überprüfung durch einen Käufer leichter abgeschätzt werden.

Sicherzustellen ist jedenfalls, dass diese Abfrage ausschließlich im Rahmen der Datenschutzgrundsätze erfolgen darf und keinerlei personenbezogene Daten übermittelt, bzw. durch den Abfragenden ausfindig gemacht werden dürfen bzw. können.

### **Z 48, § 106 Abs. 5 Z 1 KFG, Kindersicherung in Fahrzeugen**

Statt der bisher geltenden Körpergröße von 150cm sollen nun 135cm für die Sicherung mit einem normalen Sicherheitsgurt ausreichen, was in Österreich auch bisher schon bei der Verwendung eines höhenverstellbaren Gurtes möglich war.

In Hinblick auf die oft nicht mehr in einer entsprechenden Gewichtsklasse erhältlichen Sitzerrhöhungen scheint diese Änderung grundsätzlich positiv. Nachdem die zitierte Richtlinie allerdings schon seit 2003 in Kraft ist, stellt sich die Frage, warum nicht schon bei den letzten Änderungen zur Kindersicherungspflicht die 135cm als Mindestgröße aufgenommen wurden, wenn die richtige Gurtführung offensichtlich auch bei kleineren Kindern ohnehin außer Frage steht?

Entsprechend der europäischen Regelung hätte man den Bürgern komplizierte, erlassmäßige Regelungen durchaus ersparen können. Sofern die Kindersicherheit weiterhin gegeben ist, ist diese Reduktion jedenfalls zu begrüßen, zumal der Lenker für die ordnungsgemäße Sicherung von Beifahrern bis 14 Jahren verantwortlich bleibt.

### **Z 62, § 116 Abs. 3a und § 117 Abs. 2 KFG, Fahr(-schul)-lehrer - Mitfahrt in Rettungsfahrzeugen**

ÖAMTC-Stellungnahme 36. KFG Novelle

Wien, 26. November 2018

ÖAMTC  
Baumgasse 129, 1030 Wien  
Telefon: +43 (0)1 711 99 0  
ZVR-Zahl 730335108  
UID-Nr. ATU36821301

Grundsätzlich hält es der ÖAMTC für eine gute Idee, zukünftigen Fahr- bzw. Fahrtschullehrern die alltägliche Praxis von Lenkern von Einsatzfahrzeugen näher zu bringen, da die praktische Erfahrung sicherlich positiv in die zukünftige Ausbildung der Kandidaten einfließen kann. Leider hegen wir große Zweifel an der praktischen Umsetzbarkeit.

Einerseits ist nicht sichergestellt, dass es innerhalb des vorgeschriebenen Zeitraumes von vier Stunden überhaupt zu einer Einsatzfahrt unter Blaulicht kommt, andererseits, liegt eine solche vor, geht es im Regelfall um Menschenleben und es kann kein Interesse daran bestehen, ein Einsatzfahrzeug mit einem eingespielten Rettungsteam durch die Anwesenheit eines externen „Beobachters“ zu belasten.

Die Platzverhältnisse in einem Rettungswagen sind auf Grund der notwendigen Ausrüstung ohnehin schon auf das Notwendigste reduziert, weshalb es schon faktisch nicht möglich sein wird, eine zusätzliche Person mitzuführen.

**Ergänzend erlauben wir uns noch folgenden Änderungsvorschlag einzubringen und ersuchen um Berücksichtigung:**

#### **§ 47 KFG, Zulassungsevidenz – Datenabfrage**

Da es verschiedene Möglichkeiten gibt, den Datenschutzgrundsätzen entsprechende Zustimmungen der Betroffenen einzuholen schlagen wir im Sinne der Vereinfachung bzw. Klarstellung folgende Änderung des § 47 Abs. 4c KFG vor:

*„(4c) Auf die in der zentralen Zulassungsevidenz gemäß Abs. 4a gespeicherten fahrzeugspezifischen Daten können ~~unter Einhaltung der Vorgaben der DSGVO (EU/2016/679) sowie des DSG2018 (BGBl. I Nr. 120/2017)~~ bundesweit organisierte Pannenhilfsdienste nach Maßgabe der technischen Möglichkeiten auf Veranlassung des Zulassungsbesitzers oder des Lenkers als Vertreter des Zulassungsbesitzers durch Abfragen über das Kennzeichen zugreifen und diese fahrzeugspezifischen Daten für die Durchführung der Pannenhilfe im konkreten Anlassfall verwenden. ~~Der Zulassungsbesitzer oder der Lenker als Vertreter des Zulassungsbesitzers muss einer solchen Abfrage zustimmen. Die schriftliche Einwilligung, die gegebenenfalls erst im Zuge der Pannenhilfe erteilt wird, ist von den Pannenhilfsdiensten aufzubewahren und auf Verlangen der Behörde vorzulegen.~~ Es ist mit geeigneten, dem Stand der Technik entsprechenden Mitteln dafür zu sorgen, dass kein unberechtigter Zugriff erfolgt und dass bei berechtigten Abfragen nur auf die fahrzeugspezifischen Daten zugegriffen werden kann. Die Zulassungsevidenz hat eine vollständige Protokollierung aller erfolgten und versuchten Datenabfragen vorzunehmen, aus der erkennbar ist, welcher Stelle welche Daten übermittelt wurden. Diese Protokolldaten sind zu speichern und drei Jahre nach ihrer Entstehung zu löschen. Die Pannenhilfsdienste haben der Gemeinschaftseinrichtung der zum Betrieb der Kraftfahrzeug-*

ÖAMTC-Stellungnahme 36. KFG Novelle

Wien, 26. November 2018

ÖAMTC  
Baumgasse 129, 1030 Wien  
Telefon: +43 (0)1 711 99 0  
ZVR-Zahl 730335108  
UID-Nr. ATU36821301

*Haftpflichtversicherung berechtigten Versicherer die Kosten für die Einrichtung der Abfragemöglichkeit zu ersetzen.“*

In die Erläuterungen wäre der Hinweis aufzunehmen, dass die entsprechenden nunmehr gestrichenen Vorgaben in Hinblick auf die zwischenzeitlich in Kraft getretene und unmittelbar wirksam gewordene DSGVO (EU/2016/679) sowie des DSGVO (BGBl. I Nr. 120/2017) obsolet geworden ist.

Kleinräumige Änderungen der Verpflichtungen sollten vertretbar sein, zumal die erwähnte Verordnung keinen über ihren Anwendungsbereich hinausgehenden Regelungsbedarf erkannt und wahrgenommen hat.



*Mag. Alexander Letitzki*

*K&M, RD; Wien, am 26.11.2018*