

**ÖAMTC
Leitlinien für die
Legislaturperiode
2019-2024**

Der ÖAMTC hat rund um den Bereich Mobilität einen umfangreichen Katalog von Leitlinien für die kommende Gesetzgebungsperiode erarbeitet. Die Vorschläge gliedern sich wie folgt:

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Klimaschutz | 4 |
| 1.1 | Nationaler Energie- und Klima-Plan (NEKP)..... | 5 |
| 1.1.1 | Maßnahmen, von deren Meldung nach Brüssel abzusehen ist..... | 5 |
| 1.1.2 | Maßnahmen, die im Sachstandsbericht zu überarbeiten sind..... | 6 |
| 1.1.3 | Maßnahmen, die im Sachstandsbericht fehlen..... | 7 |
| 1.2 | Antriebskonzepte..... | 10 |
| 1.2.1 | Klassische Verbrennungskraftmaschinen..... | 10 |
| 1.2.2 | Elektromobilität..... | 12 |
| 1.2.3 | Wasserstoff..... | 13 |
| 1.2.4 | Erdgas..... | 13 |
| 1.3 | Gesamthafte Betrachtung CO ₂ -Emissionen (Life-Cycle-Analyse)..... | 13 |
| 1.4 | Nutzung der Potenziale des Pendlerrechners zur Verkehrsplanung..... | 13 |
| 2 | Kosten und Steuern | 15 |
| 2.1 | CO ₂ -Steuer / Mineralölsteuer..... | 15 |
| 2.1.1 | Mineralölsteuer = CO ₂ -Steuer..... | 15 |
| 2.1.2 | Keine Schlechterstellung von Konsumenten gegenüber der Industrie..... | 15 |
| 2.1.3 | „Tanktourismus“-Einnahmen für Klimaschutz nutzen..... | 16 |
| 2.1.4 | Keine CO ₂ -Steuer oder MöSt Erhöhung ohne Ausgleich für Konsumenten..... | 16 |
| 2.2 | Keine Erhöhungsautomatik bei mbVSt und NoVA..... | 17 |
| 2.3 | Sichtbarmachen des Lenkungseffekts bei NoVA und mbVSt..... | 17 |
| 2.3.1 | Nein zu EU-Road Pricing..... | 17 |
| 2.3.2 | Finanzierung des Straßennetzes..... | 18 |
| | Hochrangigen Straßennetzes..... | 18 |
| | Niederrangiges Straßennetz..... | 18 |
| 2.4 | Kosten-Nutzen-Analyse für alle Infrastrukturprojekte..... | 19 |
| 2.4.1 | Gebühr ohne Gegenleistung..... | 19 |
| 2.4.2 | Gebührenbefreiung für Personen mit Beeinträchtigungen..... | 20 |
| 2.5 | Kostengerechte Pendler-Entlastung..... | 20 |
| 2.6 | Anpassung des Kilometergeldes an die realen Kosten..... | 20 |
| 3 | Verkehrssicherheit | 21 |
| 3.1 | Erhaltungsmaßnahmen im niederrangigen Straßennetz..... | 21 |
| 3.2 | Rettungsgasse..... | 21 |
| 3.3 | Verpflichtende Verkehrserziehung in allen Schulstufen..... | 21 |
| 3.4 | Optimierung der Verkehrsüberwachung..... | 22 |
| 3.5 | S-Pedelecs..... | 22 |



| | | |
|----------|--|-----------|
| 3.6 | Verfolgung von ausländischen Verkehrssündern | 22 |
| 3.7 | Videoüberwachung..... | 22 |
| 3.8 | Alkohol- und Drogenprävention..... | 23 |
| 3.9 | Alkolocks | 23 |
| 3.10 | Führerschein und Fahrschulwesen..... | 23 |
| 3.10.1 | Qualitätssicherung zweite Ausbildungsphase Führerschein..... | 23 |
| 3.10.2 | Qualitätsstandards weiterentwickeln und überprüfen | 24 |
| 3.10.3 | Neue Formen des Theorieunterrichtes | 24 |
| 3.10.4 | Evaluierung Handyverbot im Probeführerschein..... | 24 |
| 3.10.5 | Einheitliche Umsetzung der Berufskraftfahrer-Weiterbildung | 24 |
| 4 | Konsumentenschutz, Datenschutz, Bürgerrechte | 26 |
| 4.1 | Evaluierung von Maßnahmen nach dem Immissionsschutzgesetz – Luft (IG-L)..... | 26 |
| 4.1.1 | Regelmäßige Überprüfung von Verkehrsbeschränkungen..... | 26 |
| 4.1.2 | Überarbeitung der Kriterien für Messstellen..... | 26 |
| 4.2 | Digitale Vignette | 26 |
| 4.3 | Mautpflicht für Wohnmobile und historische Kraftfahrzeuge..... | 27 |
| 4.4 | Zugang zu Verkehrs- und Telematik-Daten | 27 |
| 4.5 | Daten aus dem Auto..... | 28 |
| 4.6 | Zivilrecht..... | 28 |
| 4.6.1 | „Taxischaden“ | 28 |
| 4.6.2 | Besitzstörung..... | 29 |
| 4.6.3 | Insolvenzabsicherung für Reiseleistungen..... | 29 |
| 4.6.4 | Verbesserungen für Pauschalreisende im Insolvenzfall | 29 |
| 4.6.5 | Schaffung der Rechtsgrundlagen zur Einbringung von Sammelklagen | 30 |
| 5 | Weitere rechtliche Themen..... | 31 |
| 5.1 | Verwaltungsverfahrensrecht und –strafrecht | 31 |
| 5.1.1 | Recht auf Akteneinsicht..... | 31 |
| 5.1.2 | Etablierung des Absorptionsprinzips im Verwaltungsstrafrecht | 31 |
| 5.2 | Kraftfahrgesetz..... | 32 |
| 5.3 | Straßenverkehrsordnung..... | 32 |
| 5.3.1 | Kurzparkzonen bzw. Ermöglichung neuer Parkkonzepte | 32 |
| 5.3.2 | Klare Grundlagen für „Anrainerparkplätze“ | 33 |
| 5.4 | Rahmen für Carsharing | 33 |
| 5.5 | Umweltverträglichkeitsprüfung | 33 |



1 Klimaschutz

Österreich hat sich gegenüber der EU verpflichtet, in jenen Sektoren, die nicht dem Europäischen Emissionshandelssystem unterliegen, also auch dem Sektor Verkehr, gegenüber 2005 36 Prozent seiner Treibhausgasemissionen einzusparen. Der ÖAMTC bekennt sich dazu, dass der Verkehr selbstverständlich seinen Beitrag zur Erreichung dieses Ziels leistet. Dabei sind aus Sicht des Club drei Prinzipien maßgeblich:

(a) Prinzip Fairness

Die Lasten der Treibhausgasreduktion sind fair auf alle Lebensbereiche zu verteilen. Das gilt 1.) für die Verteilung zwischen dem Verkehr und anderen Sektoren, 2.) im Verkehrsbereich für die Beiträge des Straßen- des Flug- und des Schiffsverkehr und 3.) innerhalb des Straßenverkehrs für gleiche Reduktions-Anforderungen beim Pkw und beim Schwerverkehr. Konkret bedeutet das:

- **Sachstandsberichte** (Maßnahmenkataloge) sind **auch für** die Bereiche **Landwirtschaft und Raumwärme** zu erstellen
- **Mineralöl-Besteuerung** in annähernd gleicher Höhe für alle im Verkehrsbereich verwendeten Raffinerieprodukte, also auch **Kerosin**
- Verpflichtende Einbindung des **internationalen Schiffsverkehr** in die Bemühungen zur Senkung des weltweiten CO₂-Ausstoßes
- **Gleiche Einsparungsziele für Pkw und Lkw** (Laut Sachstandsbericht Mobilität soll der Pkw bis 2030 50% CO₂ einsparen, der Lkw aber auf dem Emissions-Level von 2015 verharren).

(b) Prinzip Soziale Inklusion

Klimaschutz muss alle mitnehmen. Der **Ansatz, über empfindliche Kostenerhöhungen die Nachfrage nach Pkw-Verkehr zu reduzieren, ist abzulehnen**. Er wird einerseits nicht funktionieren, weil – vor allem am Land – viele Menschen mangels adäquater Alternativen aufs Auto angewiesen sind. Andererseits bergen empfindliche Kostenerhöhungen für Pkw-Halter, wie sie das Umweltbundesamt (UBA) im Sachstandsbericht Mobilität vorschlägt, enormen sozialen Sprengstoff in sich, weil sie immer die Geringverdiener am stärksten treffen. Es macht keinen Sinn, bis zu 20 Prozent der Autobesitzer über puren Kostendruck von einer für sie praktikablen Mobilität abzuschneiden.

(c) Prinzip Gelassenheit

Grundsätzlich muss gelten, dass CO₂-Einsparungen in jenen Bereichen zuerst realisiert werden, bei denen die Grenzkosten am niedrigsten ausfallen. Im Verkehrsbereich gilt es darüber hinaus, sich immer vor Augen zu halten, dass **mehr als ein Viertel (28%) der Österreich zugerechneten Emissionen** gar nicht innerhalb der österreichischen Staatsgrenzen entstehen. Dafür ist der sogenannte „Tanktourismus“ verantwortlich. Für **Pessimismus** hinsichtlich dem Erreichen der Klimaziele **besteht kein Anlass**. Österreich hat **genügend Handlungsspielraum, Strafzahlungen zu vermeiden**. Wenn man sich allerdings dazu entschließt, den Tanktourismus durch eine MöSt-Erhöhung „wegzubeuern“, braucht es für die Konsumenten eine Entlastung beim Autobesitz (siehe Kapitel 2.1.4).

1.1 Nationaler Energie- und Klima-Plan (NEKP)

Bis Ende 2019 muss die österreichische Bundesregierung in einem Nationalen Energie- und Klima-Plan an die EU-Kommission melden, welche konkreten Maßnahmen sie zur Erreichung der Klimaziele ergreifen wird. Für den Sektor Verkehr liegt seit April 2019 der [Sachstandsbericht Mobilität](#) vor, in welchem das UBA im Auftrag des BMVIT 50 Maßnahmen zur CO₂-Reduktion im Verkehrsbereich vorschlägt. Der Sachstandsbericht enthält zahlreiche **begrüßenswerte Maßnahmen hinsichtlich Ausbau bzw. Förderung des Öffentlichen Verkehrs und Förderung der Elektromobilität**. Neben diesen Maßnahmen zum Ausbau vorhandener bzw. Schaffung neuer Mobilitätsangebote enthält das Programm aber auch Maßnahmen, die keinesfalls nach Brüssel gemeldet werden sollten und Maßnahmen, die zu überarbeiten sind. Einige Maßnahmen, die wesentlich zu einer Verringerung der CO₂-Emission beitragen könnten, scheinen im Sachstandsbericht gar nicht auf.

1.1.1 Maßnahmen, von deren Meldung nach Brüssel abzusehen ist

Ausschließliche **Kostenerhöhungen bei Mineralölsteuer (MöSt), Normverbrauchsabgabe (NoVA) und der motorbezogener Versicherungssteuer (mVSt), die Einführung von flächendeckendem Road Pricing und von City Mauten für jede Einfahrt in die Landeshauptstädte**, sowie die **Senkung allgemeiner Tempolimits** sind als restriktive Maßnahmen abzulehnen (siehe „Prinzip soziale Inklusion“). Ihre mögliche Umsetzung läuft dem Anspruch zuwider, dass Mobilität für alle leistbar bleiben muss, und gefährdet den sozialen Zusammenhalt, weil sie einkommensschwächere Bevölkerungsgruppen, die nicht den Spielraum haben, rasch auf neue Antriebsformen umzusteigen, besonders treffen.

1.1.2 Maßnahmen, die im Sachstandsbericht zu überarbeiten sind

1.1.2.1 Schaffung eines Wettbewerbsmarktes für Mobility-as-a-Service – Angebote (MaaS)

Bei MaaS-Angeboten werden unterschiedliche Verkehrs-Dienstleistungen in ein gemeinsames, einheitliches Angebot integriert, das zumeist per Smartphone-App zugänglich ist. Es werden etwa privates Carsharing und Taxis mit dem öffentlichen Verkehr kombiniert. Im Idealfall bekommen die Kunden, statt sich über eine Vielzahl von Ticketing- und Zahlungsvorgängen zu ärgern, eine gesammelte Abrechnung über ihren zurückgelegten Weg. Für die Kombination unterschiedlicher Verkehrsträger, inklusive sinnvoller Umstiegsmöglichkeiten, sind eine gemeinsame, vernetzte Information und ein einheitliches Ticketing für die Nutzung entscheidend. Die Schaffung eines relevanten MaaS-Marktes kann allerdings nur gelingen, wenn hier freier Wettbewerb zugelassen wird. Die Ausdehnung des natürlichen Monopols öffentlicher Verkehrsdienstleister auf den gerade entstehenden Markt für Verkehrsbündel wird weder zu einer besseren Auslastung von Öffentlichen Verkehrsmitteln, noch zu einem funktionierenden MaaS Markt führen.

Daher sollte die Politik konkret überlegen, ob sie nicht durch **Schaffung eines Wholesale Marktes für öffentliche Mobilitätsangebote ermöglicht**, dass MaaS-Anbieter Mobilitätskontingente (z.B. Beförderungskilometer) bei den Betreibern von Öffentlichen Verkehrsmitteln zu Großhandelspreisen kaufen, um völlig neue maßgeschneiderte Verkehrsangebotsbündel für die Konsumenten zu schnüren. Ziel muss es sein, insgesamt eine bessere Auslastung und Nutzung der öffentlich subventionierten Verkehrsträger zu erreichen. Die aktuellen – oft politisch ausgehandelten – Ticket-Angebote werden nur einem Teil der Kundenbedürfnissen gerecht.

1.1.2.2 Öffentlichen Verkehr am Land neu denken (Mikro-ÖV)

Sämtliche Untersuchungen zeigen, dass punkto Mobilität am Land die Abhängigkeit vom Pkw am stärksten ist. Gleichzeitig ist es praktisch unfinanzierbar, das Angebot an traditionellen öffentlichen Verkehr (ÖV) außerhalb der Ballungsräume auf Frequenzen von mehrmals pro Stunde zu erhöhen. Gleichzeitig lässt die Auslastung des schon bestehenden ÖV-Angebotes außerhalb der „Schulweg-Stoßzeiten“ oft zu wünschen übrig.

Entscheidend für die Entwicklung von alternativen Mobilitätsangeboten im ländlichen Raum ist die **Schaffung von Mikro-ÖV** – egal ob Gemeindebusse, Ruftaxis oder öffentliche Sammeltaxis. Um solche Mikro-ÖV Angebote möglich zu machen, bedarf es einer **Reform des öffentlichen Vergabewesens im Verkehrsbereich**. Leitgedanke sollte sein, dass...

- ein Grundangebot an **Mobilität** in einer Region **Gegenstand einer Ausschreibung** ist und nicht das Bedienen bestimmter Strecken mit einem vorgeschriebenen Verkehrsmittel, egal ob diese angenommen werden oder nicht;
- **bei der Abgeltung** der Leistungen an den Auftragnehmer jedenfalls auch die **Auslastung** der eingesetzten Fahrzeuge (respektive die **Zahl der transportierten Personen**) als **wichtiges Kriterium** herangezogen wird;
- **die Vergabe von Versorgungsaufträgen** in kleinräumigen Gebieten **in Wettbewerbsverfahren**, an denen lokale Transportunternehmen teilnehmen können, erfolgt;
- auch nach Beauftragung eine **flexible Anpassung** an die Kundenbedürfnisse („trial and error“) möglich bleibt;
- eine **nachhaltige Finanzierung** von lokalen Mikro-ÖV-Angeboten durch die öffentliche Hand sichergestellt wird

Aus diesen Punkten ergibt sich praktisch zwangsläufig, dass **eine langfristige Bestellung von traditionellem öffentlichen Verkehr** der Entstehung von neuen Mikro-ÖV Angeboten zuwider läuft und daher **nicht zweckmäßig** ist. Zum einen weil öffentliche Mittel beschränkt sind und zum anderen weil damit öffentliche Mittel nicht effizient eingesetzt werden.

1.1.3 Maßnahmen, die im Sachstandsbericht fehlen

1.1.3.1 Verstärkter Einsatz von alternativen Kraftstoffen

Die Bundesregierung ist aufgefordert den rechtlichen Rahmen für alternative Kraftstoffe so zu setzen, dass eine erhöhte biogene-Beimengung bzw. Reinverwendung von nachhaltigen alternativen Kraftstoffen erreicht wird.

Um das CO₂-Reduktionspotential von alternativen Kraftstoffen nutzen zu können, bedarf es **steuerlicher Vorteile**, die die Höhe des Reduktionspotentials widerspiegeln, sowie den **rechtlichen Rahmen** der eine **vermehrte Verwendung** von **nachhaltigen alternativen Kraftstoffen** unterstützt.

Folgende Maßnahmen sind zu ergreifen:

- **Mindest-Bioanteil beim Dieselkraftstoff**

Von 2011 bis 2018 stieg der Verbrauch von Dieselkraftstoff ohne biogene Beimischung um 341 Prozent. Mittlerweile macht der Anteil dieses biofreien Dieselkraftstoffs bereits rund acht Prozent des gesamten Dieserverbrauchs in Österreich aus. Dadurch wird ein leicht realisierbares und in der Vergangenheit bereits genutztes Potential zur CO₂-Reduktion leichtfertig vergeben. Deshalb ist durch geeignete Maßnahmen der **Vertrieb von reinem fossilem Dieselkraftstoff zu unterbinden** bzw. eine **Mindestbeimischungsquote** zu etablieren. Berechnungen der österreichischen Energieagentur (EA) belegen, dass durch diese Mindest-Beimischungsvorgaben eine CO₂-Einsparung im Jahr 2030 von 60.000 Tonnen.

- **Einführung von E10 (als Substitut von E5)**

In Österreich wird bereits jetzt mehr als doppelt soviel Ethanol produziert, wie verbraucht wird. Für die Produktion dieses Kraftstoffs verwendet der größte österreichische Produzent Getreide, das nicht zur Nahrungsmittelproduktion geeignet ist. Darüber hinaus können die Reststoffe, die bei der Futtermittelproduktion im Werk entstehen, ebenfalls für die Ethanol-Produktion verwendet werden. Insgesamt entstehen aus dem verwendeten Getreide neben Ethanol also auch noch Futtermittel, Weizenstärke und hochreine Kohlensäure. Der ÖAMTC fordert die österreichische Bundesregierung auf das in Österreich bereits produzierte Ethanol auch zur CO₂-Senkung in Österreich einzusetzen und **ab 2021** dem Superbenzin – anstatt der aktuellen fünf Prozent – **zehn Prozent Ethanol (E10)** beizumischen.

- **Förderung der Reinverwendung von Biodiesel**

Es sind Maßnahmen zu treffen, die zu einem Absatz an **Biodiesel in Reinform (B100)** – insbesondere in geschlossenen Flotten – auf das das Niveau von 2015 zurückführen. Dazu sollte es weiterhin eine bevorzugte steuerliche Behandlung, Umrüstungsprämien, sowie Investitionszuschüsse für Frächter, Nutzfahrzeuge und die Landwirtschaft geben, sowie Eigenblending (d.h. des bedarfsgerechten Mischens von konventionellem Dieselkraftstoff und Biodiesel an der Zapfsäule) auf Hoftankstellen ermöglicht werden.

- **Förderung des Einsatzes von palmölfreiem HVO**

Aufgrund der großen Menge an Dieselkraftstoff die in Österreich – auch aufgrund des sogenannten Tanktourismus – verkauft wird, bedarf es auch des Einsatzes von alternativen Kraftstoffen im Diesebereich. Laut Kraftstoffnorm EN590 könnte dem fossilen Dieselkraftstoff einem Anteil von 26 Prozent HVO und sieben Prozent Biodiesel beigemischt werden. Da – ohne den Einsatz von Palmöl – derart große Mengen an HVO in den kommenden Jahren nicht in Österreich nicht zur Verfügung stehen, ist die österreichische Bundesregierung angehalten, einen **Zielpfad für einen realistischen Beimengungsanteil von bis zu 5 Prozent palmölfreiem HVO** – erzeugt aus Reststoffen bzw. heimischen Ölsaaten – festzulegen.

Immerhin lässt sich bereits mit einem Anteil von fünf Prozent HVO im Jahr 2030 der CO₂-Ausstoß um 730.000 Tonnen reduzieren.

- **Anrechenbarkeit von alternativen Kraftstoffen auch für Flottenziele**

Derzeit findet die Beimengung von biogenen und synthetischen Kraftstoffen lediglich bei der Berechnung der Bilanz nationaler Treibhausgasemissionen Berücksichtigung. **Für die Flottenziele der Hersteller, spielt es keine Rolle, mit welchem Kraftstoff ihre Fahrzeuge letztendlich betrieben werden. Das ist inkonsistent** und führt dazu, dass die Fahrzeughersteller keinen Anreiz haben, ihre Verbrennungsmotoren für die Verwendung von Kraftstoffen mit höheren Anteilen an alternativen Beimengungen zu optimieren. Die österreichische Bundesregierung muss sich daher auf EU-Ebene dafür einsetzen, dass **bei der Berechnung der Flottenziele, die Zusammensetzung der Kraftstoffe (Anteil der alternativen Beimengung) in dem jeweiligen Mitgliedstaat, in dem ein Fahrzeug in den Markt gebracht wird, entsprechend Berücksichtigung** findet.

1.1.3.2 **Maßnahmen zur Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrades**

Der durchschnittliche **Pkw-Besetzungsgrad in Österreich liegt bei rund 1,3 Personen**. Dabei gehören Fahrgemeinschaften zu den **simpelsten Maßnahmen um die Effizienz und Umweltfreundlichkeit** des motorisierten Individualverkehrs sofort und ohne großen Aufwand zu erhöhen. Es sollten daher zügig Maßnahmen zur Ermöglichung und Erleichterung von Fahrgemeinschaften – insbesondere im Pendler-Verkehr – gesetzt werden. Erst wenn die Rahmenbedingungen stimmen, wird das Bilden von Fahrgemeinschaften über den „Bekanntenkreis“ hinaus, eventuell auch unter Nutzung entsprechender Smartphone-Apps, attraktiv.

- **Anhebung der Gewerblichkeits-Grenze:** Derzeit erlaubt der Gesetzgeber dem Mitnehmer, als Abgeltung für das Mitfahren lediglich 5 Cent pro Kilometer vom Transportierten zu verlangen, um nicht unter die Gewerblichkeits-Schwelle zu fallen. Diese Grenze ist – unter klarer legislatischer Definition von Berufs-Pendel-Verkehr – auf mindestens 25 Cent pro Kilometer erhöhen.
- **Anreize für Unternehmen:** Steuererleichterung sollten jene Unternehmen unterstützen, die Mitfahrgemeinschaften von Arbeitnehmern fördern.
- **Mögliche Infrastruktur-Maßnahmen:** die Schaffung von „Kiss&Drive“-Plätze, um „am Land“ Fahrgemeinschaften bilden zu können sowie die Schaffung von Aussteige- und Sammelpunkten im Ballungsraum; Parkerleichterungen; die Erlaubnis zum Befahren von Busspuren („priority-lanes“).

1.1.3.3 Verpflichtendes **Eco-Driving-Monitoring** für neue Typengenehmigungen

Um den Fahrstil von Neuwagennutzern ökologischer zu gestalten, fordert der ÖAMTC die Bundesregierung auf, sich auf EU-Ebene für ein verpflichtendes Eco-Driving-Monitoring bei Neutypisierungen einzusetzen. Den Konsumenten soll in **regelmäßigen Abständen eine detaillierte Analyse ihres Fahrstils** bereitgestellt werden, die durch die im Auto verbauten Sensoren ermittelt wird.

1.2 Antriebskonzepte

Bereits im [„Expertenbericht Mobilität und Klimaschutz 2030“](#) haben die Experten der TU Wien und TU Graz in einer gemeinsamen Prognose außer Streit gestellt, dass im Pkw-Bereich die **Erneuerung der Fahrzeugflotte mit 28 Prozent das größte CO₂-Reduktionspotential** hat. Diese Annahme hat das UBA auch im Sachstandsbericht übernommen. Bei der Verfolgung des Zieles muss in jedem Fall auf **Technologieneutralität** geachtet werden. Entscheidend für den Umstieg auf neue Antriebsformen ist die technische Reife dieser Antriebsformen. Nur wenn alternative Antriebe technisch und von den Kosten her wettbewerbsfähig sind, kann die „Mobilitätswende“ im Massenmarkt gelingen.

1.2.1 Klassische Verbrennungskraftmaschinen

Um im Prozess der Umstellung auf andere Antriebsformen eine Wertminderung von Bestandsfahrzeugen und damit einen Milliarden Schaden für die Konsumenten zu verhindern, braucht es eine **Weiterfahr- bzw. Weiterverkaufsgarantie für Bestandsfahrzeuge**.

Zulassungsverbote oder Fahrverbote für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren sind abzulehnen. Derartige Maßnahmen trafen insbesondere sozial Schwächere, die sich einen Umstieg auf alternative Antriebsarten auf Grund der noch wesentlich höheren Anschaffungskosten noch nicht leisten können. Partielle oder vollständige Nutzungsverbote von Fahrzeugen mit konventionellem Antrieb stellen nicht nur eine essentielle Wertvernichtung, sondern auch eine erhebliche Vergeudung von Ressourcen dar. **Auch Verbrennungsmotoren können durch die Wahl eines entsprechenden Kraftstoffes CO₂-arm oder sogar CO₂-frei betrieben werden.**

1.2.1.1 Ökoprämie

Da der **Flottenwechsel das höchste Potential hat**, den CO₂-Ausstoß des Pkw-Verkehrs zu reduzieren, unterstützt der ÖAMTC Überlegungen, eine Ökoprämie einzuführen. Es müssen dabei folgende Punkte sichergestellt sein:

- Durch eine **Deckelung der CO₂-Emissionen bei den geförderten Neufahrzeugen** soll eine tatsächliche CO₂-Reduktion sichergestellt werden: Die CO₂-Grenze muss so gewählt sein, dass sie deutlich unter dem durchschnittlichen CO₂-Ausstoß von Neufahrzeugen liegt. Dennoch muss die Palette an förderungswürdigen Fahrzeugen umfangreich genug bleiben, um breite Käuferschichten anzusprechen.
- Neben einer Reduktion der Stickstoffoxid-Emissionen, könnten damit auch die CO₂- und Feinstaub-Emissionen des Pkw-Verkehrs weiter gesenkt werden.
- Bei Inanspruchnahme der Ökoprämie müssen die **Altfahrzeuge verschrottet** werden.
- Nur für **Fahrzeuge**, die schon ein **gewisses Alter** erreicht haben, soll ein Eintausch gefördert werden.
- Um die Förderung von Luxusautos auszuschließen, sollte – ähnlich wie bei der E-Mobilitätsförderung – eine **Preisobergrenze für förderwürdige Fahrzeuge** festgelegt werden.

1.2.1.2 Dieselfahrzeuge

Der „Diesel-Skandal“, bei dem systematische Manipulationen von Abgas-Werten bei der Typengenehmigung durch Autohersteller offensichtlich wurden, hat die Notwendigkeit neuer Rechtsinstrumente zum Schutz der Konsumenten offensichtlich gemacht (siehe Kapitel 4.6.5)

Die Messungen des ÖAMTC zeigen, dass die Problematik von zu hohen Stickstoffoxid-Emissionen bei Neuzulassungen, die nach der aktuell gültigen Abgasnorm Euro 6d-TEMP typengenehmigt wurden, auch im Realbetrieb effektiv gelöst ist. Für **Diesel-Zulassungs-Beschränkungen oder -Verbote** besteht daher weder Anlass, noch Rechtfertigung, zumal Diesel-Pkw gegenüber gleichwertigen Benzin-Pkw deutlich geringere CO₂-Emissionen aufweisen.

Aber auch die Halter von bereits zugelassenen Diesel-Pkw müssen sich darauf verlassen können, ihr Fahrzeug auch in Zukunft uneingeschränkt zu nutzen. Dieselfahrverbote sind daher abzulehnen. Um die Emissionen der bestehenden Fahrzeuge zu reduzieren, schlägt der

Club ein Maßnahmenbündel vor: Den unmittelbarsten Effekt hätte hierbei in Ballungsräumen die Forcierung der „Grünen Welle“ – also der Verstärkung des Verkehrs (z.B. Optimierung von Ampelschaltungen). Mittels Ökopremie (siehe Kapitel 1.2.1.1) sollen Bestandsfahrzeuge durch neue ersetzt werden. Neben einer Reduktion der Stickstoffoxid-Emissionen, könnten damit auch die CO₂- und Feinstaub-Emissionen weiter gesenkt werden. Sollten wider Erwarten lokal dennoch Fahrverbote drohen, muss der Halter eines Fahrzeuges, wenn technisch möglich, auch eine Hardware-Nachrüstung – also der nachträgliche Einbau von SCR-Katalysator mit AdBlue-Einspritzung – auf Kosten des Herstellers in Anspruch nehmen können.

1.2.2 Elektromobilität

Um der Elektromobilität im Pkw-Segment den Weg zu ebnen, haben bereits die vergangenen Bundesregierungen wichtige Schritte unternommen. Allen voran sind hier die Ankaufsförderung, diverse Steuererleichterungen und Initiativen zum Ausbau einer flächendeckenden Lade-Infrastruktur zu nennen. Dennoch müssen weitere Schritte unternommen werden:

Laden: Um die Transparenz und Vergleichbarkeit bei den derzeit angebotenen Stromladetarifen zu gewährleisten, hat die Abrechnung beim Laden von **Elektrofahrzeugen** nach geladenen Kilowattstunden zu erfolgen.

Zeittarife schaffen Intransparenz auf Kosten der Konsumenten. Nur wenn diese Transparenz gewährleistet ist, haben die Nutzer die Möglichkeit, die Kosten der einzelnen Ladetarife miteinander, aber auch mit den Kosten einer Heim-Ladung zu vergleichen. Darüber hinaus hat eine **eindeutige Trennung zwischen Lade- und etwaigen Parkkosten** zu erfolgen. Außerdem laufen allfällige **Mehrkosten im Fall von Roaming** (Laden in fremden Netzen) einer Erhöhung der Elektromobilitäts-Quote zuwider und sind daher regulatorisch zu unterbinden.

Konsumenten müssen mittels eines offiziellen **Vergleichsportals** (ähnlich wie jenes für Haushaltsstrom) in der Lage sein, Ladetarif-Verträge einfach vergleichen zu können.

Die Errichtung von Lademöglichkeiten wie z.B. Wallboxen in Mehrparteihäusern ist derzeit mit erheblichen administrativen Hürden verbunden. Es muss gewährleistet werden, dass sich Konsumenten diskriminierungsfrei für alternative Antriebstechnologien entscheiden können.

1.2.3 Wasserstoff

Fahrzeuge mit wasserstoffbetriebener Brennstoffzelle als Energielieferant haben nicht nur in der Industrie- oder im Bus bzw. Lkw ein hohes Zukunfts-Potential. Die entsprechende **Tank-Infrastruktur muss umgehend deutlich ausgebaut werden**. Steuerliche Begünstigung/Freistellung bzw. Förderungen sind weiterhin Voraussetzung für eine schnelle(re) Verbreitung in allen Anwendungsgebieten. Die Energieeffizienz wird durch Produktionsmethoden neuester Generation drastisch erhöht und der Fahrzeugwirkungsgrad wird mit der nächsten Brennstoffzellengeneration auch einen deutlichen Schritt nach vorne machen. Als Energiespeicher wird Wasserstoff in Zukunft mit steigendem Anteil an regenerativer Stromerzeugung (Wind/Sonne) unverzichtbar sein, um saisonale Stromspitzen sinnvoll nutzen zu können.

1.2.4 Erdgas

Durch die vermehrte Verwendung von Bio-Methan können die CO₂-Emissionen eines Erdgas-Pkw deutlich unter jenen eines Diesel-Pkw liegen. Um einen Anreiz in Richtung Aufbau einer CNG-Flotte zu schaffen, sollte es eine **langfristige Garantie der Bundesregierung**, die **Besteuerung von Erdgas nicht an jene von Benzin und Diesel anzupassen**, geben.

1.3 Gesamthafte Betrachtung CO₂-Emissionen (Life-Cycle-Analyse)

Ein Kraftfahrzeug verursacht nicht nur beim Fahren Emissionen, die das Klima schädigen. Auch die Produktion des Autos, das Recycling und die Verteilung der Energie verursachen Treibhausgase. Unterm Strich zählt wie viel CO₂-Emissionen ein Auto im gesamten Lebenszyklus verursacht. Daher kann eine **Betrachtung der Klimarelevanz von Fahrzeugen nur durch eine Lebenszyklusanalyse erfolgen**. Die Europäische Kommission muss bis spätestens 2023 den Einsatz einer EU weiten LCA für die zukünftigen CO₂-Limits von Neuwagen evaluieren. Die österreichische Bundesregierung muss sich im Sinne einer gesamtheitlichen Betrachtung auf europäische Ebene für diese neue Messmethodik einsetzen.

1.4 Nutzung der Potenziale des Pendlerrechners zur Verkehrsplanung

In Österreich beziehen etwa 1,3 Millionen Pendler diverse Formen von geldwerten Unterstützungen zum Beispiel Pendlerpauschale. Bereits heute muss bei allen entsprechenden Anträgen ein Ausdruck aus dem Pendlerrechner über die optimale Wegstrecke zur nachgefragten Zeit bzw. der zumutbaren Inanspruchnahme von Öffentlichen Verkehrsmitteln beiliegen.

Würde auch die **Beantragung der Pendlerunterstützung über diesen Rechner** abgewickelt werden, stünde binnen kürzester Zeit umfangreiches Datenmaterial in elektronischer Form über Pendlerströme (täglich nachgefragte Wegstrecken und Abfahrtszeiten) zur Verfügung. Mit geringen Ergänzungen (Fahrten von Schülern) würde somit ein äußerst detailliertes Bild über die täglich in Österreich zurückgelegten Wegstrecken entstehen, das man als Grundlage für die Planung eines effizienten Angebotes an öffentlichen Verkehrsmitteln (z.B. Ausschreibung von öffentlich geförderten Verkehrsstrecken), von Straßeninfrastruktur, aber auch von anderen Infrastruktureinrichtung (z.B. Park&Ride Anlagen), verwenden könnte.



2 Kosten und Steuern

Den öffentlichen Ausgaben in Höhe von rund 4 Milliarden Euro, für Straßenbau und Erhalt, stehen Einnahmen aus verkehrsabhängigen Steuern und Abgaben von über 15 Milliarden Euro gegenüber. Aufgrund dieser Überfinanzierung **lehnt der ÖAMTC eine weitere Erhöhung der Gesamtsteuerlast für den privaten Straßenverkehr ab**. Vielmehr bedarf es eines rationalen Zugangs hinsichtlich der Einnahmen aus dem Tanktourismus, der Beseitigung unangemessener Regelungen hinsichtlich bestehender Steuern und Abgaben, einer fairen Entlastung von Pendlern und der angemessenen Abgeltung von Dienstfahrten mit dem Privat-Pkw.

2.1 CO₂-Steuer / Mineralölsteuer

2.1.1 Mineralölsteuer = CO₂-Steuer

Mit der **Mineralölsteuer (MöSt) besteht bereits jetzt eine treffsichere CO₂-Steuer** für den Straßenverkehr. Die MöSt fällt für jeden Liter Diesel und Benzin an – wer mehr fährt oder auch mehr verbraucht zahlt demnach auch mehr. Die Menge an CO₂, die bei der Verbrennung eines Liters Kraftstoffs entsteht, ist wiederum chemisch vorgegeben. Unter Berücksichtigung von CO₂-neutralen Bio-Anteilen erzeugt die Verbrennung eines Liters Diesel 2.443 Gramm CO₂ und die Verbrennung eines Liters Benzin 2.144 Gramm CO₂. Bei Mineralölsteuersätzen von 39,7 Cent je Liter Diesel und 48,2 Cent für den Liter Benzin existiert damit bereits heute eine CO₂-Steuer in der Höhe von 163 Euro bzw. 225 Euro je Tonne CO₂. Da die Einnahmen aus der motorbezogenen Versicherungssteuer und der NoVA – die nur von Pkw und Motorrädern gezahlt werden – schon jetzt die jährlichen Ausgaben für das niederrangige Straßennetz decken, spricht nichts dagegen, die gesamte MöSt als CO₂-Steuer anzusehen.

2.1.2 Keine Schlechterstellung von Konsumenten gegenüber der Industrie

Da die CO₂-Verursacher, die dem europäischen Emissionshandel unterliegen – und gleichzeitig für über 36 Prozent der Emissionen in Österreich verantwortlich sind, aktuell für CO₂-Zertifikate nur rund 25 Euro pro Tonne bezahlen, zahlen die Konsumenten schon heute einen bis zu 9-mal höheren Beitrag für den Klimaschutz. **Der Konsument darf keinesfalls stärker belastet werden als die Industrie**. Die CO₂-Emissionen aller Sektoren müssen stets gleich behandelt werden.

2.1.3 „Tanktourismus“-Einnahmen für Klimaschutz nutzen

Die Einnahmen aus der Mineralölsteuer tragen jährlich insgesamt rund 4,5 Milliarden Euro zum allgemeinen Bundesbudget bei. Rund ein Viertel dieser Einnahmen – eine Milliarde – stammt aus dem „Tanktourismus“, also aus dem Verkauf von Kraftstoff in Österreich, der dann aber im Ausland verfahren wird. Das betrifft vorrangig schwere Lastkraftwagen und ist auf das unterschiedliche Preisniveau von Kraftstoffen zwischen Österreich und seinen Nachbarstaaten zurückzuführen. Kraftstoff, der in Österreich getankt aber im Ausland verfahren wird, lässt die Klimabilanz des Verkehrs künstlich schlecht erscheinen.

Bei **Erhöhung der MöSt für Diesel auf das Niveau von Benzin** würden jedenfalls die Einnahmen aus dem „Tanktourismus“ von Transit-Lkw wegfallen, während die österreichischen Autofahrer aufgrund mangelnder Ausweichmöglichkeiten, stärker belastet würden. Dennoch würde ein **Defizit bei den Mineralölsteuer-Einnahmen** in Höhe von rund 300 Millionen Euro entstehen.

Solange der „Tanktourismus“ für Mehreinnahmen im Budget sorgt, sollten diese zielgerichtet für die **Finanzierung von Umweltschutz-Maßnahmen im Straßenverkehr** eingesetzt werden.

2.1.4 Keine CO₂-Steuer oder MöSt Erhöhung ohne Ausgleich für Konsumenten

Die Einführung einer zusätzlichen CO₂-Steuer zur MöSt oder eine MöSt-Erhöhung muss zu einer Kompensation an anderer Stelle – zum Beispiel durch Senkung der motorbezogenen Versicherungssteuer – führen. Immerhin wurde die Steuerbelastung für Lkw über 3,5 Tonnen im Zuge der vergangenen MöSt-Erhöhlungen durch Reduktionen der Kfz-Steuer (2011: ca. -33%, 2007 -50%) verringert. Eine solche **Kompensation der Autofahrer ist im Sinne der stärkeren Besteuerung der Pkw-Nutzung** anstatt des Pkw-Besitzes und der gerechteren Besteuerung gegenüber dem Lkw geboten. Zudem ist die motorbezogene Versicherungssteuer in Österreich ohnehin schon eine der höchsten im gesamten EU-Raum¹, ihr Lenkungseffekt ist aber durch die mangelnde Sichtbarkeit begrenzt.

MöSt-Erhöhlungen, die den „Tanktourismus“ und damit die Staatseinnahmen reduzieren, dürfen nicht auf dem Rücken der Autofahrer, durch weitere Steuererhöhungen, ausgetragen werden.

¹ Transport taxes and charges in Europe, Europäische Kommission, 2019

2.2 Keine Erhöhungsautomatik bei motorbezogener Versicherungssteuer und Normverbrauchsabgabe

Mit dem Steuerreformgesetz 2020 wurde sowohl bei der Normverbrauchsabgabe, als auch bei der motorbezogenen Versicherungssteuer für neuzugelassene Pkw eine automatische jährliche Verschärfung eingeführt, bei Motorrädern erfolgt diese alle zwei Jahre. Beim Kauf eines Kompaktklasse-Pkw im Jahr 2021 fallen, verglichen mit der Anschaffung desselben Fahrzeugs im Herbst 2020, somit um 204 Euro mehr an NoVA und 35 Euro mehr an motorbezogener Versicherungssteuer, die jährlich fällig wird, an. Da gemäß den Berechnungen des ÖAMTC bereits die grundsätzlichen Umstellungen der Berechnungsmethoden für die beiden Steuern, im ersten vollen Jahr zu Mehreinnahmen von insgesamt rund 180 Millionen Euro führen, spricht sich der Club klar **gegen diese zusätzliche jährliche Steuererhöhungs-Automatik** aus. Der ÖAMTC fordert daher die künftige Bundesregierung auf, von der vorgesehenen Möglichkeit die Erhöhungen per Verordnung auszusetzen Gebrauch zu machen, solange die Neuwagenflotte nicht deutlich effizienter wird.

2.3 Sichtbarmachen des Lenkungseffekts bei NoVA und motorbezogener Versicherungssteuer

Um den bereits bestehenden ökologischen Lenkungseffekt bei der NoVA und jenen bei der neuen motorbezogenen Versicherungssteuer für die Konsumenten überhaupt realisieren zu können, muss dieser auch sichtbar gemacht werden. Denn derzeit wird die NoVA in den Verkaufsunterlagen von Neufahrzeugen meist nur als Prozentangabe und nicht als Betrag in Euro ausgewiesen. Die motorbezogene Versicherungssteuer wird wiederum vom Großteil der Konsumenten nur als Teil der laufend fälligen Versicherungsprämie – und nicht als eigenständige Steuer – wahrgenommen. **Konsumenten müssen schon vor dem Kauf wissen, wie viel an Steuern fällig wird.** Denn nur wenn klar ersichtlich ist, welche Vorteile ein effizienter Pkw für Geldbörse und Umwelt hat, wird ein starker Anreiz für Konsumenten geschaffen, sich auch für ein **möglichst effizientes Auto zu entscheiden**. Geregelt muss das durch eine Reform der Pkw-Verbraucherinformationsverordnung und des zugrundeliegenden Gesetzes werden.

2.3.1 Nein zu EU-Road Pricing

Der ÖAMTC fordert von der künftigen Regierung eine klare Absage an die EU-Pläne zur Aufnahme von Pkw in die Wegekostenrichtlinie, die unter anderem vorsehen, die Autobahnvignette durch ein kilometerabhängiges Road Pricing für Pkw zu ersetzen. Das vorgegebene „Gerechtigkeits-Argument“ hält einer genaueren Überprüfung nicht stand – nur für eine kleine Zahl von „Wenigfahrern“ würde es billiger, **für den Großteil der Autofahrer**

entstünden erhebliche Mehrkosten. Ein größeres Unfallrisiko sowie höhere Lärmbelastung durch den entstehenden Ausweichverkehr auf das untergeordnete Straßennetz, extreme finanzielle Belastungen für Pendler, Probleme im Tourismus bzw. an den „Grenzen“ und nicht zuletzt soziale Aspekte, sprechen eindeutig gegen ein kilometerabhängiges elektronisches Pkw Road Pricing.

Darüber hinaus sehen die EU-Pläne vor, CO₂- und Schadstoffemissionen in die Mauten einfließen zu lassen. Dieses Vorhaben ist insofern abzulehnen, als das es aus Sicht des ÖAMTC bereits mit der Mineralölsteuer, den CO₂-Flottenzielen für Hersteller und den Grenzwerten im Typengenehmigungsverfahren schon ausreichende Hebel zur Emissions-Reduktion gibt. Durch die Bemautung anhand von künstlich geschaffenen Mautklassen wird lediglich ein zusätzliches und komplexes, aber nicht treffsicheres Instrument geschaffen.

2.3.2 Finanzierung des Straßennetzes

Der Straßenverkehr leistet jährlich mehr als 15 Milliarden Euro an Steuern, Abgaben und Mauten, während die Infrastrukturausgaben bei jährlich rund 4 Milliarden liegen. Der Straßenverkehr kommt daher nicht nur selbst für die nötige Infrastruktur auf sondern liefert noch einen erheblichen zusätzlichen Beitrag an die Budgets von Bund, Ländern und Gemeinden bei. Auch für die EU zeigte eine Studie von CE Delft einen Kostendeckungsgrad der Straßeninfrastruktur von 160 Prozent alleine durch die direkten Kfz-Steuern.

Hochrangigen Straßennetzes

Jene Mittel, die jährlich aus dem Verkauf von Vignetten und dem Lkw Road Pricing von der ASFINAG eingenommen werden, sind ausschließlich für den Bau, Erhalt und Finanzierung der Autobahn und Schnellstraßeninfrastruktur vorgesehen. Seit 2011 floss allerdings rund **1 Milliarde Euro alleine an Dividenden-Zahlungen aus der ASFINAG** in das allgemeine Bundesbudget, anstatt die eigenen Schulden abzutragen.

Niederrangiges Straßennetz

Alleine der Erhaltungsbedarf zur Sanierung des Straßenoberbaus der Landesstraßen aller Bundesländer (inkl. Wien) beträgt 124,4 Millionen Euro pro Jahr.² Das entspricht, bei einem

² Tagungsband AK April 2016: „Zukunftsfähige Straßeninfrastruktur“ (Josef Baum, Johann Litzka, Alfred Weninger-Vycudil)

Netz von rund 34.000 Kilometern, einem Durchschnittswert von etwa 3.600 Euro pro Kilometer, die zusätzlich zu den jetzigen Ausgaben notwendig wären, um einen einigermaßen akzeptablen Zustand zu erreichen. Noch nicht eingerechnet ist der zusätzliche Sanierungsbedarf der entsteht, wenn die notwendigen Maßnahmen weiterhin verzögert werden, sowie die Ausgaben für Bauwerke und die Straßenausrüstung. Die Ausgaben für die Landes- und Gemeindestraßen belaufen sich jährlich auf rund 3 Milliarden Euro. Nachdem diese Ausgaben alleine durch die Steuereinnahmen aus der Normverbrauchsabgabe und der motorbezogenen Versicherungssteuer – die jeweils ausschließlich nur von Pkw und Motorrädern, nicht aber zum Beispiel von Lkw geleistet werden – gedeckt sind, besteht **jedenfalls kein Einnahmenproblem beim Erhalt der niederrangigen Straßeninfrastruktur**. Insgesamt stehen den Ausgaben für das niederrangige Straßennetz Einnahmen aus den direkten Kfz-Steuern (Mineralölsteuer, motorbezogener Versicherungssteuer, Kfz-Steuer und Normverbrauchsabgabe) in der Höhe von mehr als **7 Milliarden Euro pro Jahr gegenüber**. Die **Länder und Gemeinden erhalten hiervon, über den Finanzausgleich, rund 2,4 Milliarden Euro**. Die Bundesregierung ist aufgefordert im nächsten Finanzausgleich den Bundesländern, die für den Neubau, den Erhalt und die Sanierung des niederrangigen Straßennetzes notwendigen Finanzmittel zweckgewidmet zur Verfügung zu stellen.

2.4 Kosten-Nutzen-Analyse für alle Infrastrukturprojekte

Grundsätzlich begrüßt der ÖAMTC alle sinnvollen Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur - unabhängig davon, welcher Mobilitätsform sie zugute kommen. In Zeiten hoher Staatsverschuldung ist aber vor allem bei Mobilitätsformen, bei denen nicht die Nutzer selbst die Rückzahlung der Investitionen verantworten (wie etwa bei der ASFINAG), dafür Sorge zu tragen, dass jedes Projekt sich durch eine erhöhte Wirtschaftsleistung selbst refinanziert. Daher sind für alle großen Verkehrsinfrastruktur-Investitionen laufend (also auch noch während der ersten Bauphasen) **unabhängige und nachhaltige Kosten-Nutzen-Analysen** zu erstellen. Diese Untersuchungen müssen **Alternativ-Varianten der Verwirklichung mit derselben Transportleistung**, mittels Investition in andere Verkehrsträger, enthalten. Grundsätzlich bedarf es auch einer detaillierten Transportkostenrechnung nach Schweizer Vorbild, bei der sämtliche öffentliche Ausgaben für den gesamten Verkehrsbereich transparent gemacht und detailliert dargestellt werden.

2.4.1 Gebühr ohne Gegenleistung

Versicherungen dürfen für ihre Leistungen im Zuge der **Fahrzeuanmeldung**, einen Kostenbeitrag von derzeit 49,70 Euro in Rechnung stellen. Daneben fallen aktuell staatliche Gebühren von 119,80 Euro an. Der ÖAMTC fordert die **Aufhebung bzw. Reduzierung dieser**

Gebühren, da keine Gegenleistung vorhanden ist. Gleiches gilt für Ummeldungen des Kfz in den Wirkungsbereich einer anderen Behörde.

2.4.2 Gebührenbefreiung für Personen mit Beeinträchtigungen

Anträge auf Verlängerung des Führerscheins von **Personen mit Beeinträchtigungen**, sollen **gänzlich von Gebühren befreit werden**. Ähnliches soll für erfolgreiche Rechtsmittel in Administrativverfahren (z.B. Abschleppungen, Führerscheinausstellung) gelten.

2.5 Kostengerechte Pendler-Entlastung

Grundsätzlich braucht es ein Bekenntnis der Bundesregierung, die Arbeitnehmer auch weiterhin, gemäß des für die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes **zumutbaren Verkehrsmittels**, zu entlasten. Ideologisch motivierte Gleichmacherei ("gleiche Entlastung für ÖV- und Autofahrer"), ohne Rücksicht auf Zumutbarkeit bzw. Möglichkeit der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, ist abzulehnen, weil sie dem verfassungsrechtlich garantierten Gleichheitsgrundsatz widerspricht. Die Kosten für Autopendler sind nachweisbar höher, der prozentuelle Kostenersatz ist hingegen nachweisbar am geringsten. Da für die Pendler-Entlastung die **Kosten für den Arbeitsweg** und nicht das Einkommen maßgeblich sein sollten, plädiert der ÖAMTC für eine **einkommensunabhängige Regelung**.

Die 2013 erfolgte Verbesserung der Treffgenauigkeit der Pendlerentlastung hinsichtlich der Entfernung vom Arbeitsplatz, wurde vom ÖAMTC begrüßt. Dennoch ist darin nur ein Zwischenschritt hin zur **kilometergenauen Abrechnung** der Pendlerentlastung und Abschaffung der Entlastung gemäß Kilometerkategorien (analog dem vom Club vorgestellten Konzept zur Einführung einer "Mobilitätspauschale") zu sehen.

2.6 Anpassung des Kilometergeldes an die realen Kosten

Der Club fordert, dass das amtliche **Kilometergeld auf mindestens 50 Cent** erhöht werden muss. Darüber hinaus sollen Kilometergelderhöhungen künftig wieder an den „Preisindex für den privaten Pkw-Verkehr“ gebunden werden.

3 Verkehrssicherheit

3.1 Erhaltungsmaßnahmen im niederrangigen Straßennetz

Das niederrangige Straßennetz – vor allem Landesstraßen L und Gemeindestraßen – zeigt aktuell einen immer schlechter werdenden Erhaltungszustand. Neben Einschränkungen des Fahrkomforts, steigt das Risiko von Unfällen und somit ein Beitrag zur Verfehlung der Ziele des Verkehrssicherheitsprogrammes.

Grundlage für die Erhaltungsmaßnahmen des niederrangigen Straßennetzes, muss eine **objektive Zustandserhebung** sein.

Zur Entwicklung eines Masterplans für das niederrangige Straßennetz müssen die Sanierungen nach der Dringlichkeit des Handlungsbedarfes priorisiert werden. Derzeit wird die Zustandsermittlung der Landesstraßennetze in den Bundesländern nicht nach einem einheitlichen System durchgeführt. Weiters existieren teilweise nur wenige valide Aufzeichnungen zur genauen Anzahl von Straßenkilometern.

3.2 Rettungsgasse

Mit der 24. StVO-Novelle hat das Institut der Rettungsgasse Einzug in das Gesetz gehalten. An sich entwickelt sich die Bereitschaft zur Einhaltung der Vorschriften durchaus positiv. Allerdings ergeben sich immer wieder Probleme aus dem Wortlaut des Gesetzes. So besteht nach wie vor Unklarheit darüber, wann der Verkehr im Sinne des § 46 Abs 6 leg cit „stockt“. Der ÖAMTC hat bereits früher eine **Änderung im Sinne einer konkreten Geschwindigkeitsangabe gefordert, etwa 20 km/h**.

Um zusätzlich dazu die Verfolgbarkeit von Verstößen gegen die Bildung der Rettungsgasse zu verbessern, sollte die rechtliche Möglichkeit geschaffen werden, auf Einsatzfahrzeugen oder Fahrzeugen des Straßendienstes Einrichtungen zur Videoüberwachung installieren zu können. Die dadurch gewonnenen Daten, etwa das unzulässige Befahren der Rettungsgasse, sollen anschließend im Verwaltungsstrafverfahren im Hinblick auf Verletzung der Verhaltensvorschriften rund um die Rettungsgasse verwertet werden dürfen.

3.3 Verpflichtende Verkehrserziehung in allen Schulstufen

Verbindliche und bundesweit einheitliche Vorgaben (Unterrichtsmaterialien) unter Beiziehung externer Verkehrssicherheitsexperten sollen sicherstellen, dass Schüler altersgerecht adaptierte **Verkehrssicherheitsinformationen im Schulunterricht** erhalten bzw. an

praktischen Übungen teilnehmen können. Darunter fällt auch der **Erste-Hilfe-Unterricht**. Grundsatz soll „Lernen durch Erleben“ sein. Ebenso sollten bundeseinheitliche und verbindliche Vorgaben für die freiwillige Radprüfung festgelegt werden.

3.4 Optimierung der Verkehrsüberwachung

Die Kontrolltätigkeit der Exekutive hat sich – unter Verwendung beweisicherer moderner technischer Hilfsmittel – auf die Ahndung jener Delikte zu konzentrieren, die eine hohe Unfallgefahr darstellen (z.B. nicht angepasste Geschwindigkeit oder Unterschreitung des Mindestsicherheitsabstandes). **Die Verfolgung von Delikten an Straßenabschnitten mit geringem Gefahrenpotenzial, zur bloßen Optimierung der Einnahmen, ist abzulehnen.** Demnach sind die aktuell vorherrschenden Tendenzen der Verkehrsüberwachung durch die Kommunen selbst in Frage zu stellen. Zur Gewährleistung von Beweis- und Rechtssicherheit sind z.B. Laserpistolen mit Kameras zu koppeln.

3.5 S-Pedelecs

Neben E-Bikes wurden in den letzten Jahren auch Elektrofahrräder mit einer Bauartgeschwindigkeit über 25 km/h angeboten bzw. in den Verkehr gebracht. Diese Fahrzeuge sind nach geltenden Rechtsnormen anmeldepflichtig („Rote Kennzeichentafel“), die geringe Anzahl an tatsächlichen Anmeldungen von S-Pedelecs lässt einen **beträchtlichen Anteil an illegal betriebenen S-Pedelecs** vermuten. Daher ist es notwendig durch Recherche bei Händlern und Online-Vertrieben die Anzahl, der bisher in Verkehr gebrachten S-Pedelecs bzw. deren Käufer, zuverlässig zu erheben und die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften über die Zulassung als Kraftfahrzeuge (Kennzeichen, Versicherung, Sturzhelm) sicher zu stellen.

3.6 Verfolgung von ausländischen Verkehrssündern

Sowohl durch bilaterale Vereinbarungen mit unseren Nachbarstaaten, als auch mit Maßnahmen zur zügigen Umsetzung völkerrechtlicher Verpflichtungen durch andere Staaten, ist weiterhin sicherzustellen, dass auch **ausländische Verkehrssünder effektiv und nachhaltig zur Verantwortung gezogen werden können.**

3.7 Videoüberwachung

Je mehr elektronische Daten im Rahmen der Verkehrsüberwachung gesammelt werden,

umso wichtiger ist der **verantwortungsvolle Umgang mit den gewonnenen Daten**. Das gilt insbesondere für die Verfolgung von Verkehrsübertretungen mittels Video-Überwachung. Die technische Machbarkeit kann kein Argument dafür sein, eine flächendeckende Totalüberwachung des hochrangigen Straßennetzes in Österreich einzuführen. Vielmehr braucht es, innerhalb des verfassungsmäßigen Rahmens, eine **sensible Abwägung von Datenschutzinteressen gegen Strafverfolgungsinteressen**, in welche ausschließlich Verkehrssicherheits-Argumente, jedoch sicher keine Einnahmen-Motive, einfließen dürfen.

3.8 Alkohol- und Drogenprävention

Es sind verstärkt Anstrengungen zu unternehmen, um die Unfall-Ursache Alkohol- und Drogenbeeinträchtigung in den Griff zu bekommen. Hierzu zählen auch Initiativen zur Harmonisierung der Jugendschutzbestimmungen in Bezug auf Alkoholkonsum (auch Alkopops). Die Exekutive ist, neben den bereits im Einsatz stehenden Alkovortestgeräten, ebenso mit tauglichen (nicht invasiven) „**Vor-Ort-Drogenschnelltestgeräten**“ flächendeckend auszustatten. Es sollte aber jedenfalls an dem bewährten System festgehalten werden, dass – weitgehend unbeeinflusst vom Nachweis eines Drogenkonsums – nur bei aktueller Beeinträchtigung der Fahrtauglichkeit eine verkehrsrechtliche Sanktion gesetzt werden darf.

Daher ist dafür zu sorgen, dass auch außerhalb größerer Städte in der Drogenerkennung ausgebildete Ärzte sowie geschulte Beamte für den Straßenaufsichtsdienst in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen.

3.9 Alkolocks

Am 1. September 2017 wurde in Österreich ein alternatives Bewährungssystem (Alkolock) eingeführt, um in bestimmten Fällen den Führerschein zu verwenden. Es ist sicherzustellen, dass nach Ablauf des auf fünf Jahre befristeten Versuches eine geeignete objektive Evaluierung der Funktionalität des Alkolocksystems durchgeführt wird.

3.10 Führerschein und Fahrschulwesen

3.10.1 Qualitätssicherung zweite Ausbildungsphase Führerschein

Der ÖAMTC fordert die **rasche Umsetzung des 7-Punkte-Programms der „Mehrphasen-Kommission“** betreffend Organisation und Umsetzung des Fahrsicherheits-Trainings und des verkehrspsychologischen Gruppengesprächs. Das 7-Punkte-Programm wurde dem BMVIT im Herbst 2012 übergeben, allerdings wurden folgende zwei Punkte bis heute nicht umgesetzt:

- *Anhebung und Aktualisierung der sicherheitsrelevanten Ausstattungsstandards für Fahrsicherheitszentren*
- *Verpflichtende Anwendung standardisierter Ausbildungsmanuale in allen Modulen der Zweiten Ausbildungsphase. Die Manuale sind von der Kommission zu entwickeln, zu veröffentlichen, laufend zu aktualisieren und deren Einhaltung in der Praxis stichprobenartig zu überprüfen*

3.10.2 Qualitätsstandards weiterentwickeln und überprüfen

*Insbesondere der **sicherheitsrelevante Ausstattungsstandard** von Fahrsicherheitszentren (Anlagen und Fuhrpark) muss **ständig überprüft und weiterentwickelt werden**. Bei Nichterreichen der gesetzlichen Vorgaben sollten nachhaltige Sanktionen bis zum Entzug der Berechtigung zur Durchführung der Kurse für die Mehrphasenausbildung gesetzt werden. Zur Durchführung zeitgemäßer Trainings im Zusammenhang mit der Mehrphasen-Ausbildung ist eine größere Fläche erforderlich, um auch mit serienmäßigen Fahrerassistenzsystemen sinnvoll arbeiten zu können. Daher sollte bei Neueinreichung eines Fahrsicherheitszentrums eine Mindest-Platzgröße von 10.000 m² vorgeschrieben werden. Auch die technische Infrastruktur und Ausstattung der Trainingsplätze sollte detaillierter vorgegeben werden.*

3.10.3 Neue Formen des Theorieunterrichtes

*Zusätzlich ist zu evaluieren, inwiefern die ausschließlich ortsgebundene Abhaltung des Theorieunterrichts in Fahrschulräumlichkeiten nicht durch **moderne Internet-Angebote** bzw. **eLearning** ergänzt bzw. ersetzt werden kann.*

3.10.4 Evaluierung Handyverbot im Probeführerschein

*Die Sicherstellung der Zweckmäßigkeit und des Erfolges des 2017 zum „Nachschulungsdelikt“ erhobenen Verstoßes gegen das „Handy-Verbot“ für Probeführerscheinbesitzer sollte durch eine **wissenschaftlich objektive und unabhängige Evaluierung** gewährleistet werden.*

3.10.5 Einheitliche Umsetzung der Berufskraftfahrer-Weiterbildung

Aufgrund unterschiedlicher Interpretationen des GWB-Verordnungstextes kommt es vor, dass die bescheidkonforme Absolvierung der Berufskraftfahrer-Weiterbildung nicht in jedem

Bundesland gleichermaßen anerkannt wird (Eintragung Code 95). Der ÖAMTC spricht sich daher für eine **österreichweit einheitliche Umsetzung** aus. Die ca. **800 GWB-Ausbildungsstätten** werden nach ihrer Genehmigung von der Behörde **kaum bzw. nicht überprüft**. Der ÖAMTC fordert eine durchgängige Qualitätssicherung und Kontrolle der GWB-Ausbildungsstätten. Außerdem sind auch in diesem Bereich klare Voraussetzungen für die Qualifikation und die regelmäßige Weiterbildung der Trainer zu schaffen.



4 Konsumentenschutz, Datenschutz, Bürgerrechte

4.1 Evaluierung von Maßnahmen nach dem Immissionsschutzgesetz – Luft (IG-L)

4.1.1 Regelmäßige Überprüfung von Verkehrsbeschränkungen

Ein nach wie vor offenes Anliegen ist das Fehlen der Verpflichtung zur Evaluierung auf Basis des IG-L erlassener Verkehrsverordnungen, wie Tempolimits durch die Behörden. Im Gegensatz zur StVO, die in § 96 Abs 2 eine derartige Verpflichtung mindestens alle fünf Jahre vorsieht, fehlt eine entsprechende Regelung im IG-L. Der Club fordert eine Korrektur dieser verfassungsrechtlich (Gleichheitsgrundsatz) problematischen Rechtslage im Sinne der geltenden Rechtslage in der StVO und des Schutzzwecks von, auf Basis der IG-L verhängten Verkehrsbeschränkungen, deren Relevanz sich naturgemäß aus der „Änderung der Zusammensetzung des Fuhrparks und der sich stetig verbessernden Emissionswerte ergibt.

4.1.2 Überarbeitung der Kriterien für Messstellen

Der ÖAMTC fordert eine **klare Beschreibung der Anforderungen an Messstellen der IG-L** Messkonzeptverordnung 2012. Präzisierungswürdig erscheint vor allem der Begriff „verkehrsnahe“ gemäß § 4 Abs 2 bis 5 sowie § 5 Abs 2 der Verordnung. Dabei ist aus Sicht des Clubs eine Konkretisierung insbesondere dahingehend erforderlich, dass unter diesen Begriff jedenfalls nicht die Positionierung von Messstellen an Orten wie Parkplatzausfahrten, Kreuzungen oder Beschleunigungsstreifen zu verstehen ist, wo es bedingt durch das Verkehrsgeschehen unmittelbar vor Ort zu einer verstärkten Immissionsbelastung kommen mag, diese jedoch keine Rückschlüsse auf die Betroffenheit des Untersuchungsgebietes als Ganzes zulässt.

4.2 Digitale Vignette

Durch die Einführung der digitalen Vignette wurde zwar eine einfachere und für Wechselkennzeichenbesitzer auch fairere Form der Mautentrichtung eingeführt. Allerdings stößt gerade die ursprünglich zum Schutz der Konsumenten geschaffene **18-tägige Wartefrist** bis zur Gültigkeit der digitalen Vignette auf Unverständnis. Daher sollten auf europäischer und nationaler Ebene **Ausnahme für den Erwerb digitaler Vignetten geschaffen werden**, analog zu jenen für Personentransportverträge bei Flug- und Bahntickets in der EU Verbraucherrechte-Richtlinie. Um ganz allgemein den Zugang zu digitalen Vignetten für Konsumenten zu erleichtern und Barrieren abzubauen, fordert der ÖAMTC die neue Bundesregierung auf, sich für ein **gemeinsames europäisches Online-**

Portal zum Kauf von elektronischen Vignetten in Europa einzusetzen.

Daneben sind noch Nachbesserungen in den Mautbestimmungen notwendig. Zahlreiche Beschwerden haben gezeigt, dass Besitzer digitaler Vignetten im Zuge von Zulassungsvorgängen weder über die Konsequenzen einer Kennzeichenänderung für die digitale Vignette, noch über die Möglichkeit, das bisher zugewiesene Kennzeichen auch bei Fahrzeugwechsel zu behalten, informiert werden. Daher sollten die privaten Zulassungsstellen verpflichtet werden, die Kunden auf die Folgen eines Kennzeichenwechsels in Hinblick auf die Mautentrichtung aufmerksam zu machen. Ferner sollte den Zulassungsstellen die erforderliche Berechtigung übertragen werden, im Einverständnis mit dem Zulassungsbesitzer die Information über eine Kennzeichenänderung an den Mautbetreiber ASFINAG weiterzuleiten bzw. eigenständig die Registrierungsdaten betreffend die elektronische Vignette in der Vignettenevidenz zu ändern.

4.3 Mautpflicht für Wohnmobile und historische Kraftfahrzeuge

Die Wegekostenrichtlinie gestattet den Mitgliedstaaten nicht nur eine Ermäßigung, sondern sogar die Befreiung von jeglicher Maut- und/oder Benützungsgebühr. Voraussetzung dafür ist, dass die betroffenen Fahrzeuge (mit einem 3,5 t übersteigenden zulässigen Gesamtgewicht) von der **Verpflichtung zum Einbau und zur Benutzung von Kontrollgeräten** gemäß Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 **ausgenommen sind**.

Der ÖAMTC fordert daher die **Befreiung von Wohnmobilen und historischen Kraftfahrzeugen mit mehr als 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht von der Lkw-Maut** und stattdessen eine Vignettenpflicht für die betroffenen Fahrzeuge. Im Interesse der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes sollten diese Fahrzeuge, die nicht der Güterbeförderung dienen und sofern ihr höchstzulässiges Gesamtgewicht 5 Tonnen nicht übersteigt, unter die zeitabhängige Maut fallen, um zu vermeiden, dass sie (weiterhin) das niederrangige Straßennetz benützen. Da diese Fahrzeuge nicht der Güterbeförderung dienen, sind sie – im Gegensatz zu Lkw mit vergleichbaren Gewichtsdaten – zur Benutzung solcher Ausweichrouten berechtigt. Gleichzeitig wäre damit auch das Problem des in vielen Fällen nicht leicht zu erbringenden Nachweises der EURO-Emissionsklasse dieser Fahrzeuge gelöst. Die vorgeschlagene Grenze von 5 Tonnen höchstzulässigem Gesamtgewicht orientiert sich an den kraftfahrrechtlichen Grenzen für Kraftwagen zur Personenbeförderung der Klasse M2.

4.4 Zugang zu Verkehrs- und Telematik-Daten

Privaten Betreibern intelligenter Telematik-Dienste müssen alle, durch öffentliche Unternehmen oder Institutionen generierten, Verkehrsfluss- und Umweltdaten zu gleichen

Bedingungen zugänglich gemacht werden wie öffentlichen Stellen. Nur so ist es möglich, eine **tatsächliche Wahlmöglichkeit für die Konsumenten zu gewährleisten** und sie nicht dem Monopol eines einzigen „Besitzers“ der Daten auszuliefern.

4.5 Daten aus dem Auto

Kraftfahrzeuge, insbesondere Pkw, sind heute in der Lage, umfangreiche Datenmengen zu erfassen, zu speichern und zu versenden – oft ohne Wissen bzw Einfluss des Besitzers und Nutzers. Wer letztlich diese Daten erhält und sie auslesen, nutzen oder sogar beeinflussen kann, bleibt oft im Dunkeln. Es braucht daher einen **europaweiten Schutz von Autofahrern vor Missbrauch**. Der ÖAMTC fordert dementsprechend von der neuen Bundesregierung eine Regelung auf europäischer Ebene, die dafür sorgt, dass der Fahrzeughalter entscheiden kann, wem er welche Daten zu welchem Zweck zur Verfügung stellt. Sollte eine solche Regelung nicht zustande kommen, muss die österreichische Bundesregierung evaluieren, welche Rechtsinstitute auf nationaler Ebene die Autofahrer vor ungewolltem Datenzugriff schützen können bzw. diese Schutzmaßnahmen einführen.

Es ist **sicherzustellen, dass nach Zustimmung des Fahrzeuglenkers freie Werkstätten, Pannendienste und andere Dienstleister diskriminierungsfrei denselben Zugriff auf Fahrzeugdaten** (die zur Erbringung ihrer Dienstleistung nötig sind) **haben** wie die Fahrzeughersteller oder mit diesen verbundene Vertriebs- und Serviceorganisationen. Die technische Lösung muss garantieren, dass die Datenabfrage durch Dritte nicht von den Fahrzeugherstellern überwacht wird, um den Wettbewerb zu beschränken. Die Kosten für die Datenweitergabe haben sich nach den tatsächlichen technischen Kosten der Datengewinnung zu richten („Kostenorientierung“). Die Entstehung eines Monopols der Fahrzeughersteller auf Daten aus Fahrzeugen, die sie hergestellt haben, ist abzulehnen und zu verhindern.

4.6 Zivilrecht

4.6.1 „Taxischaden“

Wird ein Kfz, insbesondere ein Taxi lediglich genutzt ohne Zulassungsbesitzer zu sein, etwa als Fahrgast, und dabei ein Schaden verursacht, so ist dieser vom Benutzer selbst zu tragen. Klassischer Fall ist hier das unachtsame Öffnen der Türe eines Taxis durch einen Fahrgast und der Beschädigung des Taxis durch ein vorbeifahrendes Kfz. Gleichgelagert sind die Probleme rund um das an Zuspruch gewinnende Carsharing. Schäden, die in der Regel nicht gedeckt werden und dem Halter entstehen, welcher dieser dann gegenüber dem Schädiger geltend macht, sind der Malus-Schaden, Kasko-Selbstbehalt oder Mehrkosten aufgrund von Versicherungskündigung. Diese „**Schutzlücke**“ **soll geschlossen werden**, zumal auch die oftmals im Zusammenhang mit Haushaltsversicherungen abgeschlossenen Privathaftpflicht-

versicherungen derartige Schäden nicht decken. Das **derzeitige Kostenrisiko für die Nutzer ist enorm.**

4.6.2 Besitzstörung

Seit Jahren gibt es **Probleme mit Besitzstörungsklagen** oder deren Androhung im Zusammenhang mit mietbaren Parkplätzen, wenn der Nutzer die jeweiligen Nutzungsbedingungen nicht genau befolgt. Tatsächlich sind diese aber oftmals nicht ersichtlich und die Eigenschaft eines **Parkplatzes als „Privatparkplatz“ schlecht erkennbar.** Im Jahr 2016 fand die Thematik ihren Höhepunkt mit einem Pächter von Parkplätzen einer ehemaligen Supermarktkette. Der Club fordert, derartigen Entwicklungen Einhalt zu gebieten. Eine Lösung könnte im konkludenten Abschluss eines Vertrages erblickt werden, wodurch nur ein angemessenes Entgelt geschuldet und eine Besitzstörungsklage damit unzulässig wäre. Der Gesetzgeber sollte diesbezügliche Klarstellungen treffen.

4.6.3 Insolvenzabsicherung für Reiseleistungen

Fälle von Airline-Insolvenzen – vor allem aber auch der aktuelle Fall einer sehr weitreichenden Insolvenz eines Reiseveranstalters - haben gezeigt, wie wichtig aus konsumentenschutzrechtlicher Sicht die Schaffung einer **Insolvenzabsicherung bei reinen Flugbuchungen** und für Teilleistungen im Rahmen verbundener Reiseleistungen ist, wie diese bereits seit 1999 durch die Reisebürosicherungsverordnung für Flüge, die Teil einer Pauschalreise sind, besteht. Diese Ungleichbehandlung gilt es zu beseitigen.

Darüber hinaus sollte gesetzlich festgelegt werden, dass bei Insolvenz eines Anbieters ein entsprechendes Recht auf kostenlosen Rücktritt vom Vertrag über die betroffene Leistung geschaffen werden sollte.

4.6.4 Bessere Information für Pauschalreisende, die von Insolvenz des Reiseveranstalters betroffen sind

In der Pauschalreiseverordnung (PRV) BGBl. II Nr. 260/2018 ist in § 3 Abs 6 vorgesehen, dass Reisende aus den Buchungsunterlagen die GISA-Nummer des Veranstalters ihrer Reise erfahren müssen. Das ist das Gewerbeinformationssystem der Wirtschaftskammer, wo auch die Versicherung und der Insolvenz-Abwickler aufgelistet sind. Eine **Änderung der PRV dahingehend, dass diese Information dem Kunden nicht lediglich in Form einer „GISA-Nummer“**, sondern konkret mit den Kontakt-Daten des Abwicklers wäre konsumentenfreundlich und daher wünschenswert.

4.6.5 Schaffung der Rechtsgrundlagen zur Einbringung von Sammelklagen (Musterfeststellungsklage)

Nicht zuletzt hat der „Diesel -Skandal“ die Notwendigkeit sog. „Sammelklagen“ vor Augen geführt, deren stattgebendes Urteil nicht nur dem Kläger einen Anspruch verschafft sondern auch anderen in der gleichen Form Betroffenen. In Deutschland wurde etwa das Institut der „Musterfeststellungsklage“ eingeführt.

*Auch in **Österreich ist zu überlegen, wie gemeinsame Rechte von Konsumenten notfalls auch gerichtlich geltend gemacht werden können.** Der Gesetzgeber ist daher gefordert, effektive Instrumente kollektiven Rechtsdurchsetzung wie Sammel- oder Musterfeststellungsklagen in Österreich zu schaffen, um bundesweit tätigen, repräsentativen und mitgliederstarken Organisationen die Durchsetzung dieser Rechte – etwa auch im Wege von „Verbandsklagen“ zu ermöglichen.*



5 Weitere rechtliche Themen

5.1 Verwaltungsverfahrensrecht und –strafrecht

5.1.1 Recht auf Akteneinsicht

Wer in ein Verwaltungsstrafverfahren verwickelt ist, hat **derzeit keine Möglichkeit, den Einblick in die übertretene Verordnung durchzusetzen**. Oft wird dieser Einblick gewährt, aber eben nicht immer.

Der Hintergrund: Nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungs- und des Verfassungsgerichtshofes ist das Recht auf Akteneinsicht iSv. § 17 AVG nicht so zu verstehen, dass daraus das Recht ableitbar wäre, in Verordnungsakte selbst Einsicht zu nehmen, etwa betreffend einer Geschwindigkeitsbeschränkung (z.B. VwGH 28.3.2008 2007/02/0325). Aus Rechtsschutzgründen ist ein solches Recht jedoch oft unverzichtbar und soll daher zusätzlich zur bestehenden Regelung gesetzlich verankert werden.

Weiters ist gesetzlich sicherzustellen, dass das Recht auf Akteneinsicht im Verwaltungsstrafverfahren nicht nur Beschuldigten iSv § 32 VStG zusteht, sondern bereits davor ab Erhalt der im Verkehrsrecht weit verbreiteten Anonymverfügung. In der Praxis ergibt sich immer wieder das Problem, dass – da eine Anonymverfügung keine Verfolgungshandlung darstellt – de facto ein Rechtsschutzdefizit entsteht. Die von der Behörde zur Zahlung aufgeforderte Person hat in der Regel keinerlei Wissen über die der Behörde vorliegenden Informationen. Dementsprechend wird, auch wenn Zweifel an der Richtigkeit des Tatvorwurfes bestehen, der Strafbetrag oftmals zur Anweisung gebracht, da bei Einleitung des Verwaltungsstrafverfahrens höhere Kosten befürchtet werden.

5.1.2 Etablierung des Absorptionsprinzips im Verwaltungsstrafrecht für zusammenhängende Übertretungen bzw. Tatbestände

Wer eine Tathandlung setzt, wird dafür unter Umständen nach mehreren Vorschriften bestraft, obwohl z.B. nur mehrere Parkbestimmungen der StVO zugleich übertreten wurden.

Wie bereits im Justizstrafrecht soll daher nach Meinung des ÖAMTC für **bestimmte zusammenhängende Taten das in §§ 22 Abs 2 VStG verankerte Kumulationsprinzip**, nach dem beim Zusammentreffen mehrerer strafbarer Verwaltungsübertretungen die Strafen dafür nebeneinander zu verhängen sind, **abgeschwächt werden**.

1. Wird durch mehrere Einzelhandlungen, die eine Einheit bilden, nur eine Verwaltungsvorschrift verletzt, soll nur eine einzige Strafe verhängt werden, etwa wenn ein Kfz mehrmals mit nicht mehr gültiger Begutachtungsplakette nach § 57a Abs 5 KFG in Betrieb genommen wird. In diesem Fall wäre auf Basis des Kumulationsprinzips nur eine Strafe zu verhängen.

2. Werden durch eine Tat oder mehrere zusammenhängende Taten, die eine Einheit bilden, mehrere Verwaltungsübertretungen begangen, so soll ebenfalls das Absorptionsprinzip zur Anwendung gelangen, etwa wenn das Kfz für mehrere Tage in einer Kurzparkzone abgestellt wird. Das derzeit auf diesen Fall anwendbare Kumulationsprinzip führt dazu, dass jeden Tag das Delikt neuerlich begangen wird und eine erneute Strafbarkeit gegeben ist. Im Falle einer längeren, etwa urlaubsbedingten Abwesenheit, können sich hohe Strafbeträge ergeben.

5.2 Kraftfahrgesetz

Wird bei einem auf dem Kfz montieren Heckträger für Fahrräder die hintere Kennzeichentafel verdeckt, so kann derzeit nach § 49 Abs 3 Z 3 und Abs 8 KFG eine **rote Kennzeichentafel** beantragt und auf dem Heckträger angebracht werden. Alternativ darf die auf dem Zugfahrzeug angebrachte hintere Kennzeichentafel auf den Heckträger umgesteckt werden. Wird der Heckträger öfter auf- und abmontiert, wird derzeit vielfach die Lösung mittels roter Kennzeichentafel bevorzugt. Diese war aber immer nur für den Verkehr im Inland konzipiert. Um sicher zu gehen, dass Beanstandungen im Ausland unterbleiben (zu solchen kommt es des Öfteren) schlägt der ÖAMTC eine Lösung mittels einer dritten weißen (aber doch als eigener Tafeltypus erkennbare) Kennzeichentafel mit schwarzer Schriftfarbe und integriertem Internationalem Unterscheidungszeichen vor, die permanent am Heckträger verbleiben kann. Eine derartige Regelung bewährt sich etwa in Deutschland ohne Probleme.

5.3 Straßenverkehrsordnung

5.3.1 Kurzparkzonen bzw. Ermöglichung neuer Parkkonzepte

In § 25 Abs 1 StVO sind die Voraussetzungen für die Verordnung einer Kurzparkzone verankert. Diese sind sehr allgemein gehalten, wodurch in der Praxis ein gewisser Wildwuchs an den sog. „**Blauen Zonen**“ zu beobachten ist. Der Club wünscht sich hier präzise Grundlagen, wonach eine solche Verordnung nur dann und dort zulässig sein soll, wenn und wo ein dringender Parkplatzdruck besteht. Zusätzlich dazu soll es die Verpflichtung geben, innerhalb größerer Zonen an die Geltung der Kurzparkzone inklusive der maximalen Parkdauer und des Geltungszeitraumes „zu erinnern“. Derzeit finden sich derartige „Erinnerungen“ nur in den seltensten Fällen. Auch die optionalen blauen Bodenmarkierungen, die zumindest auf den Geltungsbereich einer Kurzparkzone hinweisen, sind oft nicht vorhanden. Die Folge davon ist, dass besonders in größeren Zonen, wie sie in Wien existieren, oft auf deren Bestehen vergessen wird.

In den meisten Bundesländern gibt es zusätzlich zu den „Blauen Zonen“ nach § 25 StVO

basierend auf § 8 Abs 5 F-VG 1948 eine landesgesetzliche Möglichkeit sog „**Grüne Zonen**“ zu verordnen. Der Club regt aus Gründen der Rechtssicherheit und -klarheit an, hierfür bundesgesetzliche Kundmachungsvorschriften vorzusehen. Die obige Anregung des ÖAMTC betreffend sog „Erinnerungstafeln“ in den „Blauen Zonen“ gelten hierfür sinngemäß.

5.3.2 Klare Grundlagen für „Anrainerparkplätze“

Der Verfassungsgerichtshof hatte sich 2016 aufgrund mehrerer Beschwerden mit dem auf § 43 Abs 1 lit b Z 1 StVO basierenden sog. „Anrainerparkplätzen“ in Wien zu befassen, die einige Rechtsfragen aufgeworfen hatten. So wird bis heute behauptet, dass es einer vorhergehenden Verordnung einer Kurzparkzone bedarf. Vor diesem Hintergrund fordert der ÖAMTC eine **eigene Rechtsgrundlage in der StVO mit präzisen Anforderungen für die Verordnung von Bewohnerparkplätzen**, um eine praktikable und einheitliche und von Kurzparkzonen unabhängige Lösung in ganz Österreich ermöglichen. Diese soll auch eine genaue Beschreibung der Möglichkeit zum Nachweis der Anrainereigenschaft samt Kundmachungsvorschriften für die Verordnung enthalten.

5.4 Rahmen für Carsharing

Der ÖAMTC begrüßt grundsätzlich neue Organisationsformen individueller Mobilität, wie es etwa Carsharing im Sinne von „geteiltem“ Fahrzeugbesitz darstellt. Eine Privilegierung einzelner Mietwagenunternehmen durch die öffentliche Hand wie z.B. bei der Parkraumbewirtschaftung oder die Freihaltung von Parkflächen im öffentlichen Raum sieht der ÖAMTC jedoch kritisch. Dafür braucht es einerseits eine nachweisbare Rechtfertigung, die durch entsprechende projektbegleitende Evaluierungen zu untermauern ist und andererseits eine entsprechende rechtliche Basis. Aktionismus öffentlicher Funktionsträger ohne rechtliche Grundlage auf Kosten rechtstreuer, steuerzahlender Fahrzeugbesitzer lehnt der ÖAMTC ab. So wie für Anrainerparkplätze (s.o.) bedarf es daher einer **bundesgesetzlichen Regelung in der StVO für „Car-Sharing“-Plätze** im öffentlichen Straßenraum.

5.5 Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Durchführung der Anhörungsverfahren im Rahmen von Umweltverträglichkeitsprüfungen **darf nicht zu einer völligen Blockierung des Straßenbaus führen**. Berechtigten Einwänden ist selbstverständlich in angemessener Weise Rechnung zu tragen. Dabei dürfen jedoch weder die Länge des Verfahrens, noch die Auflagen in Richtung Lärmschutz und dergleichen dazu führen, dass hochrangige Verkehrsverbindungen entweder gar nicht oder nur noch in der teuersten Ausführung (Tunnellagen/Einhausungen) gebaut werden können.