



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abt II/ST4 (Rechtsbereich Kraftfahrwesen
und Fahrzeugtechnik)
Stubenring 1
1011 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel	501 65	Fax	Datum
BMVIT- 170.031/0007- II/ST4/2006	UV/GSt/Ma	Richard Ruziczka	DW 2423	DW 2105		11.1.2007

Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird (28.KFG-Novelle)

Die Bundesarbeitskammer (BAK) erhebt grundsätzlich keinen Einwand gegen den o.a. Gesetzesentwurf, mit dem vor allem Erleichterungen für den kombinierten Verkehr geschaffen, Bestimmungen über Kraftstoffuntersuchungen geändert, Regelungen im Hinblick auf die Genehmigungsdatenbank angepasst und Änderungen betreffend Kennzeichentafeln für Fahrradträger auf Anhängekupplungen bzw für sogenannte Quads vorgenommen werden.

Zu einzelnen Bestimmungen des Gesetzesentwurfs wird wie folgt Stellung genommen:

Zu Z 27 (§ 101 Abs 1 lit e):

Die vor drei Jahren eingeführte Bestimmung zur Ladungssicherung soll mit diesem Entwurf geändert werden: Laut Erläuterungen führt der Satz, wonach die einzelnen Teile der Ladung ihre Lage nur geringfügig verändern können dürfen, in der Praxis zu massiven Problemen und soll daher gestrichen werden.

Nach Ansicht der BAK wird damit diese Bestimmung verwässert, weil damit die Ladung nur gesichert werden muss, hinsichtlich der Festigkeit der Sicherung aber keine Aussage getroffen wird.

Im Gegensatz dazu hat die soeben in Kraft getretene ADR-Novelle 2007 (Internationales Abkommen über den Transport gefährlicher Güter auf der Straße) entsprechende Bestimmung insofern verschärft, als sie nicht einmal mehr eine geringfügige Veränderung der Lage der Ladung zulässt. Allein aus diesem Grund erscheint es nicht angebracht, die nationalen kraftfahrrechtlichen Bestimmungen zu lockern.

Die BAK spricht sich daher gegen die Streichung des gegenständlichen Satzes aus und tritt für die Beibehaltung der geltenden Bestimmung ein. Die BAK anerkennt jedoch, dass es sich beim Wort „geringfügig“ um einen unbestimmten Gesetzesbegriff handelt, der näher definiert werden sollte. Deshalb erscheint es sinnvoll, die hier neu aufgenommene Verordnungsermächtigung des Verkehrsministers zu nützen und Klarstellungen sowie Praxisfälle festzulegen, damit Kontrollorgane eindeutig feststellen können, wann eine Übertretung der Bestimmung vorliegt. Sollte es auch im Zusammenhang mit dem Vormerkssystem wegen der derzeitigen Formulierung der Bestimmung zur Ladungssicherung zu Härtefällen gekommen sein, ist darüber hinaus die diesbezügliche Bestimmung im Führerscheingesetz einer Überprüfung zu unterziehen.

Zu Z 28 (§ 102 Abs 1):

Die hier vorgenommene Klarstellung bezüglich der Mitführungspflichten für Schaublätter, Aufzeichnungen, Ausdrucke usw entspricht einer Forderung der BAK und wird daher ausdrücklich begrüßt. Ebenfalls unterstrichen wird die Wichtigkeit der Regelung, wonach in Fällen des Mischbetriebes von Fahrzeugen mit analogem und Fahrzeugen mit digitalem Kontrollgerät, eindeutig geregelt wird, dass der Lenker auch die Ausdrucke aus dem digitalen Kontrollgerät für die Zeiträume, in denen er ein Fahrzeug mit digitalem Kontrollgerät gelenkt hat, mitzuführen hat. Diese Festlegung entspricht der Bestimmung des neuen Art 15 Abs 7 Unterabsatz b lit ii) und stellt sicher, dass Lenk- und insbesondere auch Ruhezeiten von den Kontrollorganen auch kontrolliert werden können, wenn sie noch nicht über ein Kartenlesegerät verfügen.

Zu Z 40 (§ 134 Abs 1 bis 3):

Die Ergänzung der Strafbestimmungen um den Tatbestand des Artikels 10 Abs 4 der EG-Verordnung Nr 561/2006 betreffend die „Verantwortlichkeitskette“ wird von der BAK ebenfalls ausdrücklich begrüßt. Demnach haben Unternehmen, Verlader, Spediteure, Reiseveranstalter, Hauptauftragnehmer, Unterauftragnehmer und Fahrervermittlungsagenturen sicherzustellen, dass die vertraglich vereinbarten Beförderungszeitpläne nicht gegen die EG-Verordnung Nr 561/2006 verstößen. Damit wird die Möglichkeit eröffnet auch diese verwaltungsstrafrechtlich zu belangen, wenn es zu aufgrund von zu strengen Auftragserteilungen bzw zu knappen Zeitplänen zu Lenkzeitüberschreitungen oder Unterschreitungen der Ruhezeiten gekommen ist.

Seitens der BAK wird jedoch kritisiert, dass mehrere Tatbestände der genannten EG-Verordnung nicht in die Strafbestimmungen des nationalen Kraftfahrrechts aufgenommen wurden und daher nicht sanktioniert werden. Dazu zählen insbesondere:

- Art 10 Abs 1 (Verbot der Bezahlung in Abhängigkeit von der zurückgelegten Strecke oder der Menge der beförderten Güter, bzw in Form von Prämien oder Lohnzuschlägen),
- Art 10 Abs 2 („Das Verkehrsunternehmen organisiert die Arbeit der ... Fahrer so, dass diese die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr 3821/85 sowie des Kapitels II der vorliegenden Verordnung einhalten können.“) oder
- Art 16 Abs 2 („Das Verkehrsunternehmen erstellt einen Fahrplan und einen Arbeitszeitplan, in dem für jeden Fahrer der Name, der Standort und der im Voraus festge-

legte Zeitplan für die verschiedenen Zeiträume der Lenktätigkeit, der anderen Arbeiten und der Fahrtunterbrechungen sowie die Bereitschaftszeiten angegeben werden.“)

Die BAK fordert daher, dass sämtliche Ge- und Verbote, die in der gegenständlichen EG-Verordnung Nr 561/2006 enthalten sind, auch in die Sanktionsbestimmungen des KFG aufgenommen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Herbert Tumpel
Präsident

Maria Kubitschek
iV des Direktors