

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und
Technologie
zHd Dr. Wilhelm Kast
Rechtsbereich Kraftfahrwesen und
Fahrzeugtechnik
Stubenring 1
1011 Wien

Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T 0590900DW | F 05909004030
E verkehrs politik@wko.at
W wko.at/vp

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
GZ BMVIT-170.031/0007-II/ST4/2006

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Vp 25638/01/07/Dr.Gr/jm
Dr. Michael Grubmann

Durchwahl
4029

Datum
15.01.2007

28. KFG-Novelle

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir danken für die Übermittlung des Entwurfes der 28. KFG-Novelle und nehmen wie folgt
Stellung:

Zu Z 1 (§ 4 Abs 7a):

Begrüßt wird die Änderung, dass im Vorlauf- und Nachlaufverkehr, unabhängig von Aufbauten,
die höheren Gewichte ausgenützt werden können.

Aus Sicht der milchverarbeitenden Betriebe erscheint eine Ausweitung der Gewichtsgrenze von
44 t auf den Transport von Milch analog zu den Bestimmungen für den Transport von
Rundhölzern angebracht. Begründet wird diese Forderung mit dem herrschenden Sammelsystem.
Die Sammel-tankwagen fahren die milcherzeugenden Betriebe in unterschiedlicher Zahl an und
sammeln die an einem Tag produzierte Milch. Daher ist die exakte Lademenge im Vorhinein nicht
feststellbar. Das Ladegut Milch muss aufgrund lebensmittelrechtlicher Bestimmungen frisch
transportiert werden, weshalb eine neuerliche Anfahrt, anders als z.B. bei nicht leicht
verderblichen Lebensmitteln, nicht möglich ist.

Durch die immer höheren Anforderungen an den Tierschutz bei Lebendviehtransporten müssen
die Transporter mit speziellen Halte- und Tränkevorrichtungen ausgerüstet werden, die das

Eigengewicht des Fahrzeuges empfindlich erhöhen. Daher wäre es notwendig, die erhöhte Gewichtsgrenze auch für Lebewiehetransporte zuzulassen.

Zu Z 2 (§ 11 Abs 6 bis 9):

Im vorliegenden Entwurf ist gemäß § 11 Abs 9 wiederum vorgesehen, dass für die entnommenen Proben keine Entschädigung gebührt. Dies widerspricht dem Grundsatz der Entschädigungspflicht für Eingriffe in fremdes Eigentum. Zu dem erscheint keine sachliche Rechtfertigung für den vorgesehenen entschädigungslosen Eigentumseingriff ersichtlich, sodass in Bezug auf die zitierte Gesetzesbestimmung des Entwurfes verfassungsrechtliche Bedenken bestehen.

§ 11 Abs 9 sieht weiters vor, dass die mit der Probennahme und mit der Untersuchung (Überprüfung) verbundenen Kosten derjenige zu tragen hat, auf dessen Rechnung der beprobte Betrieb oder das Fahrzeug im Sinne des Abs 6 geführt wird. Auch diese Bestimmung erscheint jedenfalls in den Fällen einer nicht festgestellten Übertretung derjenigen Bestimmungen, deren Einhaltung mit der Probennahme überprüft werden sollen, als unsachlich und damit ebenfalls nicht verfassungskonform zu sein. Eine Kostentragung durch den beprobten Betrieb wäre nur in jenen Fällen gerechtfertigt, in denen auch tatsächlich eine Übertretung gesetzlicher oder sonstiger Bestimmungen nachgewiesen wird. Bei Anwendung der Bestimmungen des vorliegenden Entwurfes könnten die Behörden und die Untersuchungseinrichtungen ja nahezu willkürlich Bescheide über die durchgeführten Probennahmen ausstellen, auch wenn keinerlei Verstöße der beprobten Betriebe festgestellt worden sind. Eine derartige Vorgangsweise erscheint mit rechtsstaatlichen Prinzipien nicht vereinbar zu sein.

Darüber hinaus ist in § 11 Abs 9, 4. Satz vorgesehen, dass die Kosten der Beprobung vom Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft durch Verordnung tarifmäßig festzulegen sind. Zur Ermittlung der niedrigsten Kosten ist dafür u.E. ein Ausschreibungsverfahren durchzuführen. Es gibt berechtigte Vermutungen, dass im Zuge einer europaweiten Ausschreibung die derzeit vorgesehenen Tarife unterboten werden könnten, ohne den Qualitätsstandard der Untersuchungen herabzusetzen.

Zu Z 6 (§ 24 Abs 2a):

Wir begrüßen grundsätzlich, dass durch die hier vorgesehenen Änderungen, die in Artikel 13 der EG-Verordnung 561/2006 enthaltenen nationalen Ausnahmebestimmungen umgesetzt werden. Im Detail wollen wir jedoch auch noch auf folgendes hinweisen:

- Bei der im Z 4 genannten Ausnahme für Postdienste muss sichergestellt werden, dass diese auch private Postbeförderungen umfassen.
- Ebenso muss sich die Ausnahme in Z 6 auch auf jene Fälle der Müllabfuhr erstrecken, die durch private Entsorger oder Transporteure erfolgt.
- Ergänzend sollte auch die Ausnahme von Art 13 Abs 1 lit. l für Milchtransporte und lit. o zur Verwendung von Fahrzeugen in Güterverteilzentren übernommen werden.
- **Zu § 24 Abs 2a Z 7:**
Diese Ausnahmemöglichkeit war schon in der EG-Verordnung 3820/1985 in Verbindung mit 3821/1985 enthalten und wurde in Österreich nicht gefordert und daher auch nicht umgesetzt. Es ist auch zukünftig kein Bedarf für diese Ausnahme ersichtlich und sollte daher ersatzlos entfallen.
- Ausdrücklich begrüßt wird die Ausnahme in Z 8 für Spezialfahrzeuge, die Ausrüstungen des Zirkus oder Schaustellergewerbes transportieren.

Zu Z 9 (§ 28b Abs 5a):

Die im neuen Abs 5a normierte Verpflichtung zur Verfügungstellung der Daten hat unserer Ansicht nach auch dem bevollmächtigten Kfz-Importeur zu umfassen.

Zu Z 10 (§ 30 Abs 2):

Erfreulich ist, dass unsere Forderung nunmehr nachgekommen wurde und neben den Typenschein optional auch ein Datenauszug für Fahrzeuge mit nationaler Typengenehmigung möglich sein soll.

Zu Z 11 (§ 30a Abs 7):

Auch diese Änderung entspricht dem Wunsch der Wirtschaft und wird daher begrüßt.

Zu Z 14 (§ 33 Abs 1a):

Die nunmehr vorgesehene Regelung ist praxisgerechter und wird zu einer Kostenersparnis führen.

Zu Z 23 (§ 49 Abs 6):

Die mit einer früheren KFG-Novelle getroffene Festlegung, wonach bei selbstfahrenden Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h, Zugmaschinen und Motorkarren, an denen nur eine Kennzeichentafel angebracht ist, an der Vorderseite weißes rückstrahlendes Material von der Mindestgröße einer Kennzeichentafel anzubringen ist, sorgt seit In-Kraft-Treten dieser unglücklichen Formulierung für Verwirrung. Der dafür nötige Platz ist bei modernen Zugmaschinen, an denen die Motorhauben und deren Kühlfläche bis auf den letzten

Quadratzenimeter ausgenützt wird, um gleichzeitig die Sicht nach vorne zu optimieren, nicht vorhanden. Nur wenn die Zugmaschine mit massiver Einschränkung ihrer eigentlichen Zweckbestimmung konstruiert wird, kann dieser Platz für das weiße Schild in der Größe einer Kennzeichentafel geschaffen werden.

Wir ersuchen den § 49 Abs 6 KFG so abzuändern, dass für selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h, Zugmaschinen und Motorkarren lediglich ein Kennzeichen an der Rückseite des Fahrzeuges anzubringen ist. Sollte diese Anliegen nicht verwirklicht werden können, so sollte zumindest der Nebensatz „von der Mindestgröße einer Kennzeichentafel“ ersatzlos gestrichen werden.

Aus einem Erlass des BMVIT geht hervor, dass es nicht auf die Größe sondern vielmehr auf die rückstrahlende Wirkung des weißen rückstrahlenden Materials ankommt. Wir sind der Überzeugung, dass der Entfall des weißen rückstrahlenden Materials an der Vorderseite von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen, Zugmaschinen und Motorkarren keinerlei Sicherheitsrisiken in sich birgt und auch keine verkehrsregeltechnische Nachteile mit sich bringt.

Zu Z 25 (§ 51 Abs 4):

Das Verfahren bei Verlust oder Diebstahl von Kennzeichentafeln muss jedenfalls vereinfacht und dadurch die Kosten erheblich reduziert werden. Vor allem für Wunsch Kennzeichen, die auf betrieblich relevanten Nummernserien basieren, ist die Sperre problematisch, da oft die gesamte betriebliche Fahrzeugfassung und damit auch die Systematik umgestellt werden müsste. Durch derartige Sperren verursachte „Löcher in Nummernserien“ haben bei Betriebsprüfungen und dergleichen oftmals zu einem ungerechtfertigten und unzumutbaren Rechtfertigungsbedarf geführt.

Zu Z 27 (§ 101 Abs 1 lit. e):

Wir begrüßen ausdrücklich die Neufassung dieser Bestimmung. Die bisher geltende Formulierung hat sowohl bei der Exekutive als auch bei Lenker/Unternehmen zu Unverständnis geführt. Auch wird die Möglichkeit, dass der Bundesminister durch Verordnung mehrere Details festlegen kann als praxisgerechter angesehen.

Die Praxis hat gezeigt, dass die Umsetzung der Ladungssicherheitsvorschriften, insbesondere die Berücksichtigung der entsprechenden EN-Normen nicht immer möglich ist. Oftmals verfügen die Fahrzeuge nicht über die entsprechenden Ausrüstungen oder die Verpackung des Transportgutes lässt eine Ladungssicherung durch Kraftschluss nicht zu. In diesem Zusammenhang muss sichergestellt werden, dass alle am Transport Beteiligte (Verpacker, Verlader, Lenker, etc.) ihre

Verantwortung wahrnehmen. Das Abschieben der Verantwortung zur Ladungssicherung ausschließlich auf Lenker und Güterbeförderungsunternehmer kann keinesfalls zielführend sein.

Zu Z 28 (§ 102 Abs 1):

Für das generelle Mitführen von Ausdrucken aus dem digitalen Kontrollgerät gibt es in den europarechtlichen Normen keine Grundlage; durch die Mitführverpflichtung der Fahrerkarte ergibt sich auch keine Notwendigkeit.

Nicht einzusehen ist, dass im Fall eines Mischbetriebes (wechselweise Verwendung von Fahrzeugen mit analogen bzw. digitalen Tachographen durch einen Lenker) nun festgelegt werden soll, dass der Lenker bei Fahrten mit einem Fahrzeug mit analogem Tachograph für jene Zeiträume, in denen er im mitführungspflichtigen Zeitraum ein Fahrzeug mit digitalem Tachograph gelenkt hat, nun alle Tagesausdrucke mitführen soll. Hier muss das Mitführen der Fahrerkarte ausreichen, die der Behörde ohnedies die Kontrolle jener Zeiträume, in denen der Lenker ein Fahrzeug mit digitalem Tacho gelenkt hat, ermöglicht. Es ist davon auszugehen, dass die Exekutive bei Kontrollen eine Fahrerkarte auslesen kann.

Die Anfertigung von Ausdrucken wäre nicht nur ein unverhältnismäßiger Aufwand, sondern würde auch zu einer fast unüberblickbaren Papierflut (Thermopapierstreifen in unterschiedlicher Länge - auch schlecht lesbar und teuer) führen. Wir sprechen uns gegen diese Änderung aus - die Auflage ist den Betrieben nicht zumutbar.

Zusätzlich werden insbesondere aus Sicht der Verkehrswirtschaft folgende Änderungen im KFG notwendig:

1. Kennzeichnung emissionsarmer Fahrzeuge:

Da vom Nachtfahrverbot oftmals LKW der Schadstoffklassen Euro 4 oder Euro 5 ausgenommen sind, wäre für eine entsprechende rasche Kontrolle eine Kennzeichnung dieser schadstoffarmen Fahrzeuge sinnvoll. Ähnlich wie die „L-Tafel“ für lärmarme Kraftfahrzeuge sollte eine Kennzeichnung für schadstoffarme Fahrzeuge erfolgen.

2. Österreichweit einheitliche Vorgangsweise bei festgestellten Gewichtsüberschreitungen:

Um eine österreichweit einheitliche Vorgangsweise zu gewährleisten, sollte folgende Regelung zumindest im Erlassweg umgesetzt werden: bis 2 % Überschreitung sollte mit Abmahnung gemäß § 21 VSTG, bis maximal 5 % mit Organmandat vorgegangen werden und die Zwangsmaßnahme für das Abstellen des Fahrzeuges wäre aus unserer Sicht erst

bei Überschreitung des technischen Höchstgewichtes erforderlich.

3. Insbesondere im Hinblick auf die Problematik der Ladungssicherung bei Schüttgütern wäre eine Überschreitung der im Gesetz normierten Höchstachslast um 10 % - sofern dies auch technisch möglich ist - notwendig. Insbesondere bei Schotterfahren können durch Betriebsbremsungen Verrutschungen des Ladegutes und in der Folge eine Verschiebung der Achslasten möglich sein, die jedoch in keinsten Weise verkehrsgefährdend sind. Daher sollte eine Zwangsmaßnahme wie in § 102 KFG normiert erst ab einer Überschreitung von 10 % erfolgen dürfen.
4. Zu § 43 KFG - Abmeldung von Fahrzeugen:
Insbesondere bei der Auflösung einer Zulassungsbesitzgemeinschaft kann es zu Problemen bei der Abmeldung von Fahrzeugen kommen. Wird der dauernde Standort des Fahrzeuges entgegen dem erklärten Willen des Zulassungsbesitzers/Halters verlegt, so muss es jedem der Zulassungsbesitzer möglich sein, das Fahrzeug abmelden zu können. Unabhängig von zivilrechtlichen Ansprüchen wäre es auch aus Sicht der Versicherungswirtschaft notwendig, im Gesetz eine explizite Abmeldeverpflichtung zu normieren, um nicht eine Vielzahl von „Schwarzfahrten“ (d.h., jene Fahrten, die ohne bzw. entgegen dem Willen des Zulassungsbesitzers stattfinden) gewähren zu müssen. Die bisher im Erlasswege normierte Regelung sollte daher ins Gesetz aufgenommen werden.
§ 43 KFG müsste entsprechend ergänzt werden, dass der Zulassungsbesitzer/Halter jedenfalls verpflichtet ist, das Fahrzeug abzumelden, wenn der dauernde Standort - insbesondere dann, wenn dies entgegen dem ausdrücklichen Wunsch des Zulassungsbesitzers erfolgt - verlegt wird.
5. Zu § 44 KFG:
In einem anhängigen Aufhebungsverfahren kann das Fahrzeug zwar noch abgemeldet werden, es ist für die Zulassungsstelle allerdings nicht erkennbar, aus welchem Grund das Aufhebungsverfahren eingeleitet wurde. Wir regen daher an, dass in Fällen der Aufhebung der Zulassung aus „technischen Gründen“ die Zulassungsbescheinigung von der Behörde nur dann einbehalten wird, wenn die Aufhebung der Zulassung bereits rechtskräftig ist.
6. Verwendungsverpflichtung von Winterreifen/Mitnahmeverpflichtung von Schneeketten:
Insbesondere bei Probe- und Überstellungsfahrten kommt es bei der Mitnahmepflicht von Schneeketten immer wieder zu Problemen. Gemäß § 102 Abs. 8 a sind Fahrzeuge, mit

denen Probe- oder Überstellungsfahrten durchgeführt werden, von der Verpflichtung zur Verwendung von Winterreifen im angeführten Zeitraum ausgenommen. Leider wurde die seitens der Wirtschaftskammer geforderte Ausnahme hinsichtlich der Schneekettenmitführungspflicht für Probe- und Überstellungsfahrten nicht aufgenommen.

Insbesondere bei Überstellungsfahrten von Fahrzeugen in jene Länder, in denen keine Schneeketten benötigt werden, stellt der Rücktransport der Schneeketten (Gewicht von ca. 80 kg) ein unlösbares Problem dar. Es sollte daher auch für Probe- und Überstellungsfahrten die Ausnahme von der Mitführungspflicht von Schneeketten normiert werden. Sollte unserer Forderung nicht gefolgt werden, so wäre aus unserer Sicht zumindest eine Wahlmöglichkeit zu normieren, dass bei Probe- oder Überstellungsfahrten entweder die Antriebsräder mit Winterreifen ausgerüstet sind oder bei Verwendung von Sommerreifen Schneeketten mitzuführen wären.

7. Anpassung der Gewichtsgrenzen bei zweiachsigen Omnibussen:

Speziell bei Kontrollen der Exekutive hat es sich gezeigt, dass mit dem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von 18 t für zweiachsige Omnibusse nicht das Auslangen gefunden werden kann. Durch die Vorschreibung von vielen sicherheitstechnischen Zusatzeinbauten auf EU-Ebene wurde das Eigengewicht der Fahrzeuge um ca. 1,7 t erhöht, ohne jedoch die erlaubten Höchstgewichte an diese Umstände anzupassen. Unter Annahme einer vollen Auslastung aller zugelassenen Plätze wird dadurch das durchschnittliche Personengewicht inklusive Reisegepäck auf weniger als 71 kg reduziert. Nachdem die technische Ausstattung der Fahrzeuge jedenfalls eine Erhöhung des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes auf 20 t erlauben, ohne dass dadurch die Verkehrssicherheit gefährdet wird, haben einige EU-Mitgliedstaaten höhere Grenzwerte (z.B. 19 t in Belgien, Frankreich, Luxemburg und Portugal) festgelegt. Aufgrund der Interpretation des EuGH ist es jedoch nicht mehr zulässig, von der EU-Richtlinie abzuweichen und auch nur für den nationalen Bereich höhere Grenzwerte vorzusehen. Somit müssten auch die anderen Staaten ihre Gewichtsgrenzen der EU-Richtlinie anpassen. Auf europäischer Ebene müsste daher die EU-Richtlinie 96/53/EG an die technische Entwicklung im Fahrzeugbau und insbesondere das höchste zulässige Gesamtgewicht von zweiachsigen Omnibussen an den Stand der Technik angepasst werden. Wir ersuchen, dass sich das zuständige Ressort für eine entsprechende Änderung auf EU-Ebene einsetzt.

8. Änderung in § 103 Abs. 1 KFG:

Mit einer der letzten Novelle zum Güterbeförderungsgesetz wurden die Kontrollbestimmungen auch auf Kraftfahrzeuge bis 3,5 to hzG ausgedehnt. Eine Maßnahme, die zur besseren Kontrolle und zur Erhaltung der wettbewerbsrechtlichen Rahmenbedingungen dient. In diesem Zusammenhang müsste jedoch auch die Regelung des § 103 abs. 1 Z 5 KFG auf diese Verhältnisse angepasst werden. Daher sollte die Beifügung „... von mehr als 3.500 kg ohne die Beistellung eines Lenkers ...“ wegfallen und somit diese Bestimmung auch für gewerblich genutzte Kraftfahrzeuge bis 3,5 to hzG Geltung bekommen.

In diesem Zusammenhang sollte in § 103 Abs. 1 Z 5 eine zusätzliche lit. e aufgenommen werden, wonach anhand der Gewerbeberechtigung nachzuweisen ist, dass sie zur Ausübung des Güterbeförderungsgewerbes mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte 3,5 to nicht übersteigt, berechtigt sind.

9. Überschreitung der Breite für „lof-Anhänger“:

Analog zu den Zugmaschinen, wo die größte Breite von 2,55 m durch das Anbringen von Rädern bis 3,0 m überschritten werden darf, wird eine entsprechende Regelung für die Anhänger gefordert.

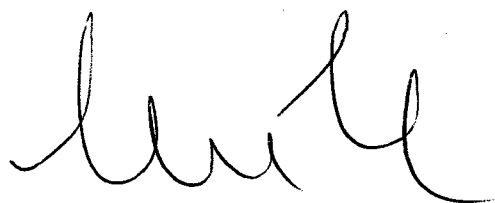
10. Mit einer der letzten Novellen wurde auch bei den „Übungsfahrten“ vorgeschrieben, dass der Bewerber im Rahmen der dualen Fahrausbildung mindestens 1000 km Fahrpraxis nachweisen muss. Nachdem es zu Unterschiedlichkeiten im Rahmen der Vollziehung kommt, ersuchen wir eine Regelung vorzusehen, dass dieser Praxisnachweis (Fahrtenprotokoll) auch der Behörde vorzulegen ist.**11. Änderungswunsch zu § 42 Abs. 1 bzw. § 43 Abs. 8 KFG:**

Am 1.1.2007 sind bekanntlich die Bestimmungen des neuen Unternehmensgesetzbuches (UGB) in Kraft getreten.

Darunter fällt auch eine gesetzliche Anordnung für Inhaber von OEG und KG, bis spätestens 1.1.2010 ihren Firmennamen im Firmenhandbuch abzuändern. Dies hat natürlich auch zur Folge, dass die zwingenden Bestimmungen des § 42 Abs. 1 zur Anwendung gelangt und rund 30.000 betroffene Mitglieder österreichweit den Zulassungsschein innerhalb von kürzester Frist auf die neue Firmenbezeichnung ändern lassen müssten. Nachdem die Rechtspersönlichkeit ident bleibt, erhebt sich die Frage, ob

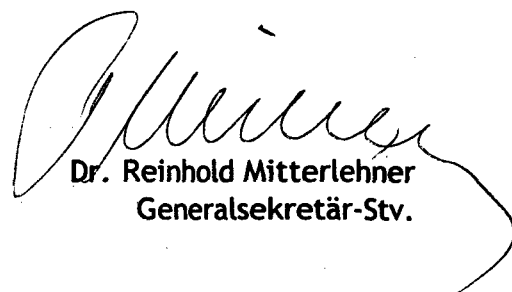
es notwendig ist, den Zulassungsschein ebenfalls zu ändern. Wir ersuchen daher, entweder bei Erlass klar zu stellen, dass eine Änderung des Zulassungsscheins nicht erforderlich ist oder - sollte unserer Rechtsansicht nicht gefolgt werden - eine Ergänzung des § 43 Abs. 8 vorzunehmen, damit eine kostengünstige Änderung gewählt werden kann.

12. Abschließend möchten wir wiederum auf die Problematik der „Mehrfachbestrafung“ hinweisen. Die Einhaltung der kraftfahrrechtlichen Bestimmungen hinsichtlich der Pflichten des Unternehmers wird dann zu Schwierigkeiten führen, wenn der betroffene Unternehmer gar keine Möglichkeit hatte, z.B. im Rahmen eines Beladungsvorganges Einfluss auf die Beladung und deren Sicherung zu nehmen. Wir ersuchen daher, die kraftfahrrechtlichen Bestimmungen hinsichtlich der Verantwortlichkeit der einzelnen Betroffenen, wie z.B. Lenker, Unternehmer sowie Belader, etc. nochmals zu überprüfen und gegebenenfalls praxisgerechter zu gestalten.



Dr. Christoph Leitl
Präsident

Freundliche Grüße



Dr. Reinhold Mitterlehner
Generalsekretär-Stv.