



Bundesministerium für Verkehr, Innovation  
und Technologie  
Stubenring 1  
1011 Wien

Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien  
T 0590900DW | F 05909004030  
E [verkehrs politik@wko.at](mailto:verkehrs politik@wko.at)  
W [wko.at/vp](http://wko.at/vp)

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
GZ. BMVIT-170.031/0002-II/ST4	Vp 25638/28/08/Dr.GS/Sa	4024	18.08.2008
27.06.2008	Dr. Günter Schneglberger		

**Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird;  
30. KFG-Novelle, Begutachtung**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Wirtschaftskammer Österreich bedankt sich für die Übersendung der Unterlagen zur geplanten 30. KFG-Novelle. Wir erheben gegen das geplante Vorhaben keinen Einwand, moderne Dokumenten-Technologie auch in diesem Bereich einzuführen, solange die Chipkarte optional neben dem traditionellen papierenen Zulassungsdokument ausgegeben wird. Eine Umstellung weg von dem papierenen Dokument auf ausschließlich die Chipkarte müssten wir wegen der zu erwartenden Probleme vor allem im Nicht EU-Ausland ablehnen.

Klarzustellen ist, dass die Entgegennahme des Antrages auf Ausstellung einer Chipkartenzulassungsbescheinigung (und der anderen damit zusammenhängenden Tätigkeiten) auch vom Katalog der übertragenen Aufgaben in § 40 a Abs. 5 KFG erfasst ist.

**Zu den einzelnen Bestimmungen:**

**Zu § 41a Abs. 6:**

Die hier beschriebene Regelung erscheint hinterfragenswert. Die Einführung der Chipkarte hatte eigentlich zum Ziel, papierene Dokumente zu beseitigen. Es stellt sich daher die Frage, warum die auf dem Chip gespeicherten Zusatzinformationen auf einem zusätzlichen Beiblatt mitgeführt werden müssen. Der Umstand, dass Kontrollorgane eventuell keine entsprechenden Lesegeräte bei ihren Fahrzeugkontrollen mitführen, kann nicht die Begründung sein, dass die

elektronischen Informationen in Papierform mit dieser modernen Dokumentationsart vom Fahrzeuglenker mitzuführen sind. Diese Vorgehensweise wird aus unserer Sicht ein Hindernis für die schnelle Verbreitung der Chipkarte darstellen.

**Zusätzlich zu den vorher vorgebrachten Anmerkungen erlauben wir uns, folgende Wünsche für eine KFG-Novelle vorzubringen:**

**Zu § 4 Abs. 6 - Höhenbegrenzung:**

Gemäß § 4 Abs. 6 KFG ist die größte Höhe eines Kraftfahrzeuges mit 4 m in Österreich begrenzt. Dieser Wert orientiert sich an der Richtlinie 96/53/EG, der für innerstaatliche und grenzüberschreitende Verkehre in der Gemeinschaft ebenfalls vier Meter als Maximalwert festschreibt. Die Wirtschaftskammer Österreich ersucht das BMVIT bei der EU eine Novellierung der vorgenannten Richtlinie zu beantragen, in der die Höhenbegrenzungen für bestimmte Fahrzeuge novelliert werden soll. Aus unserer Sicht besteht ein Bedarf bei Fahrzeugtransportern, Tiertransportern sowie „Volumentransportern“, die die weit verbreiteten 1 m hohen Gitterboxen der Fahrzeugindustrie in drei Lagen transportieren sollen.

**Zu § 4 Abs. 7 - Anpassung der Gewichtsgrenzen bei zweiachsigen Autobussen:**

Zweiachsige Autobusse dürfen derzeit ein hzG von 18 t aufweisen. Zusätzliche Ausrüstung - insbesondere während der Winterzeit - umfangreiches Reisegepäck sowie erhöhte Durchschnittsgewichte der Reisenden sorgen für Überschreitungen dieser Gewichtsgrenze bei zweiachsigen Reisebussen. Die zuständigen Behörden in Belgien, Frankreich, Luxemburg, Portugal und Ungarn haben diese Problematik erkannt und lassen für den nationalen Verkehr zweiachsige Omnibusse mit höheren Gesamtgewichten, als in der EU-Richtlinie 96/53/EG angegeben, zu. Wir bitten daher das BMVIT, bei der EU anzuregen, die vorgenannte Richtlinie zu novellieren. Ziel sollte es sein, den für zweiachsige Autobusse angegebenen Wert um zumindest 10 % zu erhöhen.

**Zu § 4 Abs. 7a KFG - Doppelbereifung bei Holztransporten:**

§ 4 Abs. 7a KFG regelt, dass Fahrzeuge zum Rundholztransport aus dem Wald ein hzG von 44 t aufweisen dürfen, sofern der Anhänger mit Doppelbereifung ausgerüstet ist. Das BMVIT hat mit Schreiben vom 27.04.2007 festgehalten, dass sogenannte „Super Single Tires“ in den Dimensionen 425/55/R195 und 385/65/R225 als technisch gleichwertig wie die in § 4 Abs. 7a geforderte Doppelbereifung anzusehen sind.



Bei Kontrollen richten sich jedoch die Beamten nach dem Gesetzestext im KFG, welche eine Doppelbereifung vorsehen. Die Wirtschaftskammer Österreich regt daher an, § 4 Abs. 7a KFG nach dem Begriff „Doppelbereifung“ mit der Diktion „oder einem gleichwertigen Super Single Tire“ zu ergänzen. Die Frage der Gleichwertigkeit wäre in Folge durch einen entsprechenden Erlass des BMVIT festzuhalten.

**Zu § 101 Abs. 5 bzw. § 104 Abs. 9 KFG - Frist zur Bescheiderlassung:**

Anträge für Sondertransporte sind bei der zuständigen Behörde einzubringen, die infolge verpflichtet ist, „über solche Anträge ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber drei Monate nach deren Einlangen, den Bescheid zu erlassen.“ Transportunternehmen, die Sondertransporte durchführen, sehen sich immer wieder mit der Problematik konfrontiert, dass in Zeiten von modernen Kommunikationstechniken eine dreimonatige Bearbeitungszeit als zu lange angesehen wird. Im Sinne einer Verfahrensbeschleunigung wird daher angeregt, diese Frist auf maximal einen Monat zu verkürzen, wobei auch festzuhalten wäre, dass die jeweiligen Anträge chronologisch nach dem Einlangen behandelt werden sollen. Die Realität zeigt, dass es hier zu sehr unterschiedlichen Vorgehensweisen in den einzelnen österreichischen Bundesländern kommt.

**Zu § 102 Abs. 12 lit. g - Neuregelung der Gewichtstoleranzen:**

Die derzeitige Regelung führt insbesondere in den Wintermonaten zu untragbaren Härtefällen. Fahrzeuge erleiden durch die wetterbezogenen Auswirkungen Gewichtsveränderungen (z.B. nach einem Regen, wenn das Transportgut nicht durch eine Plane geschützt war, nach Schneefall, ...). So führt eine Gewichtsüberschreitung von mehr als 2 % zum Abstellen des Fahrzeuges. In diesem Zusammenhang erinnern wir an den seinerzeitigen Toleranzerlass mit folgender Regelung:

Bis 2 %: Abmahnung gemäß § 21 Verwaltungsstrafgesetz,

Von 2 % bis 5 %: Organmandat,

Ab 5 %: Anzeige sowie bei Überschreiten des technischen Höchstgewichtes des Fahrzeuges abstellen und umladen.

Wir ersuchen das BMVIT, bei einer geringfügigen Überschreitung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes in Anlehnung an die in Deutschland übliche Handhabung die oben vorgeschlagenen Toleranzbestimmungen in das KFG aufzunehmen.

**§ 103 Abs. 1 Z 4 und 5 KFG - Vermietung von Omnibussen, LKW, Sattelzugfahrzeugen:**

Die Wirtschaftskammer Österreich bittet um Aufnahme der Möglichkeit für Fahrschulen, Omnibusse und Lkw für Schulungs- und Prüfungsfahrten von den entsprechenden Gewerbebetrieben zu mieten. In Bezug auf Omnibusse gibt es derzeit nur einen Erlass, der diese Möglichkeit regelt. Um den Fahrschülern/Innen trotz sinkender Nachfrage in den einzelnen Fahrschulen moderne Fahrzeuge zur Verfügung stellen zu können, ist die Berücksichtigung dieser Möglichkeit notwendig.

Wir bitten um Berücksichtigung.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.



Freundliche Grüße

Dr. Christoph Leitl  
Präsident



Mag. Anna Maria Hochhauser  
Generalsekretärin