

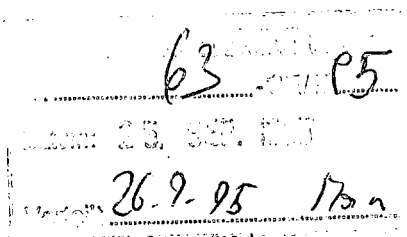


aktiv für Sie

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22, Postfach 534

Bundeskammer  
für Arbeiter und Angestellte

Präsidium des Nationalrates  
Dr-Karl-Renner-Ring 3  
1010 Wien



Prinz-Eugen-Straße 20-22  
A-1041 Wien, Postfach 534

☎ (0222) 50165

May Peyerl

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	☎ DW	2593	Datum
-	VP-6311	Dipl Ing Engleder	FAX	2627	20.09.95

Betreff:

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem  
das Kraffahrgesetz 1967 geändert wird  
(19. KFG-Novelle)

Die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte übersendet 25 Exemplare ihrer Stellungnahme zu dem im Betreff genannten Gesetzentwurf zur gefälligen Information.

Die Präsidentin:

Eleonora Hostasch

Beilage



Der Direktor:

iA

Dipl. Ing. Bernhard Engleder



*aktiv für Sie*

A-1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22, Postfach 534

Bundeskammer  
für Arbeiter und Angestellte

Bundesministerium für öffentliche  
Wirtschaft und Verkehr  
Radetzkystr 2  
1031 Wien

Prinz-Eugen-Straße 20-22  
A-1041 Wien, Postfach 534

☎ (0222) 50165

<i>Ihr Zeichen</i>	<i>Unser Zeichen</i>	<i>Bearbeiter/in</i>	 <i>DIV</i>	2593	<i>Datum</i>
170.022/2-1/7/95	VP/6311	Mag Ru/Hen	FAX	2627	12.09.95

*Betreff:*

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem  
das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird  
(19. KFG-Novelle)

Die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte nimmt zu oa Entwurf wie folgt Stellung:

#### Zu Z 1 (§ 2 Z 4)

Die Definition für "Kraftrad" soll nunmehr an die Terminologie der EG-Richtlinie angepaßt werden: Es soll unter diesen Begriff nur mehr ein Kraftfahrzeug mit zwei Rädern subsumiert werden.

Es wird darauf hingewiesen, daß mit dieser Änderung zahlreiche Bestimmungen in KFG und KDVB angepaßt werden müßten, die noch immer eine Unterscheidung zwischen ein- und mehrspurigen Krafträdern kennen; mehrspurige Krafträder kann es nach der beabsichtigten Novelle nicht mehr geben.

#### Zu Z 5 (§ 2 Z 31a)

Die Bundesarbeitskammer spricht sich gegen die Neuaufnahme des Begriffes "Leergewicht" aus, auch wenn dieser in den einschlägigen EG-Richtlinien verwendet werden sollte. Da die neue Definition nahezu ident mit jener des in der nationalen Gesetzgebung langjährig

gebräuchlichen Begriffes "Eigengewicht" (§ 2 Z 31) ist und dieser Begriff sowohl in KFG als auch KDV verwendet wird, sollte eher der die Definition für das Eigengewicht ergänzt als ein neuer Begriff im KFG eingeführt werden.

#### Zu Z 8 (§ 3)

Hier erfolgt eine Anpassung der Einteilung von Kraftfahrzeugen und Anhängern an die Klassifizierung der EG-Richtlinie. Nach § 3 Abs 1 Z 1 werden "Krafträder und zwei- und dreirädrige Fahrzeuge" weiter untergliedert. Nachdem "Krafträder" per definitionem (§ 2 Z 4) nunmehr ein Kraftfahrzeug mit zwei Rädern sein soll, könnte § 3 Abs 1 Z 1 lediglich "Krafträder und dreirädrige Fahrzeuge" lauten.

In § 3 Abs 1 Z 1.1 wird der Begriff "Kleinkrafträder" verwendet, der jedoch in den Bestimmungen des § 2 nicht definiert wird.

Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, daß in die KDV im Zuge der EG-Rechtsanpassungen ein eigener § 20 b eingefügt wurde, der bereits die Fahrzeugklasseneinteilung der EG-Richtlinien in österreichisches Recht übernommen hat. Diese Bestimmung erscheint mit der gegenständlichen Novellierung obsolet.

#### Zu Z 9 (§ 4 Abs 6 Z 3)

Zur Frage der Anhebung der Maximallänge von Omnibussen von 12 m auf 15 m verweist die Bundesarbeitskammer neuerlich auf ihre ablehnende Stellungnahme vom 29. 5. dJ.

Im Erlaß ZI 179.342/37-I/95 vom 5. 7. dJ wird klar darauf hingewiesen, daß in einem jüngsten Stellungnahmeverfahren erhebliche Bedenken gegen die Zulassung von Omnibussen mit 15 m Länge geäußert wurden. Die Bundesarbeitskammer hält die in diesem Erlaß hervorgehobenen Möglichkeiten, die Fahrzeuge durch die Erteilung von Ausnahme- bzw Routengenehmigungen zum Zwecke der Erprobung zuzulassen, bzw Ausnahmegenehmigungen für ausländische Kraftfahrzeuge im Transit für die Dauer von zwei Monaten zu erteilen, für ausreichend.

Darüber hinaus wird auf den Protokollerlaß über eine Besprechung vom 19. und 20. Oktober 1993 mit den Verkehrsreferenten der Bundesländer (ZI 170.303/26-I/7/93) hingewiesen, in dem festgehalten ist, daß auch im EG-Raum noch keine grundsätzliche Einigung über die Genehmigungsfähigkeit derartiger Busse erzielt worden ist und daher kein Grund besteht, solche

Busse zuzulassen. Nach Auffassung der Bundeskammer hat sich an dieser Situation nichts Wesentliches geändert.

#### Zu Z 10 (§ 14 Abs 2)

Hinsichtlich der neuen Bestimmung für Tagfahrleuchten in Abs 2 wird angeregt, gleichlautende Montagevorschriften wie für Scheinwerfer (§ 14 Abs 1) aufzunehmen. Es erscheint sinnvoll, daß auch jedes Paar der Tagfahrleuchten in gleicher Höhe und symmetrisch zur Längsmittellebene des Fahrzeuges angebracht sein müssen.

#### Zu Z 18 (§ 28 Abs 3a)

Die Bundesarbeitskammer lehnt die Ausdehnung der Möglichkeiten der Herabsetzung des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes auf Fahrschulfahrzeuge ab. Die Ausbildung von Lenkern von Schwerfahrzeugen durch die Fahrschulen erscheint sowohl in Theorie als auch vor allem in der Praxis äußerst unzureichend. Gerade im Praxisunterricht sollten Verhaltensweisen im Umgang mit Beladung, Fahrdynamik usw trainiert werden. Gerade aus diesem Grund hat der Gesetzgeber in § 65c KDV Mindestgewichte für Schulfahrzeuge festgesetzt, die im Rahmen der Lehrlingsausbildung zum Beruf "Berufskraftfahrer" eingesetzt werden. Eine Heruntertypisierung von Fahrschulfahrzeugen erscheint daher geradezu kontraproduktiv zu einer qualifizierten praktischen Ausbildung zu sein und kann durch steuerliche bzw versicherungsrechtliche Vorteile nicht begründet werden.

#### Zu Z 21 (§ 31 Abs 2)

Nunmehr soll sichergestellt werden, daß auch der rechtmäßige Besitzer eines Fahrzeuges einen Antrag auf Einzelgenehmigungen stellen darf. Hinsichtlich des örtlich zuständigen Landeshauptmannes wurde eine diesbezügliche Regelung im zweiten Satz für den Besitzer vergessen.

#### Zu Z 23 (§ 34 Abs 1a)

Durch den neuen Abs 1a wird der Begriff "historische Fahrzeuge " neben § 2 Z 43 ein zweites Mal definiert. Die Bundesarbeitskammer schlägt daher vor, die beiden Definitionen zusammenzuführen, damit der Begriff "historisches Fahrzeug" klar und einheitlich festgelegt wird.

Darüber hinaus sollte die hier vorgeschlagene Definition mit dem Erlaß ZI 190.500/2-I/8-95 vereinheitlicht werden; dort ist das Baujahr nicht mit 1.1.1970 limitiert bzw auch ein Mindestalter von 20 Jahren vorgesehen.

#### Zu Z 24 (§ 34 Abs 4)

Wie schon in § 31 Abs 2 müßte auch in dieser Bestimmung der Begriff "ordentlicher Wohnsitz" durch "Hauptwohnsitz" ersetzt werden.

#### Zu Z 28 (§ 40a)

Die Ausgliederung der Fahrzeugzulassung an private Zulassungsstellen (Versicherungsunternehmen) wird seitens der Bundesarbeitskammer grundsätzlich positiv beurteilt.

Die vorgesehenen Regelungen scheinen akzeptabel, wenn auch tatsächlich budgetäre Einsparungsmöglichkeiten gegeben sind. Dazu ist es notwendig, konkrete Schnittstellen zwischen behördlichen Aufgaben und den jenen der privaten Zulassungsstellen zu definieren. Es kann mit Einsparungen erst dann gerechnet werden, wenn die ermächtigten Zulassungsstellen sämtliche Aufgaben der Zulassung übernehmen, ohne daß gleichzeitig auch die Möglichkeit einer Zulassung bei der Behörde - somit ein paralleles Zulassungssystem - weiter bestehen bleibt.

Es wird vorgeschlagen, Abs 5 Z 1 wie folgt zu ändern: "1. Die übertragenen Angelegenheiten im Rahmen ihrer Ermächtigung auf Antrag für ihre Versicherungsnehmer sowie für Versicherungsnehmer an deren Versicherer, die im Sprengel der Behörde keine privaten Zulassungsstellen eingerichtet haben, zu besorgen." Es könnte sonst der Fall eintreten, daß Versicherungsnehmer eines anderen Versicherers bspw in Horn abgelehnt werden, weil der Versicherer in Wien ohnedies eine Zulassungsstelle eingerichtet hat.

Darüber hinaus müßten sämtliche Bestimmungen, die sich bisher auf Zulassungstätigkeiten der Behörde beziehen (§49 Abs 1, § 55 Abs 1, § 57a Abs 6, § 61 Abs 4), die jedoch nunmehr in § 40a geregelt wurden, angepaßt werden.

#### Zu Z 31 (§ 48 Abs 2)

Die wechselseitige Zulassung von PKW und Motorrad wird grundsätzlich begrüßt. Dies erleidet jedoch insofern eine Einschränkung, als eine wechselseitige Zulassung nur dann vorgenom-

men werden kann, wenn das Kennzeichentafelformat bei beiden Fahrzeugen verwendbar ist. Damit wird diese Möglichkeit wesentlich eingeschränkt.

#### Zu Z 36 bis Z 44 (§§ 55 bis 57a)

Grundsätzlich werden die hier getroffenen Änderungsvorschläge hinsichtlich der Herauslösung einzelner Fahrzeugkategorien aus dem Regime der wiederkehrenden Überprüfung und der Zuweisung zur wiederkehrenden Begutachtung sowie Regelungen bezüglich den Kostenbeitrag befürwortet.

Die Bundesarbeitskammer kann der vorgesehenen Aufnahme von Lastkraftwagen mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t sowie Spezialkraftwagen über 3,5 t in die Bestimmungen über die wiederkehrende Begutachtung (§ 57a) jedoch nur unter folgenden Bedingungen zustimmen:

- ◆ Hinsichtlich der genannten Fahrzeuge muß bei der wiederkehrenden Begutachtung der gleiche Prüfungsumfang und damit auch die Qualität der Begutachtung, wie sie bisher nach § 57 gegeben war, weiterhin gewährleistet werden.
- ◆ Es ist vorzusehen, daß bei der wiederkehrenden Begutachtung eine Regelung eingeführt wird, die dem bisherigen § 57 Abs 6 entspricht, wonach auch bei der wiederkehrenden Begutachtung für die oben genannten Fahrzeuge der Typenschein oder der Bescheid über die Einzelgenehmigung vorgelegt werden muß. Es handelt sich hierbei um vorwiegend einzeltypisierte Fahrzeuge, die aufgrund des Einzelgenehmigungsbescheides bezüglich ihrer Gesetzeskonformität überprüft werden können.
- ◆ § 57a Abs 2 a sollte hinsichtlich der ermächtigten Vereine oder Reparaturwerkstätten, die in Zukunft Schwerfahrzeuge bzw Spezialkraftwagen begutachten, strikter abgefaßt werden. Es sollten die Landeshauptmänner verpflichtet werden, jährliche stichprobenartige Kontrollen durchzuführen.

Die im Entwurf vorgeschlagene Regelung darf keinesfalls dazu führen, daß die Kontrollen und Überprüfungen von Lkw weniger streng als bei den derzeit mit der Durchführung betrauten Landesprüfstellen erfolgen. Erfahrungsgemäß besteht in gewissen Fällen durchaus auch die Gefahr von Gefälligkeitsgutachten und damit einhergehend eine Reduzierung der Verkehrssicherheit von Schwerfahrzeugen. Da gerade Lkw im Schnitt pro Jahr wesentlich mehr Kilometer als Pkw zurücklegen und - sofern sie kraftfahrtechnische Mängel aufweisen - schon allein aufgrund ihrer wesentlich größeren Masse ein sehr viel höheres Gefährdungspotential darstellen,

sollte regirose Sanktionen für die Begutachtungsstellen (zB Entzug der Ermächtigung bei Verstößen gegen gesetzliche Bestimmungen) verhängt werden können.

Zu Z 52 (§ 99 Abs 1a)

Die Bundesarbeitskammer befürwortet den zweijährigen Versuch des Fahrens mit Licht auch am Tag. Er müßte jedoch mit einer Untersuchung über die Unfallentwicklung verbunden werden.

Legistisch wird darauf hingewiesen, daß es nach der neuen Definition des § 2 Z 4 keine "mehrspurigen Krafträder" gibt. Weiters sollte statt dem Wort "stets" die Worte "während des Fahrens" verwendet werden.

Zu Z 54 (§ 101 Abs 4)

Aufgrund der Stellungnahme zu Z 9 des Entwurfes sollte auch dieser Satz gestrichen werden.

Zu Z 55 (§ 103 Abs 1 Z 4)

Hier sollte eine sprachliche Verbesserung erfolgen, da der "Zulassungsbesitzer" ohnedies schon zu Beginn des Abs 1 genannt wird.

Zu Z 57 (§ 104 Abs 1)

Aufgrund der Stellungnahme zu Z 9 des Entwurfes kann auch hier die Novellierung unterbleiben.

Die Präsidentin:

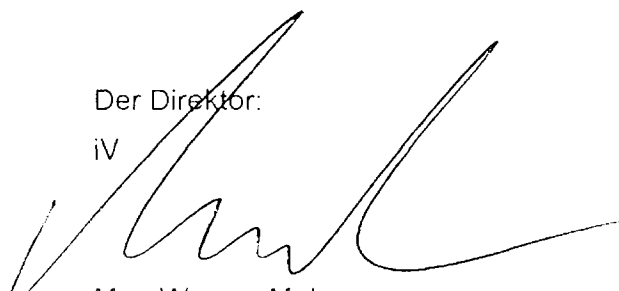


Eleonora Hostasch



Der Direktor:

iv



Mag Werner Muhm