



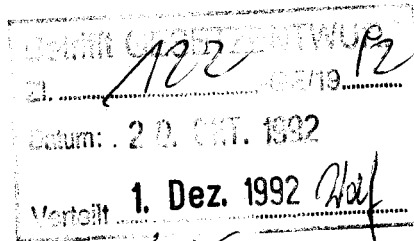
13/SN-253/ME
1 von 9

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

H. Klausgraber

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

☎ Durchwahl 2593

Datum

-

VP-ZB-6111



18.11.1992

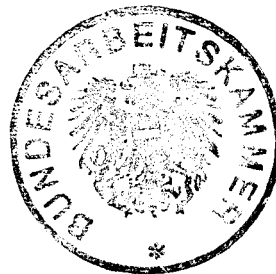
Betreff:

Kraftfahrgesetz 1967
EWR-Anpassungs-Novelle
Stellungnahme

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

Der Präsident:

Willy Vayler



Der Direktor:

G. J. ...

Beilagen



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
1030 Wien

Bekannt G E S E T Z E N T W U R F	
Zl.	122 1992
Datum: 20. OKT. 1992	
Verteilt	

Prinz-Eugen-Straße 20-22

A-1041 Wien, Postfach 534

☎ (0222) 50165

A. Klausgraber

Ihr Zeichen
124.115/112-
I/2/92

Unser Zeichen
VP/Ru/6111

Durchwahl 2593
FAX

Datum
10.11.1992

Betreff:

Entwurf einer Novelle zum
Kraftfahrgesetz 1967 (EWR-Anpas-
sungs-Novelle)
(S t e l l u n g n a h m e)

Die Bundeskammer für Arbeiter und Angestellte begrüßt grundsätzlich den vorliegenden Entwurf einer 15. Kraftfahrgesetz-Novelle, durch den eine Anpassung an die Bestimmungen der EG erfolgt.

Zu einzelnen Regelungen wird wie folgt Stellung genommen:

Zu Z 2 (§ 4 Abs 8)

Hier werden die höchst zulässigen Achslasten auf das Niveau der EG-Richtlinien angehoben. Dagegen besteht seitens der Bundesarbeitskammer grundsätzlich kein Einwand.

Mit der 12. KFG-Novelle wurde trotz ablehnender Stellungnahme der Bundesarbeitskammer in § 4 Abs 8a die Möglichkeit geschaffen, daß zweiachsige Omnibusse das höchste zulässige Gesamtgewicht und die höchste zulässige Achslast um 10 % überschreiten dürfen, wenn

- 2 -

sie in besonders straßenschonender Bauweise ausgestattet sind. Begründet wurden diese Maßnahmen in den Erläuterungen damit, daß es damals in den Nachbarländern bereits höhere Grenzwerte gab und Wettbewerbsnachteile für die österreichische Wirtschaft vermieden werden sollten.

Mit der jüngsten KFG-Novelle zur Umsetzung des Transitvertrages und mit dem gegenständlichen Entwurf erfolgt nun eine Angleichung an die Gewichtslimits der EG. Der Weiterbestand dieser Ausnahmeregelung für österreichische Omnibusse, die alle angeführten Höchstgrenzen um 10 % überschreiten dürfen, erscheint nicht mehr gerechtfertigt.

Aus diesen Gründen fordert die Bundesarbeitskammer die ersatzlose Streichung des § 4 Abs 8a KFG.

Zu Z 3 (§ 24 Abs 2)

Die Bestimmung, wonach Lastkraftwagen und Sattelzugfahrzeuge mit einem Eigengewicht von mehr als 3.500 kg und Omnibusse mit einem geeigneten Fahrtschreiber ausgerüstet sein müssen, sollte nach Auffassung der Bundesarbeitskammer in dieser Form nur mehr bis zum 31.12.1994 in Kraft bleiben. Nach den Intentionen des gegenständlichen Novellierungsentwurfes, der eine Anpassung an das EG-Recht vorsieht, wird die Bestimmung für jene Fahrzeuge und Beförderungen aufrechterhalten, die vom Geltungsbereich der EG-Verordnungen Nr 3820/85 und 3821/85 ausgenommen sind. Für die Verordnung Nr 3821/85 gibt es laut Artikel II Abs 2 für nationale Transporte eine Übergangsfrist bis zum 31.12.1994.

Nach Auffassung der Bundesarbeitskammer sollte nach diesem Zeitpunkt eine annähernd gleiche Bestimmung im KFG für Fahrzeuge existieren, die durch die EG-Verordnung nicht berührt werden. Hierbei sollte eine Anpassung der Formulierung "Eigengewicht von mehr als 3.500 kg" an diejenige der EG-Verordnung Nr 3820/85

getroffen werden. Weiters sollten im Sinne einer Klarstellung jene Fahrzeuge und Beförderungsarten taxativ aufgezählt werden, für die weiterhin eine Ausrüstungspflicht mit Fahrtschreibern in Österreich besteht.

Zu Z 7 (§ 102 Abs 1 dritter Satz)

Der zweite Halbsatz lautet: "Es darf pro Kalendertag nur ein Schaublatt im Fahrtschreiber eingelegt sein, in das der Name des jeweiligen Lenkers einzutragen ist; ...". Aus dieser Formulierung wurde bisher abgeleitet, daß das Schaublatt im Fahrtschreiber nur fahrzeugbezogen ausgelegt werden kann. Im Sinne einer Angleichung an das EG-Recht vertritt die Bundesarbeitskammer jedoch den Standpunkt, daß das Schaublatt personenbezogen gestaltet werden müßte. Weiters stimmt die Festlegung auf einen Kalendertag ebenfalls nicht mit dem EG-Recht überein. Es wird daher vorgeschlagen, diesen Halbsatz wie folgt zu formulieren: "Es darf pro Person und pro Arbeitstag nur ein Schaublatt im Fahrtschreiber bzw im Kontrollgerät eingelegt sein, in das der Name des jeweiligen Lenkers einzutragen ist."

Zu Z 8 (§ 102 Abs 11b)

Hier ist vorgesehen, daß die Kontrollen regelmäßig und in der Weise durchzuführen sind, daß jedenfalls der Richtlinie des Rates Nr 88/599/EWG entsprochen wird.

Nach Ansicht der Bundesarbeitskammer ist die genannte Richtlinie zu wenig konkretisiert; ein bloßer Verweis auf die Richtlinie genügt nicht. Es wird darauf hingewiesen, daß zum Beispiel in Artikel 2 Abs 1 der genannten Richtlinie vorgeschrieben wird, daß die Mitgliedstaaten eine Regelung für angemessene, regelmäßige Kontrollen auf der Straße und auf den Geschäftsgrundstücken der Unternehmen erlassen sollen. Zu diesem Zweck wurde zum Beispiel in der BRD eine eigene Verordnung über die Kontrollen gemäß der

- 4 -

Richtlinie 88/599/EWG (EGKontrollRV) vom 6.6.1990 erlassen, um die Bestimmungen der EG-Richtlinie zu präzisieren und umzusetzen.

Aus Sicht der Bundesarbeitskammer ist es auch in Österreich erforderlich, eine eigene Verordnung mit konkreten Regelungen zur Umsetzung der gegenständlichen Richtlinie zu erlassen. Es müßte daher in diesem Absatz eine Verordnungsermächtigung aufgenommen werden.

Zu Z 8 (§ 102 Abs 11c)

Hier wird festgelegt, daß die örtlich zuständigen Arbeitsinspektorate von den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht zu verständigen sind, wenn ein Lenker, "der in einem Dienstverhältnis zu einem Unternehmen steht (unselbständiger Lenker)", eine Übertretung der Bestimmungen über die Lenk- und Ruhezeiten oder der Schaublatfführung begeht.

Die Bestimmungen über die Einhaltung der "Lenk- und Ruhezeiten oder der Schaublatfführung" richten sich gemäß EG-Recht und in Österreich nach den Novellen der Gesetze im Güter- und Personenbeförderungsrecht nicht nur an den unselbständigen Lenker, sondern auch an den selbstfahrenden Unternehmer. Aus diesem Grund müßte dieser Absatz dahingehend erweitert werden, daß die hier angeführten Organe bei diesen Lenkern die zuständige Konzessionsbehörde zu benachrichtigen haben, da sich bei Verstößen gegen die Lenk- und Ruhezeitvorschriften Auswirkungen auf die Zuverlässigkeit des Unternehmens ergeben.

Weiters ist die Bundesarbeitskammer der Meinung, daß die Erläuterungen zur Klarstellung einen Hinweis enthalten sollten, wonach der Informationsfluß von Benachrichtigungen nicht nur von den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht hin zu den Arbeitsinspektoraten erfolgen sollte, sondern auch umgekehrt von den Arbeitsinspektoraten zur

Konzessionsbehörde funktionieren muß, um wirksame Aussagen über die Zuverlässigkeit eines Unternehmens treffen zu können.

Zu Z 9 (§ 102 Abs 12 lit i)

Die hier vorgenommenen Änderungen hinsichtlich der Sanktionsmöglichkeiten bei Verstößen gegen die Lenk- und Ruhezeiten und die Schaublattbenutzungsvorschriften werden ausdrücklich begrüßt.

Nach Ansicht der Bundesarbeitskammer müßte jedoch lit i) um den Tatbestand der "Verwendung eines nicht ordnungsgemäß ausgefüllten Schaublattes" ergänzt werden. Lit j) sanktioniert nur Verstöße gegen die Vorschriften über die Benutzung des Schaublattes gemäß EG-Verordnung Nr 3821/85. Es werden jedoch daneben auch in Zukunft Fahrtschreiber nach dem KFG zum Einsatz kommen. Für den Mißbrauch der Benutzervorschriften bezüglich der Fahrtschreiberschaulblätter müßten daher ebenfalls Sanktionsmöglichkeiten vorgesehen werden.

Zu § 103 Abs 4

Diese Bestimmung über die Pflicht des Zulassungsbesitzers bezüglich der Fahrtschreibervorschriften sollten im Sinne einer Angleichung an EG-Recht erweitert werden.

Die Bundesarbeitskammer regt an, Artikel 15 der Verordnung (EWG) Nr 3820/85 hier in den Gesetzestext zu übernehmen. Somit wäre klargestellt, daß der Zulassungsbesitzer (Unternehmer) sowohl für die den beiden EG-Verordnungen (Nr 3820/85 und Nr 3821/85) unterliegenden Beförderungen, als auch für die dem KFG unterliegenden Fahrten für die Einteilung und Zeitplanung der Fahrten verantwortlich ist.

Zu Z 13 (§ 134 Abs 1 1. Satz)

Hier wird festgesetzt, daß derjenige, der diesem Gesetz bzw den zu diesen Gesetz erlassenen Verordnungen oder den Artikeln 6 bis 9 der Verordnung (EWG) Nr 3820/85 sowie der Verordnung (EWG) Nr 3821/85 zuwider handelt mit einer Geldstrafe bis zu S 30.000,- zu bestrafen ist. Hier wurden lediglich Bestimmungen zur Sanktionierung aufgenommen, in denen der Lenker als Normadressat genannt ist.

Wie bereits zu Z 8 (§ 102 Abs 11c) ausgeführt, richten sich die beiden EG-Verordnungen nicht nur an den unselbständigen Lenker, sondern enthalten sehr wohl auch Verpflichtungen des Zulassungsbesitzers (Unternehmer).

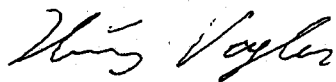
Nach Auffassung der Bundesarbeitskammer müßte daher die Strafsanktion des § 134 Abs 1 auch auf die Artikel 10, 14 und 15 der EG-Verordnung Nr 3820/85 ausgedehnt werden.

Abschließend eine Bemerkung zu § 2 (Begriffsbestimmungen) des KFG i.d.g.F.: Ziffer 20 definiert mit den "Motorkarren" eine Kraftfahrzeugkategorie, welche das EG-Recht derzeit noch nicht kennt. Motorkarren werden industriell lediglich in Österreich sowie in der Schweiz gefertigt, die freie Zirkulation des Produktes in EG- bzw EFTA-Raum ist nicht möglich, denn auch die kraftfahrrechtlichen Bestimmungen der EG-Mitgliedsländer enthalten keine Regelungen für Motorkarren. Es gibt kein einheitliches Genehmigungs- bzw Zulassungsverfahren. Um die vorhandenen Exporthindernisse zu beseitigen, stehen die Produzenten (Fa Lindner in Kundel, Reformwerk in Wels) in Verhandlung mit der EG, um eine Definition der Motorkarren in den EG-Richtlinien zu erreichen. Als Begriffsbestimmung, mit deren Übernahme ins EG-Recht angeblich in absehbarer Zeit auch zu rechnen ist, wurde vorgeschlagen: "Als Motorkarren gelten Kraftfahrzeuge auf Rädern mit wenigstens zwei Achsen, einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 7.000 kg und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr

als 40 km/h. Sie sind mit Ladepritschen ausgestattet und besonders zum Ziehen, Schieben, Tragen oder zur Betätigung bestimmter Geräte, Maschinen oder Anhänger eingerichtet."

Es wird angeregt, seitens des do Ministeriums zu prüfen, ob nicht in diesem Bereich eine (vorweggenommene) Anpassung an das EG-Recht sinnvoll wäre.

Der Präsident:



Der Direktor:

