
1102 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXII. GP

Bericht des Verkehrsausschusses

über die Regierungsvorlage (1000 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 (26. KFG-Novelle), die 3. und die 4. Kraftfahrgesetz-Novelle geändert werden

Mit der vorliegenden 26. Novelle zum Kraftfahrgesetz soll in verschiedenen Punkten aktuellen Entwicklungen Rechnung getragen werden und es sollen zeitgemäße Lösungen verwirklicht werden, wie zB Schaffung einer Genehmigungsdatenbank, in der die fahrzeugspezifischen Daten der genehmigten Fahrzeuge gespeichert werden. Dadurch wird es auch zu Erleichterungen beim Direktimport von Fahrzeugen kommen, da die Zulassung auf Basis einer Übereinstimmungsbescheinigung (COC-Papier) ermöglicht wird. In diesem Zusammenhang werden Aktualisierungen der Genehmigungsvorschriften vorgenommen.

Weiters werden die Begriffsbestimmungen für einige Anhängerkategorien neu gefasst, um diese in eine logischere Systematik zu bringen. Die 40-t Gewichtsgrenze wird nunmehr ausdrücklich im KFG verankert. Sicherheitsgurte sollen auch in schweren LKW der Klasse N3 vorgeschrieben werden.

Die Kennzeichnung bestimmter Fahrzeuge mit „H-Tafeln“ bzw. „E-Tafeln“ kann entfallen.

Es wird ein abgestuftes Sanktionssystem geschaffen, um gegen Zulassungsstellen bzw. ermächtigte Versicherungen vorgehen zu können, wenn diese die ihnen übertragenen Aufgaben im Zusammenhang mit der Zulassung von Fahrzeugen nicht korrekt wahrnehmen.

Für technische Büros-Ingenieurbüros wird die Möglichkeit eröffnet, zur Begutachtung und Prüfung von Fahrzeugen ermächtigt zu werden.

Um die Verkehrssicherheit zu verbessern, soll auch tagsüber Licht verwendet werden. Überbreite landwirtschaftliche Fahrzeuge sollen eine gelbrote Warnleuchte verwenden dürfen.

Die Bestimmungen über die Personenbeförderung in § 106 werden neu gefasst und auch die Bestimmungen über die Verwendung von Sicherheitsgurten und den Gebrauch von Sturzhelmen in das KFG eingebaut. Die bisherigen Regelungen in der 3. und der 4. KFG-Novelle können daher aufgehoben werden.

Bei der Beförderung von Kindern in Omnibussen im Gelegenheitsverkehr, ausgenommen tägliche Beförderungen von und zu einer Schule oder einem Kindergarten, soll die Zahlregel 3:2 auf 1:1 geändert werden und eine entsprechende Sicherung der Kinder vorgesehen werden.

Weiters wird die Grundlage für eine sog. duale Ausbildung zum Führerschein geschaffen. Der seit 1955 unveränderte Strafraum soll angehoben werden, die Einhebung von Geldstrafen durch Zwangsmaßnahmen erleichtert werden und einige aktuelle Richtlinien umgesetzt werden. Insbesondere die Umsetzung der Richtlinie 2003/37/EG (die Betriebserlaubnisrichtlinie für Iof-Fahrzeuge) bringt eine Reihe neuer Definitionen und neuer Fahrzeugeinteilungen mit sich.

Der Verkehrsausschuss hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 22. September 2005 in Verhandlung genommen. Einstimmig wurde im Sinne des § 40 Abs. 1 des Geschäftsordnungsge setzes beschlossen, den Beratungen folgende Experten beizuziehen: Generalsekretär Dr. Rudolf **Hellar** (ARBÖ), Dr. Othmar **Thann** (KfV), Dr. Hugo **Haupfleisch** (ÖAMTC), Dipl.-Ing. Wolfgang **Rauh** (VCÖ) sowie Dipl.-Ing. Dr. Ernst **Pfleger**. An der Debatte beteiligten sich außer den genannten Experten und außer dem Berichterstatter Abgeordneten Klaus **Wittauer** die Abgeordneten Dr. Gabriela **Moser**, Petra **Bayr**, Werner **Miedl**, Heidemarie **Rest-Hinterseer**, Dipl.-Ing. Elke **Achleitner**, Mag. Karin **Hakl**,

Peter **Marizzi**, Dipl.-Ing. Mag. Roderich **Regler**, Gerhard **Reheis** sowie die Staatssekretäre im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Eduard **Mainoni** und Mag. Helmut **Kukacka** und der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Hubert **Gorbach**.

Im Zuge der Debatte haben die Abgeordneten Klaus **Wittauer** und Werner **Miedl** einen Abänderungsantrag eingebracht, der wie folgt begründet war:

„Zu Punkt 1 (neue Z 11a betreffend § 4 Abs. 7b):

Damit soll ein dringendes Problem für Fahrzeuge mit druck- und vakuumfestem Tank gelöst werden. Diese Fahrzeuge, die im Dienste der Umwelt als Kanalreinigungsfahrzeuge oder für die Bioabfallsammlung eingesetzt werden, haben aufgrund ihres komplexen und schweren Spezialaufbaues (Mehrgewicht von 2 500 bis 7 000 kg) Probleme mit den zulässigen Gewichtsgrenzen, sodass oft ein wirtschaftlicher Betrieb nicht gewährleistet ist. Daher sollen für diese Fahrzeuge höhere Gewichte zugelassen werden.

Zu Punkt 2

Änderung des in Z 30 enthaltenen § 28a Abs. 1:

Die Richtlinie 2003/37/EG wurde durch die Richtlinie 2004/66/EG geändert. Es soll auch der Verweis auf diese neue Richtlinie aufgenommen werden, damit kein Vertragsverletzungsverfahren wegen Nichtumsetzung dieser Richtlinie droht.

Änderung des in Z 31 enthaltenen § 28a Abs. 6 und des in Z 32 enthaltenen § 28b Abs. 1:

Hier wird dem Umstand Rechnung getragen, dass in bestimmten Fällen ein COC-Dokument nicht (mehr) ausgestellt werden kann (insbes. wenn das Fahrzeug bereits im Ausland zugelassen war). In diesen Fällen wird ein Datenauszug aus der Genehmigungsdatenbank vorgesehen. Dieser Datenauszug ist dann in weiterer Folge bei der Zulassung vorzulegen.

Weiters entfällt die Wortfolge „wenn keine Bedenken bestehen, dass das Fahrzeug dem genehmigten Zustand entspricht“.

Damit soll vermieden werden, dass gestützt auf diese Formulierung Hürden bei direkt importierten Fahrzeugen geschaffen werden, indem das Fahrzeug einer vorhergehenden Prüfung unterzogen wird, ob es tatsächlich unverändert ist, um diese „Bedenken“ auszuräumen. Dies könnte wieder zu einem Handelshemmnis und zu einem (neuerlichen) Vertragsverletzungsverfahren führen.

Änderung des in Z 33 enthaltenen § 28b Abs. 5:

Hier gilt das vorhin zu Z 31 und Z 32 Gesagte, mit der Abweichung, dass der Datenauszug aus der Genehmigungsdatenbank vom Landeshauptmann herzustellen ist.

Änderung des in Z 34 enthaltenen § 29 Abs. 1 und Abs. 2:

Es gibt Fälle, in denen für bestimmte Fahrzeuge, die zwar in den Betriebserlaubnisrichtlinien erfasst sind, noch keine EG-Betriebserlaubnis erteilt werden kann, weil zB noch nicht alle Einzelrichtlinien vorliegen. Daher ist in diesen Fällen weiterhin eine nationale Typengenehmigung möglich. Dies wird im letzten Satz des Abs. 1 berücksichtigt.

Im Abs. 2 wird die Änderung der Richtlinie 2003/37/EG berücksichtigt.

Zu Punkt 3 (Änderung der in Z 43 enthaltenen § 33 Abs. 2 und 3):

Redaktionelle Anpassung.

In Abs. 2 und 3 wird noch vom Typenschein gesprochen. Das muss auf Genehmigungsdokument geändert werden.

Zu Punkt 4 (Änderung der Z 46 betreffend § 34 Abs. 3):

Ergänzend zur Regierungsvorlage wird im Abs. 3 der Verweis auf den § 28 Abs. 3 richtiggestellt. Durch Änderung des § 28 Abs. 3 handelt es sich nunmehr um die Z 2 und nicht mehr wie bisher um die Z 4.

Zu Punkt 5 (Änderung der Z 48 betreffend § 37 Abs. 2 lit. a):

In bestimmten Fällen wird es notwendig sein, einen Datenauszug, der aufgrund der Bestimmungen des § 28a Abs. 6 oder § 28b Abs. 1 oder Abs. 5 hergestellt werden kann, als Nachweis bei der Zulassung vorzuzeigen. Das wird nunmehr berücksichtigt.

Zu Punkt 6 (Änderung der Z 75 betreffend § 57a Abs. 3):

Vor kurzem wurde ein Fehler im BGBl. I Nr. 60/2003 (22. KFG-Novelle) betreffend § 57a Abs. 3 (Begutachtungsfristen) entdeckt. Bei der Drucklegung des Bundesgesetzblattes ist am Ende der Z 4 eine Zeilenschaltung entfallen und der Schlussteil dieses Absatzes (dass die Behörde auch einen anderen Tag

als Stichtag festlegen kann und dass die Begutachtung auch bereits ein Monat vor bzw. bis 4 Monate nach dem Stichtag vorgenommen werden kann) ist damit zum Bestandteil der Z 4, die eigentlich nur historische Fahrzeuge betrifft, geworden.

Da die Z 4 nunmehr in geänderter Fassung wiedergegeben wird, wären die unverzichtbaren Regelungen dieses Schlussteiles verloren.

Infolge der Dringlichkeit kommt eine Druckfehlerberichtigung nicht in Frage, außerdem müsste dann aufwendig nachgeforscht werden, wo der Fehler tatsächlich passiert ist.

Daher soll der ganze § 57a Abs. 3 in der richtigen Fassung in der Novelle wiedergegeben werden.

Zu Punkt 7 (Entfall der bisherigen Z 76 und Ummumerierung der bisherigen Z 77 bis 81):

Da der § 57a Abs. 3 zur Gänze neu gefasst wird, kann die bisherige Z 76 betreffend § 57a Abs. 3 Z 4 entfallen. Dadurch werden die bisherigen Z 77 bis 81 nunmehr als Z 76 bis 80 bezeichnet.

Zu Punkt 8 (neue Z 81 betreffend § 92):

In der Regierungsvorlage sollten die derzeit in verschiedenen Paragrafen und Absätzen des KFG verstreuten gefahrgutspezifischen Bestimmungen (zB §§ 29, 31, 41, 57a, ..) ersatzlos entfallen.

Nunmehr besteht der Wunsch der Länder, unterstützt durch die Fachabteilung des Ministeriums, diese gefahrgutspezifischen Bestimmungen erst mit Ende Juni 2007 zu streichen, um einen vernünftigen Übergang zu gewährleisten. Es sollten die bisher in verschiedenen Paragrafen enthaltenen Bestimmungen in einer Übergangsregelung im neuen § 92 Abs. 2 zusammengefasst werden.

Zu Punkt 9 (Änderung der Z 83 betreffend § 99 Abs. 5a):

Um die Akzeptanz zu erhöhen und um dem subjektiv als sehr störend empfundenen Umstand entgegenzuwirken, dass mit dem Abblendlicht auch zahlreiche andere Beleuchtungseinrichtungen mitleuchten, die tagsüber aber nicht für notwendig erachtet werden, werden für die Verwendung des Abblendlichtes als Tagfahrlicht auch spezielle Schaltungen ermöglicht, dass beim Einschalten der Zündung nur Abblendlicht nach vorne leuchtet und das Begrenzungslicht und die Schlussleuchten nicht mitleuchten.

Da eine solche Schaltung der ECE-Regelung Nr. 48 und den Regelungen des § 14 Abs. 3 und 4 widerspricht, wonach beim Einschalten des Abblendlichtes immer auch das Begrenzungslicht und die Schlussleuchten mitleuchten müssen, wird ausdrücklich klargestellt, dass die Bestimmungen des § 14 Abs. 3 und 4 in diesen Fällen nicht gelten.

Zu Punkt 10 (Änderung der Z 103 betreffend § 135 Abs. 16):

Die neuen Bestimmungen betreffend die Verwendung von Licht am Tag sollen mit 15. November 2005 in Kraft treten.

Die neuen Bestimmungen betreffend Fälschungssicherheit der Typenscheine (§ 30 Abs. 2) sollen nicht, wie bisher in § 135 Abs. 16 Z 2 vorgesehen, bereits mit 1. Oktober 2006, sondern erst später zugleich mit den Änderungen betreffend die Genehmigungsdatenbank in Kraft treten.

Die Bestimmungen über die Genehmigungsdatenbank sollen nicht mit 1. Jänner 2007 in Kraft treten, sondern erst mit 1. Juli 2007. Damit ist gewährleistet, dass ausreichend Vorlaufzeit für die erforderlichen EDV-Lösungen bei den Herstellern bzw. deren Bevollmächtigten nach Festsetzung der technischen Spezifikationen (Schnittstellen, Formate, ...) in der KDV gegeben ist.

In der Z 3 wird ein Verweisfehler richtiggestellt (§ 30a Abs. 8 statt § 30a Abs.7). “

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des oben erwähnten Abänderungsantrages der Abgeordneten Klaus **Wittauer** und Werner **Miedl** in getrennter Abstimmung teils einstimmig, teils mit Stimmenmehrheit angenommen.

Ferner beschloss der Verkehrsausschuss mit Stimmenmehrheit folgende Feststellung der Abgeordneten Klaus **Wittauer** und Werner **Miedl**:

„Der Ausschuss geht davon aus, dass nach Anhebung des Strafrahmens im § 134 KFG ein auf den jeweiligen Schweregrad des Deliktes abgestellter gestaffelter Strafraum vorgegeben wird, sobald von den Autofahrerclubs ein mit den gesetzlichen Interessenvertretungen, dem Kuratorium für Verkehrssicherheit und Behördenvertretern akkorderter Vorschlag dafür vorgelegt wird.“

Weiters beschloss der Verkehrsausschuss einstimmig folgende Feststellung der Abgeordneten Klaus **Wittauer**, Werner **Miedl**, Kurt **Eder** und Heidemarie **Rest-Hinterseer**:

„Der Verkehrsausschuss geht davon aus, dass innerhalb von 2 Jahren durch wissenschaftliche Untersuchungen die Wirksamkeit von Licht am Tag auf die Verkehrssicherheit untersucht wird und aufgrund dieser Ergebnisse Vorschläge für eine allfällige verbesserte Regelung dem Nationalrat vorgelegt werden.“

Als Berichterstatter für das Plenum wurde Abgeordneter Klaus **Wittauer** gewählt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2005 09 22

Klaus Wittauer

Berichterstatter

Kurt Eder

Obmann