

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und
Technologie
Rechtsbereich Kraftfahrwesen und
Fahrzeugtechnik
Stubenring 1
1011 Wien

Wiedner Hauptstraße 73 | 1045 Wien
T (0)5 90 900DW | F (0)5 90 9004030
E verkehrspolitik@wko.at
W <http://wko.at/verkehrspolitik>

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
GZ: 170.031/0003-II/ST4
5.08.2004

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Vp 25638/30/04/Dr.Gr/Sa
Dr. Michael Grubmann

Durchwahl
4022

Datum
15.09.2004

Entwurf einer 25. KFG-Novelle, einer AZG- und einer ARG-Novelle; Begutachtung

Die Wirtschaftskammer Österreich nimmt zum Entwurf der vorgelegten Gesetzesnovellen wie folgt Stellung:

I. Allgemeine Anmerkungen

Die Einführung des digitalen Kontrollgerätes wird von der Wirtschaftskammer Österreich als wesentliche Maßnahme zur Sicherheit im Straßenverkehr und als Grundlage für einen ausgeglichenen Wettbewerb angesehen. Eine effiziente Kontrolle der Sozialvorschriften im Straßengüterverkehr ist aber nur dann zu erwarten, wenn die Einführung des digitalen Kontrollgerätes in allen 25 Mitgliedstaaten in harmonisierter Weise erfolgt.

Zur Implementierung des Gemeinschaftsrechtes in das österreichische Kraftfahrrecht durch die 25. KFG-Novelle erhebt die Wirtschaftskammer Österreich folgende Forderungen:

- Der Entwurf findet in wesentlichen Bestimmungen (vor allem Änderungen des AZG) keine Deckung in der zugrundeliegenden EG-Verordnung bzw geht weit darüber hinaus; dies wird nicht zuletzt auch aus Wettbewerbsgründen entschieden abgelehnt;
- Die Ausgabe von Fahrer- und Unternehmenskarte sollte grundsätzlich hoheitliche Aufgabe bleiben und durch die Bezirkshauptmannschaft erfolgen;
- Die Ausweitung des Zeitraums von 2 auf 24 Stunden hinsichtlich der Bestrafung von Geschwindigkeitsübertretungen wird entschieden abgelehnt;

- Gefordert wird weiters die Einrichtung eines „Nutzerbeirates“ (wie auch bei der Lkw-Maut); ein solcher Beirat wird als unabdingbar für die Überprüfung der technischen Funktionalität, wie zB Verbesserung der administrativen Handhabung des Systems, angesehen.

Unverständlich ist, warum nicht auch ein Entwurf der entsprechenden Durchführungsverordnung in Begutachtung geschickt wurde. Gerade im Hinblick auf die mit der Einführung des digitalen Kontrollgerätes für die Verkehrswirtschaft entstehenden zusätzlichen Belastungen wäre es notwendig, einerseits die detaillierten Regelungen der Verordnung frühzeitig begutachten zu können und andererseits die mit der Ausstellung der einzelnen Karten zusammenhängenden Kosten zu kennen. Die Wirtschaftskammer Österreich geht davon aus, dass die Kosten für die Fahrerkarte grundsätzlich von der Person zu tragen sind, die Inhaber einer Lenkberechtigung ist. Ein Überwälzen dieser Kosten auf den Unternehmer wird entschieden abgelehnt.

Aus Sicht der Wirtschaftskammer kommen folgende zusätzliche Belastungen auf die Wirtschaft zu:

- Kosten für die Unternehmerkarte;
- Mehrkosten für die Anschaffung des digitalen Kontrollgerätes und dessen Einbau;
- Mehrkosten für die Wartung und die Reparatur bzw Wiederbeschaffung;
- Mehraufwand für Aufbewahrung der Daten aus Kontrollgerät und Fahrerkarten;
- Schulungskosten für die Handhabung des Kontrollgerätes durch den Lenker;
- Kosten für ein entsprechendes EDV-Programm zur regelmäßigen Datenabspeicherung auf externen Datenträgern;
- Kosten der Herstellung zusätzlicher Sicherungskopien;
- Kosten der Datenaufbereitung für das Arbeitsinspektorat;
- Mehraufwand für die Parallelführung von analogen und digitalen Arbeitsaufzeichnungen;

Damit ist für die Betriebe ein immenser (kostspieliger) und unzumutbarer Verwaltungsaufwand verbunden. Vor allem ist jedoch zu bedenken, dass Kleinbetriebe in der Regel nicht über die notwendige EDV-Infrastruktur verfügen, um diesen gesetzlichen Verpflichtungen nachkommen zu können. Obwohl daher die Einhaltung der Vorschriften im Einzelfall unzumutbar sein wird, muss der Unternehmer im Fall der Unterlassung dieser Verpflichtungen trotzdem mit einer Bestrafung rechnen.

Nicht nur aus Sicht der Verkehrswirtschaft, sondern auch insbesondere aus Sicht der Fahrzeugherstellung bzw Fahrzeugfertigung sollten vor Einführung des digitalen Kontrollgerätes folgende Fragen geklärt werden:

1. Die Einführung der neuen, technisch und organisatorisch sehr komplexen Geräte erfordert eine umfassende Erprobung (Systemintegrationstests, Sicherheitstests, Praxiserprobung, Reaktion auf Fehlfunktionen der Geräte, Test der Interoperabilität der verschiedenen Karten mit den unterschiedlichen Geräten) sonst drohen Sicherheitsprobleme. Dauer mindestens 12 Monate beginnend mit serienreifen Kontrollgeräten.
2. Serienstart für den Einbau der Nutzfahrzeuge kann erst unter der Voraussetzung beginnen, dass die Erprobung bei den Fahrzeugherstellern abgeschlossen ist (Verfügbarkeit von serienreifen, zertifizierten und geschlüsselten digitalen EU-Kontrollgeräten - einschließlich Geräte für den Gefahrguttransport -, gültigen Werkstattkarten, erfolgter Personalschulung und Verfügbarkeit von Programmierwerkzeugen).
3. EU-Master-Schlüssel seitens der EU-Kommission (ERCA-KEY) sind noch nicht verfügbar, damit sind keine EU-Schlüssel-Nummern von den Genehmigungsbehörden der Länder (MCA-KEY) zB vom KBA (für Fa. VDOSiemens, Grundig-Semmler), Service des Mines (für Fa. Actia) oder VCA (für Fa. Stoneridge/TVI) verfügbar, um serienreife Geräte schlüsseln und liefern zu können. EG-Typgenehmigungen liegen heute nur von einem Hersteller vor. Derzeit sind nur B- bzw. C-Muster von den EU-Kontrollgeräten vorhanden, mit denen keine ausreichende und verlässliche Erprobung durchgeführt werden kann.
4. Zwingend notwendig ist die Schulung der Kfz-Werkstätten bzw der Werkstätten der Kontrollgerätehersteller und deren Ausstattung mit Updates für Prüfgeräte bzw Download-Werkzeugen (verfügbar ebenfalls erst voraussichtlich ab April 2005).
5. Das EU-Kontrollgerät soll in 29 Ländern (25 EU-Länder und N, CH, FL, ISL) zum 5.8.2005 eingeführt werden; in allen Ländern müssen die technischen und organisatorischen Voraussetzungen (Verfügbarkeit von Karten, Prüfgeräten, Werkstätten-Ausstattung, Schulung des Personals) geschaffen werden. Derzeit ist der Einführungs-Stand in den einzelnen Ländern unbekannt. Es liegen große wirtschaftliche Risiken und nicht einschätzbare Gefahren für die Verkehrssicherheit darin, dass Feldtests mit Karten, Kontrollgeräten und Fahrzeugen offiziell behördenseitig nicht vorgesehen sind.
6. Der Stichtag 5.8.2005 für die Erstzulassung des Fahrzeuges führt zu Schwierigkeiten bei Fahrzeugen, die in mehreren Stufen gefertigt werden bzw Lagerfahrzeuge sind. Aufgrund der Dauer der Komplettierung bzw des Verkaufs der Fahrzeuge sind zB Ausnahmegenehmigungen für auslaufende Serien mit alten Kontrollgeräten oder eine

Übergangsperiode oder die Festlegung des Fertigungstages als Stichtag anstelle des Zulassungstages erforderlich.

II. Zu den einzelnen Bestimmungen:

II.1. 25. KFG-Novelle:

Zu Z 1 (§ 24 Abs 2a):

Die Ausnahme für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen wird nicht zuletzt aufgrund des Angebotes von Transportdienstleistungen durch Landwirte als nicht gerechtfertigt betrachtet.

Zu Z 12 (§§ 102a ff):

1. Kartenausgabestelle:

Die Wirtschaftskammer Österreich wiederholt ihre Forderung, dass die Ausgabe der Fahrerkarten und Unternehmerkarten eine behördliche Tätigkeit ist. Die Bezirksverwaltungsbehörden sind sowohl Führerscheinbehörde 1. Instanz als auch Gewerbebehörde 1. Instanz, was für die Ausgabe von Fahrer- und Unternehmerkarten gleichermaßen spricht. Diese Behörde verfügt somit über sämtliche personenbezogenen Daten, die zur Ausgabe der Fahrerkarten (Führerscheinregister) und Unternehmerkarten (Gewerberegister) erforderlich sind. Außerdem können die Bezirksverwaltungsbehörden eine geographisch flächendeckende Versorgung sehr gut gewährleisten.

Sollte jedoch die Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge - sowie im Entwurf vorgesehen - weiterhin für die Kartenausgabe verantwortlich sein und sich Dritter als Dienstleister bedienen können, sollte jedenfalls eine Vielzahl von Stellen ermächtigt werden. Vor allem könnten die Informationstechnologen und Technischen Büros - Ingenieurbüros eine flächendeckende Versorgung garantieren. Weiters könnten aber auch Teilorganisationen der Wirtschaftskammer selbst wie etwa Fachorganisationen oder andere Servicestellen der Wirtschaftskammerorganisation eine kostensparende und unbürokratische Ausstellung der Unternehmerkarten garantieren. Die im Vorfeld seitens des BMVIT getroffenen Anforderungen - wie etwa, dass jede kleine Bezirksstelle der Wirtschaftskammerorganisation die Unternehmerkarte ausstellen müsste, bzw dass auch Unternehmerkarten für „Nicht-Mitglieder der WKÖ“ ausgestellt werden müssten, gehen weit über die in der EG-Verordnung normierten Voraussetzungen hinaus und sind aus interessenspolitischen Überlegungen abzulehnen.

2. Fahrerkarte:

In § 102a Abs 1 und 2 wird auf jene Lenker Bedacht genommen, die keinen Hauptwohnsitz im EU/EWR-Land (sogenannte Drittstaatangehörige) haben. Diese Personen können eine Fahrerkarte in Österreich beantragen, wenn sie ein rechtmäßiges Beschäftigungsverhältnis in Österreich nachweisen. Damit wird die „Fahrerbescheinigung“ gemäß der EG-Verordnung 2002/484 gemeint sein; daher sollte diese auch explizit im Gesetzestext genannt werden.

Für EU-Bürger ist für die Ausstellung der Fahrerkarte jenes Land zuständig, in dem der entsprechende Lenker seinen Hauptwohnsitz hat. Wie verhält es sich jedoch mit jenen Lenkern, die zwar in einem anderen EU-Mitgliedsstaat (EU 10) den Hauptwohnsitz haben, bei einem österreichischen Unternehmer beschäftigt sind, und die Fahrerkarte in ihrem Heimatland - aufgrund Umsetzungsschwierigkeiten - nicht beantragen können? Werden diese Lenker den Drittstaatangehörigen gleichgestellt? Können diese Lenker eine Fahrerkarte mit Nachweis des aufrechtes Beschäftigungsverhältnisses in Österreich beantragen?

Hinsichtlich der Ausgabe von Fahrer- als auch Unternehmerkarte müsste jedenfalls eine entsprechende Erledigungsfrist in das Gesetz aufgenommen werden. Die Wirtschaftskammer schlägt vor, dass spätestens innerhalb von 24 Stunden nach Antragstellung die entsprechende Karte ausgestellt werden soll.

3. Zu § 102a Abs 3:

Hier sollte ausdrücklich klargestellt werden, dass die Fahrerkarte vom Lenker selbst (als Inhaber der Karte) zu retournieren ist. Keinesfalls darf bei Beendigung des Arbeitsverhältnisses den ehemaligen Arbeitgeber eine Verpflichtung zur Rückgabe, die er nicht gewährleisten kann, treffen.

4. Zu § 102a Abs 5:

Die Bezeichnung „Fahrer“ ist ungenau und sollte durch den Begriff „Lenker“ ersetzt werden. In Abs 5 Z 1 wird der Begriff „Beginn einer Fahrt“ verwendet. Was ist unter „Beginn der Fahrt“ gemeint? Der Verweis auf Art 15 Abs 3 zweiter Gedankenstrich der EG-Verordnung 3821/85 scheint an dieser Stelle unangebracht. Auch die Ziffer 2 in Abs 5 beinhaltet einige Ungereimtheiten.

5. Zu § 102a Abs 8:

Die Lenker haben vor Antritt der Fahrt mit in Österreich zugelassenen Fahrzeugen die

„Lenkeraktivitäten“ gemäß der Verordnung 3821/85 idF der EG-Verordnung 2004/432 Anhang 1b Kapitel III.6.2 manuell einzugeben. Auch die Erläuterungen bleiben eine Erklärung schuldig, was mit dem Begriff „Lenkeraktivitäten“ gemeint ist. Warum wird ein Lenker verpflichtet, sämtliche Lenk- und Ruhezeiten am Ausdruck zu verzeichnen, wenn eine Fahrerkarte nicht verwendet wird? Diese Daten werden ohnehin vom digitalen Kontrollgerät aufgezeichnet und können unabhängig von der Verwendung einer Fahrerkarte jedenfalls ausgedruckt werden und sind von einem Exekutivorgan auch mittels Kontrollkarte jederzeit ablesbar.

6. Zu § 102b:

Beim Aufbau eines Zentralregister für Kontrollgerätekarten sollte jedenfalls sichergestellt werden, dass aus verwaltungsökonomischen Gründen auch die Nutzung von Daten aus bestehenden anderen Registern sichergestellt ist.

Zu Z 14 (§ 103 b):

In Abs 1 wird der Einsatz von Fahrzeugen, die unter die EG-Verordnung 3820/85 fallen, als Beurteilungskriterium herangezogen. Es wird aber nicht erläutert, was unter dem Begriff „Einsetzen“ verstanden wird.

Sofern eine Befristung der Unternehmerkarte in der EG-Verordnung nicht vorgesehen ist, wird die in § 103 b vorgesehene Befristung der Unternehmerkarte mit 5 Jahren abgelehnt.

Hinsichtlich der Ausstellung der Unternehmerkarte vergleiche die Anmerkungen zu § 102 a und § 102 b.

Zu § 103b Abs 4:

In Abs 4 muss jedenfalls klargestellt werden, dass der Zulassungsbesitzer nur vor dem erstmaligen Fahrtantritt das Vorhandensein der Fahrerkarte des Lenkers zu überprüfen hat. Für den laufenden Betrieb ist es faktisch undurchführbar, dass der Unternehmer vor jeder Inbetriebnahme des Fahrzeugs durch den Lenker das Vorhandensein der Fahrerkarte überprüft, weil die Fahrerkarte als persönliches Dokument im Verantwortungsbereich des Lenkers gelegen ist.

Zu Z 18 (§ 134 Abs 1a, erster Satz):

Wenn eine Übertretung im Ausland begangen und bestraft wurde, darf sie im Inland nicht nochmals bestraft werden. Diese Bestimmung aus dem Gemeinschaftsrecht muss auch im KFG übernommen werden.

Zu Z 20 (§ 134 Abs 3a):

In Abs 3a wird nunmehr geregelt, dass eine Geschwindigkeitsübertretung, die anlässlich einer Fahrzeugkontrolle festgestellt wird, dann zu ahnden ist, wenn sie nicht früher als 24 Stunden vor der Kontrolle begangen worden ist. Diese Ausdehnung des bisherigen Zeitraumes von 2 Stunden auf 24 Stunden wird entschieden abgelehnt. Ein Zeitraum von 24 Stunden kann keinesfalls den Anforderungen des Verwaltungsstrafgesetzes hinsichtlich der Bestimmung der Tatzeit und des Tatortes genüge tun.

Weiters wird geregelt, dass für die bisherigen analogen Kontrollgeräte der Zeitraum von 2 Stunden nach wie vor aufrecht bleibt. Eine unterschiedliche Dauer der Möglichkeit rückwirkender Bestrafung bei Verwendung von analogen und digitalen Kontrollgeräten scheint gleichheitswidrig und wird daher seitens der Wirtschaftskammer entschieden abgelehnt. Sowohl für die Verwendung eines analogen Kontrollgerätes als auch für die Verwendung des digitalen Kontrollgerätes sollte eine rückwirkende Bestrafung von Geschwindigkeitsübertretungen lediglich in der Zeitdauer von 2 Stunden vor der Fahrzeugkontrolle normiert werden.

II.2. Novelle zum AZG und zum ARG:**Allgemeine Bemerkungen:**

Der nunmehr übermittelte Gesetzesentwurf stellt eine unter Berücksichtigung der mittlerweile geänderten EU-Rechtslage (Verordnung (EG) Nr. 2135/98 des Rates vom 24. September 1998 in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 432/2004 der Kommission vom 10. März 2004) überarbeitete Fassung des Entwurfes aus dem Vorjahr dar. Im Bereich AZG und ARG entspricht der Entwurf über weite Strecken der „alten Fassung“. Wir erlauben uns daher zunächst auf unsere Stellungnahme vom 26. September 2003 zu verweisen.

Grundsätzlich ist darauf Bedacht zu nehmen, dass den Arbeitgeber lediglich jene Pflichten treffen, die ihm nach dem EU-Recht (bzw dem KFG) zwingend auferlegt sind. Ausweitungen dieser Verpflichtungen im Rahmen des AZG bzw ARG sind abzulehnen.

Zu § 17a Abs 1 AZG:

Im Sinne der oben angeführten Begründung scheint die Regelung des Abs 1 problematisch, die den Arbeitgeber verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, dass der Lenker all seinen Verpflichtungen bezüglich des digitalen Kontrollgerätes nach dem KFG sowie der EWG-VO 3821/85 nachkommt. Nach der Judikatur des VwGH bedeutet dies im Ergebnis, dass der Arbeitgeber weitestgehend auch für jeden Handhabungsfehler des Lenkers verantwortlich ist und es de facto zu einer äußerst problematischen Erfolgshaftung des Arbeitgebers kommt. Eine so weitgehende Verpflichtung des Arbeitgebers ist durch die EWG-VO 3821/85 nicht zwingend vorgegeben.

Zu § 17a Abs 2 AZG:

Das in Abs 2 enthaltene verbindliche Downloading ist nach der EG-Verordnung 3821/85 nicht zwingend vorgesehen und wird daher abgelehnt.

Zu § 17a Abs 3 AZG:

Die in Abs 3 enthaltene 3-Monats-Frist bzw 21-Tage-Frist für die Übertragung der Daten ist aus Sicht der Wirtschaftskammer jedenfalls zu starr bzw zu kurz bemessen. Insbesondere ist die Vorgehensweise bei mehrwöchigen Fahrten zu klären, die über 21 Tage hinausgehen. Die in den EB dargestellte Notwendigkeit, bei derartigen Fahrten dem Fahrer das entsprechende technische Gerät zur Verfügung zu stellen (Laptop), damit dieser das Herunterladen selbst vornimmt, verursacht zusätzlichen Kostenaufwand und ist problematisch. Das Herunterladen der Daten „vor Beginn“ des Beschäftigungsverhältnisses erscheint nicht praktikabel. Vielmehr müsste auf das Herunterladen der Daten „zu Beginn“ abgestellt werden.

Zu § 17a Abs. 4 AZG:

Diese Bestimmung ist problematisch, weil viele Betriebe nicht über die nötige EDV-Ausstattung verfügen, um diese Vorgaben zu erfüllen.

Zusätzlich zu den geplanten Novellierungen ersucht die Wirtschaftskammer folgende Änderungen ins KFG aufzunehmen:

Zu § 4 Abs 7:

Das KFG normiert die zulässigen Achslasten mit 11,5 t pro angetriebene Achse und 10 t für die „gelenkte Achse“. Daraus würde sich ein rein technisches zulässiges Gesamtgewicht von 33 t für Dreiachs-Lkw ergeben. Jedoch wird in § 4 Abs 7 für Dreiachs-Lkw ein maximales höchstes zulässiges Gesamtgewicht von 25 t bzw bei entsprechender Auflage wie Luftfederung etc mit 26 t festgelegt.

Speziell für Holztransporte ersucht die Wirtschaftskammer, das höchste zulässige Gesamtgewicht für Dreiachs-Lkw von derzeit 26 t auf 33 t anzuheben, wobei zur Reduktion des Verschleißes des Straßenbelages, durchaus eine geringere Höchstgeschwindigkeit festgelegt werden kann.

Zu § 4: Gewichtsproblematik bei zweiachsigen Omnibussen:

Die Wirtschaftskammer wiederholt die Forderung, für zweiachsige Omnibusse das höchste zulässige Gesamtgewicht von derzeit 18 t auf 20 t (bzw 19 t) anzuheben. Sollte diese Änderung aus Eu-rechtlicher Sicht nicht möglich sein, so müsste im Erlassweg diese für die österreichische Wirtschaft wettbewerbsverzerrende Regelung saniert werden. Eine Lösung könnte insoweit erzielt werden, dass, sofern lediglich das vom Gesetzgeber festgesetzte höchste zulässige Gesamtgewicht überschritten wird, jedoch das technische Höchstgewicht nicht erreicht wird, von einem Aussteigen von Fahrgästen oder Ausladen von Gepäckstücken und auch von einer Bestrafung Abstand genommen wird.

Zu § 24a Abs 1:

Die Umsetzung der Richtlinie 2002/85 (24. KFG-Novelle) muss hinsichtlich der Fristen und Termine im Einklang mit EU-Regelungen erfolgen. Daher sollte auch der Artikel 4 innerstaatlich umgesetzt werden, wonach die Mitgliedstaaten während eines Zeitraumes von höchstens drei Jahren (ab 1.1.2005 gerechnet) für den nationalen Verkehr Fahrzeuge der Klassen M2 und N2 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t, jedoch weniger als 7,5 t, von der Anwendung dieser Richtlinie ausnehmen können.

Zu § 41 Abs 3:

Die Möglichkeit, Zulassungsscheine in Kopie oder in einer von der Versicherung speziell vermerkten zweiten Ausfertigung auszugeben, soll auch für Taxi- und Mietwagenfahrzeuge geschaffen werden.

Gerade in Unternehmungen des Taxi- und Mietwagengewerbes werden häufig Kfz veruntreut und im Ausland illegal verkauft. Zum Nachweis des Eigentums in europäischen Drittländern ist oft nur der Originalzulassungsschein, jedoch nicht der Typenschein notwendig. Um beabsichtigte Veruntreuungen von Kfz zu verhindern, wäre es vorteilhaft, Lenkern von Taxi oder Mietwagenunternehmungen lediglich Kopien oder eine von der Versicherung speziell ausgestellte Zweitausfertigung übergeben zu können, damit ein entsprechender illegaler Verkauf in europäischen Drittländern verhindert oder zumindest erschwert werden kann.

Zu § 57 und § 57a:

Im Rahmen der wiederkehrenden Begutachtung sollen auch Technische Büros - Ingenieurbüros eingebunden werden; daher müssten die entsprechenden Paragraphen angepasst werden:

§ 57 Abs 4 1. Satz KFG:

Der Landeshauptmann hat für seinen örtlichen Wirkungsbereich auf Antrag Ziviltechniker oder **Technische Büros - Ingenieurbüros (§ 134 GewO)** des einschlägigen Fachgebietes, Vereine oder zur Reparatur von Kraftfahrzeugen oder Anhängern berechnigte Gewerbetreibende, die hinreichend über hiezu geeignetes, die Voraussetzungen des § 125 Abs. 2 Z. 2 erfüllendes Personal und die erforderlichen Einrichtungen verfügen, zur Abgabe von Gutachten für die besondere Überprüfung zu ermächtigen,

Der zweite Satz kann unverändert bleiben, weil der Begriff „Gewerbetreibender“ die Technischen Büros - Ingenieurbüros (§ 134 GewO) miteinschließt und der vorgeschlagene 1. Satz klar die Technischen Büros - I, Ingenieurbüros (§ 134 GewO) einschlägiger Fachrichtung verankern würde. Gleiches gilt im Übrigen für: § 57a Abs 1 Z 4 (1a), letzter Satz; § 57a Abs 2 2. und vorletzter Satz und § 57b KFG.

§ 57a Abs 1 1. Satz KFG:

Der Zulassungsbesitzer eines Fahrzeuges, ausgenommen Motorkarren mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h, hat dieses zu den im Abs. 3 erster Satz festgesetzten Zeitpunkten von einem hiezu gem Abs 2 ermächtigten Ziviltechniker oder **Technischen Büro - Ingenieurbüro (§ 134 GewO)** des einschlägigen Fachgebietes, Verein oder Gewerbetreibenden wiederkehrend begutachten zu lassen, ob es den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit entspricht und, bei Kraftfahrzeugen, ob mit dem Fahrzeug nicht übermäßig Lärm, Rauch, übler Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen verursacht werden können.

§ 57a Abs 1a 1. Satz KFG:

Der Zulassungsbesitzer hat das Fahrzeug dem Ziviltechniker, **Technischen Büro - Ingenieurbüro (§ 134 GewO)**, Verein oder Gewerbetreibenden zur wiederkehrenden Begutachtung vorzuführen und dafür zu sorgen, dass dieses gereinigt ist, sowie den Zulassungsschein vorzulegen.

§ 57a Abs 2 1. Satz KFG:

Der Landeshauptmann hat für seinen örtlichen Wirkungsbereich auf Antrag Ziviltechniker oder

Technische Büros - Ingenieurbüros (§ 134 GewO) des einschlägigen Fachgebietes, Vereine oder zur Reparatur von Kraftfahrzeugen oder Anhängern berechnigte Gewerbetreibende, die hinreichend über hiezu geeignetes Personal und die erforderlichen Einrichtungen verfügen, zur wiederkehrenden Begutachtung aller oder einzelner Arten von Fahrzeugen gem Abs 1 zu ermächtigen.

Begründung:

Technische Büros - Ingenieurbüros sind gemäß § 134 GewO 1994 zu umfassenden Prüfungen und Gutachtenerstellung im Rahmen ihres Fachgebietes berechnigt. Aufgrund der hohen Qualifikation (Universität oder Fachhochschule oder HTL), mehrjähriger Praxis und der Befähigungsprüfung (geregelt in Verordnung vom 28.1.2003 BGBl II 2003/89) sowie der Verpflichtung zur unabhängigen Berufsausübung (Standesregeln BGBl 1990/726) sind Technische Büros - Ingenieurbüros für unabhängige Überprüfungs- und Überwachungstätigkeiten prädestiniert und mit den im § 57a KFG bereits verankerten Gutachtern, wie zB den Ziviltechnikern, vergleichbar.

Technische Büros - Ingenieurbüros sind aufgrund ihres Berufsrechts auch in anderen Materiengesetzen als unabhängige Überprüfer und Überwacher gesetzlich verankert, so zB im § 2 Abs 6 Z 6 Abfallwirtschaftsgesetz 2003 bzw § 3 Z 25 lit d Abfallverbrennungsverordnung (siehe Anlage). Eine Kerntätigkeit der Technischen Büros - Ingenieurbüros ist auch die Sachverständigen- und Gutachtertätigkeit insbesondere für Behörden und den Öffentlichen Auftraggeber (so zB gem § 3 Z 2 in Verbindung mit § 2 Abs 7 Förderungsrichtlinien 2002 für die Umweltförderung im Inland /Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft Umwelt- und Wasserwirtschaft).

Zu § 57a:

National und international werden derzeit größte Bemühungen unternommen, die Abgasvorschriften zu verschärfen, bzw neue Technologien einzuführen, um die entsprechenden Vorgaben der Kyotoziele zu erreichen. Insbesondere wird derzeit die Förderung des Einbaus von Partikelfiltern durch eine Änderung des Normverbrauchsabgabegesetzes diskutiert. In diesem Zusammenhang wiederholt die Wirtschaftskammer Österreich ihre Forderung, dass einerseits alle angemeldeten Kraftfahrzeuge und - nicht zuletzt auch aus sicherheitstechnischen Gründen - alle Anhänger der wiederkehrenden Begutachtung nach § 57a unterliegen sollen. Nur durch eine jährliche Abgasüberprüfung in einer Fachwerkstätte kann sichergestellt werden, dass die im Verkehr befindlichen Fahrzeuge auch tatsächlich den hohen Abgasstandards entsprechen.

Zu § 103:

Das KFG kennt eine Reihe von Verwaltungsübertretungen, die sowohl zu einer Bestrafung des Lenkers als auch des Zulassungsbesitzers führen. Zu nennen sind vor allem die Vorschriften über die Beladung und über den verkehrssicheren Zustand der Kraftfahrzeuge. Zwar setzt die Bestrafung des Zulassungsbesitzers dessen Verschulden voraus; ein solches liegt aufgrund der überzogen hohen Sorgfaltsanforderungen, die die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs an den Zulassungsbesitzer stellt, jedoch in der Regel vor.

In der Praxis können Kontrollen nur stichprobenartig erfolgen. So kann zB nicht bei jedem Beladevorgang eine Kontrolle durch den Unternehmer bzw den verantwortlichen Beauftragten vorgenommen werden. In Zukunft sollten die Behörden aufgrund gesetzlicher Vorgaben an einen angemessenen praxisrelevanten Verschuldensmaßstab gebunden sein.

Zu § 106 Abs 8a:

Gerade in letzter Zeit hat es sich gezeigt, dass das Kraftfahrgesetz aus dem Jahre 1967 oftmals die technische Weiterentwicklung bzw innovative Ideen im Fahrzeugbereich nicht berücksichtigt. Insbesondere sollte in § 106 Abs 8a die Möglichkeit geschaffen werden, für Fremdenverkehrsveranstaltungen auch andere als sogenannte „Bummelzüge“ zuzulassen. Die derzeitige Einschränkung auf eine Geschwindigkeit von maximal 10 km/h ist aufgrund der Weiterentwicklung des Fahrzeugbaus insbesondere auch hinsichtlich der Bremsvorschriften nicht mehr nötig und könnte, so wie etwa bei nicht zum Verkehr zugelassenen landwirtschaftlichen Anhängern, durchaus auch auf 25 km/h hinaufgesetzt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Christoph Leitl
Präsident

Dr. Reinhold Mitterlehner
Generalsekretär-Stv.