



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abt IV/ST4 (Rechtsbereich Kraftfahrwesen
und Fahrzeugtechnik)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65
www.arbeiterkammer.at
DVR 1048384

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65 Fax 501 65	Datum
BMVIT- 170.031/0001- II/ST4/2011	UV-GSt/Ma	Richard Ruzicka	DW 2423 DW 2105	16.01.2012

Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird (31.KFG-Novelle)

Mit der oa Gesetzesnovelle sollen im Wesentlichen die Grundlage für eine § 57a-Begutachtungsplakettenbank geschaffen werden, im Fahrschulbereich die bisherigen Fahrlehrerausweise sowie die Bewilligung für den Begleiter bei Übungsfahrten entfallen (sie wird dem Führerscheinwerber ausgestellt), die Bestimmungen über die behördlichen Befugnisse im Rahmen der Fahrschulinspektion verbessert und schärfere Maßnahmen bei festgestellten Manipulationen von Kontrollgeräten vorgesehen werden.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) begrüßt grundsätzlich den vorliegenden Gesetzesentwurf und nimmt zu einzelnen Regelungen wie folgt Stellung:

Zu Z 12 (§ 24 Abs 5a):

Die Aufnahme von Bestimmungen über die regelmäßige Überprüfungen der ermächtigten Stellen wird von der BAK befürwortet; in diesem Absatz sollte aber aus Gründen der Klarheit nach dem Wort „Ermächtigung“ ein Verweis auf Abs 5 gemacht werden.

Zu Z 21 (§ 39 Abs 1):

Die Bestimmung über die Routengenehmigung für Fahrzeuge, die unter der Bedingung genehmigt wurden, dass sie nur auf bestimmten Straßen verwendet werden, wird erweitert auf Fahrzeuge mit einer EG-Betriebserlaubnis, „deren Abmessungen die in § 4 Abs 6 festgesetzten Höchstgrenzen überschreiten.“ § 4 Abs 6 enthält die nationalen Höchstgrenzen bezüglich Höhe, Breite und Länge von Kraftfahrzeugen und Anhängern.

Dieser Ergänzung um Fahrzeuge mit EG-Betriebserlaubnis steht die BAK grundsätzlich sehr skeptisch gegenüber, weil die EG-Betriebserlaubnis sich nur auf die Abmessungen von Fahrzeugen bezieht, nicht aber die Bedingung beinhaltet, dass diese Fahrzeuge nur für die Verwendung auf bestimmten Straßen genehmigt sind. Es wird befürchtet, dass es sich bei dieser Ergänzung um ein Präjudiz für die Zulassung von „Gigalinern“ – wenn auch routengebunden – auf österreichischen Straßen handelt. Aus den Erläuterungen kann nicht abgeleitet werden, dass sich aus den dort erwähnten Bestimmungen der EG-Richtlinie 97/27 ein Umsetzungserfordernis ergibt, da es sich bei diesen Regelungen nur um „Kann-Bestimmungen“ handelt. Sollte es dadurch in Österreich leichter möglich sein, die in Österreich geltende maximale Höhe von 4 m für Kraftfahrzeuge oder die höchste Länge von 18,75 m für Lkw-Züge bzw 16,5 m für Sattelkraftfahrzeuge zu umgehen, lehnt die BAK die vorgeschlagene Änderung des § 39 Abs 1 ab.

Zu Z 22 (§ 41 Abs 3):

Nunmehr soll laut Entwurf generell die Möglichkeit geschaffen werden, auf Antrag eine Zweitausfertigung des Zulassungsscheines bzw der Zulassungsbescheinigung zu bekommen, was bisher nur für Anhänger und Mietfahrzeuge zulässig war.

Die BAK steht diesem Änderungsvorschlag grundsätzlich ablehnend gegenüber, weil dadurch vermehrte Manipulationen bei der Verwendung dieser Fahrzeugpapiere befürchtet werden. Sollte diese Bestimmung dennoch umgesetzt werden, ist es unerlässlich, die Bestimmungen der §§ 57 Abs 8 und 58 Abs 1 betreffend die Abnahme des Zulassungsscheines bzw der Zulassungsbescheinigung bei Gefährdung der Verkehrssicherheit durch die weitere Verwendung des Fahrzeugs auf sämtliche Dokumente auszudehnen.

Zu § 102 Abs 5 (geltender Gesetzestext, nicht im Entwurf):

Ein Ergebnis der Diskussionen um einen Erlass im Bereich des Kraftfahrrechtes betreffend weitere Einsatzmöglichkeiten von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen war die Feststellung, dass derartige Kraftfahrzeuge nur schwer zu kontrollieren sind, weil die LenkerInnen teilweise von der Mitführverpflichtung der Fahrzeugpapiere ausgenommen sind.

Die BAK hat schon in dieser Diskussion die Streichung der entsprechenden Ausnahmebestimmung in § 102 Abs 5 KFG letzter Satz gefordert, um die Kontrollmöglichkeiten dieser Fahrzeuge zu erhöhen. Inzwischen wurde dieser Forderung der BAK seitens des Gesetzgebers im Bereich des Führerscheingesetzes Rechnung getragen, womit seit 01.08.2011 die Ausnahme von der Mitführverpflichtung für den Führerschein auf Zugmaschinen, Motorkarren und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen im Umkreis von bis zu 10 km um dem Standort des Fahrzeuges beseitigt wurde, der Führerschein also auch auf diesen Fahrzeugen immer mitgeführt werden muss.

Nunmehr verlangt die BAK, dass auch die analoge Ausnahmebestimmung hier im KFG - insbesondere hinsichtlich des Zulassungsscheines bzw der Zulassungsbescheinigung - gestrichen wird. Die BAK fordert daher die ersatzlose Streichung des letzten Satzes in § 102 Abs 5.

Zu Z 34 (§ 102 Abs 11c):

Gegen die Schaffung einer gesetzlichen Grundlage einerseits für die statistische Erfassung der Kontrollen und andererseits auch für die Erfassung von Daten bei Kontrollen, bei denen keine Übertretungen festgestellt worden sind, besteht seitens der BAK kein Einwand.

Allerdings spricht sich die BAK ausdrücklich gegen die Streichung der bisherigen Inhalte des Abs 11c aus, weil die Ersatzbestimmung im neuen § 103c Abs 6 (siehe unten) nicht die bisherige Regelung abdeckt, wonach das örtlich zuständige Arbeitsinspektorat zu verständigen ist, wenn durch Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht eine Übertretung der Bestimmungen über das Mindestalter, die Lenk- und Ruhezeiten, die Schaublatfführung oder über die Fahrerkarte durch einen Lenker festgestellt wird, der in einem Dienstverhältnis steht (unselbständiger Lenker).

Wird diese Verständigungspflicht der Polizei an das Arbeitsinspektorat tatsächlich gestrichen, dann wird allein der Lenker für diese Verstöße zur Verantwortung gezogen, die Bestrafung des Unternehmers entfällt.

Zu Z 35 (§ 102 Abs 12 lit j):

Grundsätzlich befürwortet die BAK die Ergänzung dieser Bestimmung, wodurch auch ein Verstoß gegen die Vorschriften über die Benutzung des Kontrollgerätes ausdrücklich zu einer Zwangsmaßnahme führen kann. Aus Sicht der BAK sollte jedoch in der Aufzählung der Tatbestände nach AETR in Analogie zur Aufzählung nach der EG-Verordnung 3821/85 auch die Benutzung der Fahrerkarte aufgenommen werden, weil auch nach dem AETR eine Umstellung der Fahrzeuge auf digitale Kontrollgeräte erfolgt.

Zu Z 36 (§ 102b Abs 6a):

Diese Regelung, wonach im Wege des zentralen Kontrollgerätekartenregisters auch Auskünfte über Fahrerkarten aus anderen Staaten erteilt werden können, wird begrüßt.

Zu Z 37 (§ 103 Abs 1 Z 3 lit a):

Die Ergänzung dieser Bestimmung entspricht einer Forderung der BAK und wird daher ausdrücklich begrüßt. Damit wird endlich eine Verpflichtung für den Zulassungsbesitzer eingeführt, sich zu vergewissern, dass das Überlassen des Fahrzeugs nur an Personen erfolgen darf, die einen Fahrerqualifikationsnachweis besitzen. Dem entsprechend kann nun auch der Zulassungsbesitzer bei Verstößen dagegen bestraft werden.

Zu Z 38 (§ 103c):

Hier werden die nationalen gesetzlichen Grundlagen betreffend ein System für die Risikoeinstufung von Unternehmen geschaffen, das nach der EG-Kontrollrichtlinie 2006/22 umzusetzen ist. Danach sollen Unternehmen mit einer hohen Risikoeinstufung (viele Verstöße bzw schwere Verstöße) strenger und häufiger geprüft werden.

In **Abs 1** wird der Anwendungsbereich auf Unternehmen eingeschränkt, die Fahrzeuge einsetzen, die dem Geltungsbereich der EG-Verordnung 561/2006 unterliegen. Aus Sicht der BAK ist dies nicht ausreichend, da Österreich national über diese EG-Verordnung hinausge-

hende Regelungen getroffen hat. Aus Sicht der BAK sollten alle Unternehmen mit Fahrzeugen, die dem Ausstattungserfordernis des § 24 mit Fahrtschreiber bzw Kontrollgerät unterliegen, in das Risikoeinstufungssystem einbezogen werden.

In **Abs 3** wird auf das Verkehrsunternehmensregister gemäß § 24a Güterbeförderungsgesetz verwiesen. Aus Sicht der BAK sind hier § 18a Gelegenheitsverkehrsgesetz und § 4a Kraftfahrlineiengesetz zu ergänzen, da das Risikoeinstufungssystem auch auf die Personenbeförderung anzuwenden ist.

In **Abs 4** wird festgesetzt, dass die Risikoeinstufung „nach einem vorgegebenen Berechnungsalgorithmus“ automatisch erfolgen soll. Über die Auswirkungen dieses neuen Berechnungsmodus, der sich an der Anzahl bzw Schwere der Verstöße, der Anzahl der Kontrollen und dem Zeitfaktor orientieren soll, gibt es keine Erfahrungen. Bisher war dieses System durch Erlass leicht nachvollziehbar durch ein Punktesystem geregelt, das grundsätzlich von allen Seiten akzeptiert wurde. Ebenso war durch den Erlass völlig klar, ab wann ein Unternehmen eine erhöhte Risikoeinstufung aufweist (bisher: mit dem Erreichen einer bestimmten Punkteanzahl) und ab welchem Wert dieses Unternehmen dann öfter zu kontrollieren ist; dazu gibt es in den gegenständlichen Bestimmungen keine Aussage.

Die BAK sieht sich außerstande, eine abschließende Beurteilung zum Risikoeinstufungssystem abzugeben und fordert daher, dass spätestens nach zwei Jahren eine Evaluierung dieses Systems erfolgen muss, damit die Parameter für das Risikoeinstufungssystem und die Berechnungsmethoden eventuell nachjustiert werden können.

Nach **Abs 5 Z 4** sind im Verkehrsunternehmensregister Vor- und Zuname, Geburtsdatum und Anschrift des Geschäftsführers zu erfassen. Nach § 5a Abs 1 letzter Satz Entwurf zum Güterbeförderungsgesetz und § 6a Abs 1 letzter Satz Entwurf zum Gelegenheitsverkehrsgesetz ist vorgesehen, dass, sofern ein Geschäftsführer bestellt wird, dieser als Verkehrsleiter gilt, „wenn nicht eine andere Person als Verkehrsleiter benannt wird“. Diese Bestimmung ermöglicht also die Konstellation, dass neben dem Unternehmer und dem Geschäftsführer auch noch ein oder mehrere Verkehrsleiter in einem Unternehmen beschäftigt sein können. Dem entsprechend sollte hier in Z 4 neben dem Geschäftsführer auch der Verkehrsleiter ergänzt werden.

Gemäß **Abs 6** wird den Behörden, den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes und den Arbeitsinspektoraten die Möglichkeit eingeräumt, die Risikoeinstufung eines Unternehmens aus dem Verkehrsunternehmensregister abzufragen. Wie bereits zu Z 34 (§ 102 Abs 11c) angemerkt, kann diese Regelung nicht die Verständigungspflicht der Polizei von festgestellten Verstößen an das Arbeitsinspektorat ersetzen.

Damit geht ein Großteil der bereits durch die Polizei aufgenommenen Informationen für das Arbeitsinspektorat verloren, ebenso wie die Sanktionsmöglichkeit gegen den Unternehmer bei im Rahmen von Straßenkontrollen festgestellten Verstößen. Dem kann die BAK nicht zustimmen, die Einräumung der Abfragemöglichkeit der Risikoeinstufung stellt kein Äquivalent zum bisherigen § 102 Abs 11c dar.

Zu Z 49 (§ 114 Abs 1):

Laut vorliegendem Entwurf soll der Fahrlehrerausweis künftig entfallen. Damit wird einer langjährigen Forderung der BAK entsprochen.

Gemäß zweitem Satz sollen die Lehrpersonen zu Kontrollzwecken nur mehr eine Kopie der Fahrlehrerberechtigung beim Erteilen des praktischen Unterrichts auf Schulfahrten mitführen müssen. Nach Ansicht der BAK sollte diese Bestimmung um die Kopie der Fahrschullehrerberechtigung ergänzt werden, weil auch Fahrschullehrer zum Erteilen von Praxisunterricht berechtigt sind. Formulierungsvorschlag für Abs 1 zweiter Satz: „Die Lehrpersonen haben eine Kopie **der Fahrschullehrerberechtigung gemäß § 116 oder** der Fahrlehrerberechtigung **gemäß § 117** beim Erteilen des praktischen Unterrichtes auf Schulfahrten mitzuführen und den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht auf Verlangen zur Überprüfung auszuhändigen.“

Zu Z 55 (§ 122):

Grundsätzlich erhebt die BAK gegen die Änderungen in den Bestimmungen über die Übungsfahrt keinen Einwand.

In **Abs 3** wurde der letzte Satz aus dem geltenden Gesetzestext übernommen, wonach die Erteilung einer Bewilligung zur Durchführung von Übungsfahrten an Bewerber, denen die Lenkberechtigung entzogen wurde, während der Entziehungsdauer unzulässig ist.

Dies ergibt jedoch nach den vorgenommenen Änderungen in § 122 keinen Sinn mehr, weil die Bewilligung nur mehr an den Bewerber um eine Lenkberechtigung erteilt wird und nicht mehr auch an den Begleiter. Der letzte Satz müsste überarbeitet werden.

Mit freundlichen Grüßen

Herbert Tumpel
Präsident
F.d.R.d.A.

Günther Chaloupek
iV des Direktors
F.d.R.d.A.