



Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
z.H. Herrn Dr. Wilhelm Kast  
Abteilung IV/ST 4 - Rechtsbereich  
Kraftfahrwesen und Fahrzeugtechnik  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

Wirtschaftskammer Österreich  
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien  
T 0590900 DW | F 0590900-243  
E Rp@wko.at  
W <http://wko.at/rp>

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
	Rp 25638/01/12/GS/jm	4024	26.01.2012
	Dr. Günter Schneglberger		

### Entwurf 31. KFG-Novelle; Begutachtung

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Wirtschaftskammer Österreich bedankt sich für die Übermittlung der Unterlagen zum Entwurf der 31. KFG-Novelle. Auch wenn wir dem Novellierungstext im Wesentlichen zustimmen, erlauben wir uns zu einzelnen Punkten folgende Anmerkungen zu machen:

#### Zu Z 7 (§ 16 Abs. 5):

Anhänger der Klasse O2, O3, O4, die für den landwirtschaftlichen Einsatz genehmigt werden, sind von der verpflichtenden Rückfahrscheinwerfer-Ausrüstung auszunehmen - die im Lof-Bereich verwendeten 7-poligen Stecker haben für Rückfahrscheinwerfer keinen freien Pin verfügbar. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die - in der Rahmenrichtlinie 2003/37/EG (Lof-Bereich) entsprechende - Regelung (ECE R-86) Rückfahrscheinwerfer nicht verpflichtend vorschreibt.

Mit vorliegendem Entwurf soll die ECE R-48 (Anbau der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen) - die für Anhänger der Klassen O2, O3 und O4 Rückfahrscheinwerfer vorschreibt - verbindlich ins KFG 1967 übernommen werden. Lof-Anhänger (R1, R2, R3 und R4) sollten nach der EU-Richtlinie 2003/37/EG typengenehmigt werden. Jedoch sind noch nicht alle Einzelrichtlinien angenommen worden und es gelten derzeit die Bestimmungen der Klasse O - der entsprechende Passus im KFG 1967 (§27a Abs. 4) lautet: „Solange nicht alle Einzelrichtlinien für andere Fahrzeuge als der Klasse T1, T2, und T3 im Sinne des Anhanges II der Richtlinie 2003/37/EG angenommen sind und im II. und IX. Abschnitt dieses Bundesgesetzes keine speziellen Bestimmungen enthalten sind, gelten für Fahrzeuge der Klasse R und S mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25km/h die Bestimmungen für Fahrzeuge der Klasse O.“

#### Zu Z 15 (§ 28b Abs. 5):

Die Änderung der subsidiären Zuständigkeit der Länder zur Dateneingabe für Importfahrzeuge auf eine gleichrangige Zuständigkeit mit den Importeuren wird vehement abgelehnt!

Derzeit sind die gem. § 29 KFG Bevollmächtigten (Generalimporteure) primär zuständig, die Eintragung der Fahrzeugdaten von Importfahrzeugen in die Genehmigungsdatenbank durchzuführen. Nur in jenen Fällen, in denen es keinen Bevollmächtigten gibt oder in denen der Bevollmächtigte seiner gesetzlichen Verpflichtung nicht unverzüglich nachkommt, ist eine Dateneingabe durch den Landeshauptmann vorgesehen.

Die bestehende Regelung hat sich in der Praxis bewährt, Unzulänglichkeiten sind keine bekannt. Die Dateneingabe durch die Generalimporteure ist der beste Garant für die bestehende hohe Datenqualität und die niedrige Fehlerquote. Die Importeure hatten auf Grund der Ihnen übertragenen Verpflichtung zur Dateneingabe umfangreiche Vorkehrungen getroffen, insbesondere auch personeller Art und damit Kosten auf sich genommen, die nun durch die geplante behördliche Zuständigkeit frustriert würden.

Die Importeure tragen sämtliche Importeursverpflichtungen, wie z.B. Altfahrzeugrücknahme, Garantie-/Gewährleistungsabwicklung, "freiwillige" Einbeziehung in Rückrufaktionen ... etc., auch für eigenimportierte Fahrzeuge und sollten daher auch aus diesen Gründen die primäre Anlaufstelle bleiben.

Gute Datenqualität und kurze Bearbeitungszeiten sprechen ebenfalls für ein Beibehalten der primären Verantwortlichkeit beim Generalimporteur. Weniger als 10 % der Eigenimporte sind Neufahrzeuge (COC-Papier vorhanden). Gebrauchtwagen haben in den seltensten Fällen COC-Papiere vorzuweisen, sondern nur die letzten Zulassungspapiere im Ausland. Darin fehlen aber viele relevante Verbrauchs- und Emissionsdaten für die Eingabe in der GDB, was zu einer mangelnden Datenqualität bzw. falschen Ansätzen für die Besteuerung (Bonus-/Malus, NoVA, ...) führt. Die Importeure verfügen über diese Daten was die Datenqualität garantiert und auch die Bearbeitungszeiten kurz hält.

Wenn die Dateneingabe durch den Landeshauptmann in der geplanten Form festgeschrieben wird, sprechen wir uns dafür aus, dass die Importeure für Datenauskünfte - auch gegenüber Behörden - eine entsprechende Bearbeitungsgebühr einfordern können.

#### **Zu Z 23 (§ 45 Abs. 6):**

Die Vereinfachung der Aufzeichnungspflicht wird begrüßt. Um diese weiterführend zu erleichtern, wird vorgeschlagen, den hinzugefügten Satz mit „... oder eine andere auf das Fahrzeug nachvollziehbare betriebliche Kennzeichnung ...“ zu ergänzen.

Wir weisen darauf hin, dass derzeit die Exekutive verlangt, dass sowohl der Nachweis gemäß § 45 Abs. 6 (Fahrtenbuch) als auch eine Bescheinigung des Besitzers an den Lenker vorgelegt wird. Die zweifache Ausstellung der Dokumente betrachten wir als eine bürokratische Hürde, die im Sinne der Verwaltungsvereinfachung beseitigt werden könnte. Wir betrachten die Mitführverpflichtung des Fahrtenbuches hier als ausreichend.

#### **Zu Z 24 (§ 49 Abs. 3 Z 3):**

Wir verweisen auf die angefügte Liste der zusätzlichen Forderungen der Wirtschaftskammer Österreich im Zusammenhang mit dieser KFG-Novellierung (rote Kennzeichentafel auch für den Anbaukran).

#### **Zu Z 26 (§ 57a Abs. 2 b):**

Der vorliegende Entwurf enthält keine Angaben zu folgenden Aspekten:

- Übertragung der Eingabetätigkeit (Übertragung darf nur im Einvernehmen erfolgen, sie bedarf der Schriftform, eine Eintragung "vor Ort" muss für die durchführende Stelle möglich sein.)
- Abfragerecht (Abfragerechte liegen ausschließlich und weiterhin bei Fachorganisationen und Behörde, es ist aus datenschutzrechtlicher Sicht zu klären, „wer noch auf welche Bereiche zu welchem Zweck“ Zugriff erhält.)

- Bestehender Datenbestand (Mit der Übernahme in ein elektronisches System ist sicherzustellen, dass Doppelaufzeichnungen zu vermeiden sind.)
- Kostenersatz (Ein allfälliger Kostenersatz für die Ausstellung des Bildungspasses ist für alle Beteiligten einheitlich festzulegen.)
- Form und Inhalt des Bildungspasses sollte durch Verordnung näher bestimmt werden.

#### Zu Z 28 (§ 57a Abs. 10):

Mit dem Wegfall des § 57a Abs. 10 sind die ermächtigten Stellen nicht mehr verpflichtet, die Inhalte der Gutachten in regelmäßigen Abständen in anonymisierter Form an eine namhaft gemachte Stelle zu übermitteln. Somit wäre eine statistische Auswertung der § 57a-Gutachten nicht mehr gewährleistet, was von der WKÖ kritisch gewürdigt wird.

#### Zu Z 29 (§ 57c):

Die Zusammenführung aller Daten zur Sicherung der Korrektheit der Gutachten und der Gültigkeit der ausgegebenen Plaketten wird grundsätzlich begrüßt. Da es sich jedoch bei dieser Zusammenführung nicht nur um Daten der hergestellten Plaketten handelt, sondern auch um die Daten der Gutachten, personenbezogene Daten der ermächtigten Stellen, der geeigneten Personen sowie der Zulassungsbesitzer, scheint die Bezeichnung „Begutachtungsplaketten-datenbank“ unpassend und könnte daher auf „Begutachtungsdatenbank“ geändert werden.

In den Erläuterungen wird festgehalten, dass die sichergestellte und vertrauenswürdige Weitergabe, Verfügbarkeit und Abfragbarkeit der notwendigen Informationen von zentraler Bedeutung ist. In Abs. 1, 2. Satz, werden die ermächtigten Plakettenhersteller zur Einrichtung und Führung dieser Datenbank bestimmt. Die WKÖ unterstreicht die Sensibilität und Menge der zu sammelnden Daten und somit die Notwendigkeit der Führung dieser Datenbank durch eine staatliche oder staatsnahe Institution, um so eine gesicherte Kontinuität und den notwendigen Datenschutz (Amtsverschwiegenheit) zu gewährleisten.

Abs. 2 vorletzter Satz beschreibt, welche Begutachtungsplaketten in der Begutachtungs(plaketten)datenbank ersichtlich zu machen sind. Da es in ermächtigten Stellen auch zu beschädigten Plaketten (bleibt z.B. im Zuge der Anbringung irgendwo kleben und wird bei der Ablösung beschädigt) kommen kann, ist die taxative Aufzählung um „beschädigte“ zu ergänzen.

Abs. 5, 2. Satz des Entwurfes schreibt vor, dass die jeweils erstellten Gutachten automationsunterstützt online an die Begutachtungs(plaketten)datenbank zu übermitteln und in dieser zu speichern sind. Die vollständige Übertragung der Inhalte von der Begutachtungs(plaketten)datenbank muss umgehend an die ermächtigte Stelle erfolgen, um der Nachweispflicht Rechnung zu tragen.

Darüber hinaus enthebt Z 28 durch den Wegfall des § 57a Abs. 10 die ermächtigten Stellen von der automatisierten Übermittlung der anonymisierten Gutachten. Grundsätzlich stehen wir einer Zusammenführung der Daten positiv gegenüber, sofern die Erstellung der Gutachten gem. § 5 Abs. 2 der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung (PBStV) auch besagen würde, dass diese Gutachten an die Begutachtungs(plaketten)datenbank übermittelt werden dürfen. Daher scheint es zielführend, auch die PBStV dahingehend zu ändern und gleichzeitig sicherzustellen, dass die in § 5 Abs. 2 und § 8 Abs. 3, 3. Satz, der PBStV genannte Software als Online-Version zur Verfügung stehen muss.

Daraus folgend, wären im KFG § 57a Abs. 4 der 2. Satz, sowie § 57a Abs. 4a ersatzlos zu streichen, da die Aufbewahrung einer zweiten Ausfertigung bei der ermächtigten Begutachtungsstelle obsolet ist.

**Zu Z 38 (§ 103c):**

Auch wenn die Einführung des Risikoeinstufungssystems von der EU gefordert wird, steht die Wirtschaftskammer Österreich diesem System sehr skeptisch gegenüber. Trotzdem begrüßen wir die Berücksichtigung von Positivkontrollen.

Wir weisen jedoch darauf hin, dass Strafbescheide im Sinn von § 103c Abs. 5 nur dann Grundlage für eine Eintragung ins Verkehrsunternehmensregister sein dürfen, wenn sie in Rechtskraft erwachsen sind (Abs.4). Nach der derzeitigen Formulierung wäre eine Eintragung ohne Rechtskraftvorbehalt möglich. Dies käme einer Vorverurteilung gleich und widerspricht tragenden Prinzipien unserer Verfassung.

Eine Eintragung von Strafbescheiden erster Instanz würde auch Art. 9 Abs. 1 der Richtlinie 2006/22/EG widersprechen, da nach dem Wortlaut der Richtlinie nur begangene Verstöße zu berücksichtigen sind. Ein begangener Verstoß kann aber nur ein rechtskräftig festgestellter Verstoß sein, sodass im Rechtsmittelverfahren anfechtbare Entscheidungen jedenfalls bis zum Eintritt der Rechtskraft aus der Bewertung ausgeklammert werden müssen, um das Ergebnis nicht zu verfälschen bzw. um eine „Vorverurteilung“ der Unternehmen zu verhindern. Die Formulierung in Abs. 4, dass „Änderungen und Behebungen von Strafbescheiden innerhalb von 3 Jahren im Risikoeinstufungssystem zu berücksichtigen“ sind, ist nicht ausreichend.

In den Erläuterungen wird die Gewichtung der Verstöße festgelegt:

„Sehr schwere Verstöße werden mit dem Faktor 40, schwere Verstöße mit dem Faktor 10 und leichte Verstöße mit dem Faktor 1 gewichtet. Zusätzlich werden die Verstöße im letzten Jahr mit Faktor 3, im vorletzten Jahr mit Faktor 2 und im vorvorletzten Jahr mit Faktor 1 gewichtet. Die sich daraus ergebende Summe wird durch die Anzahl der Kontrollen in den einzelnen Jahren dividiert. Das ergibt dann den Wert für die Risikoeinstufung.“

Aus unserer Sicht ist es notwendig, dass dieser Berechnungsalgorithmus aus Gründen der Rechtssicherheit im Gesetzestext selber festgeschrieben wird.

Weiters sind dem Entwurf Art sowie Folge der Risikoeinstufung für Unternehmen nicht zu entnehmen.

Zusätzlich regen wir an, dass die Größe des Fuhrparks als dämpfender Faktor in die Berechnung eingehen sollte, da die Wahrscheinlichkeit Strafen zu erhalten, mit einem immer größer werdenden Wagenpark kontinuierlich steigt. Diesem „verschärfenden“ Umstand sollte Rechnung getragen werden.

Weiters sollte im Gesetzestext klargestellt werden, dass Bestrafungen eines vom Unternehmen bestellten verantwortlichen Beauftragten bei der Risikoeinstufung nicht berücksichtigt werden. Auch für die Frage der Zuverlässigkeit haben Bestrafungen des verantwortlichen Beauftragten keine Auswirkung.

Die Abfrageermächtigung nach Abs. 6 ist aus unserer Sicht zu weit gefasst. Selbstverständlich muss das betroffene Unternehmen jederzeit Auskunft erhalten. Der umfassende Begriff „Behörde“ sollte aber auf solche Behörden eingeschränkt werden, die das Risikoeinstufungssystem vollziehen.

Abschließend erlauben wir uns darauf hinzuweisen, dass die derzeitige Vorgehensweise österreichischer Behörden gegenüber den betroffenen Unternehmen anlässlich der Einführung eines Risikoeinstufungssystems zu hinterfragen ist. Wir lehnen es jedenfalls ab, dass es der betroffenen Unternehmerschaft derzeit nicht möglich ist, sich gegenüber der zuständigen Behörde frei zu beweisen, wenn das vorgeworfene Delikt eigenmächtig vom Mitarbeiter und ohne Wissen/Zutun des Unternehmers begangen wurde.

**Zu Z 39 (§ 106 Abs. 10a):**

Diese Regelung betrifft ausschließlich Cabriobusse, die als Doppelstockomnibusse zum Verkehr zugelassen sind. „Einstöckige Cabriobusse“ wären daher bei Vorliegen einer EG-Betriebserlaubnis jedenfalls einsetzbar. Dazu ist anzumerken, dass bereits derzeit derartige Omnibusse im Einsatz sind, bei denen die in den Erläuterungen genannte Höhe von 1,7 Meter über der Fahrbahn überschritten werden. Wir sind aber grundsätzlich der Meinung, dass eine derartige Festlegung von 1,7 Meter ohnedies am Zweck der Regelung vorbeigeht.

Dadurch, dass der Landeshauptmann in § 106 Abs.10a ermächtigt wird, Bewilligungen in Form der Erteilung von Routengenehmigungen bzw. zusätzlichen Auflagen für Doppelstockomnibusse erteilen zu können, ist eine weitere Einschränkung (1,7 Meter) entbehrlich.

Beispiele aus anderen Städten zeigen, dass Doppeldecker-Cabriobusse seit Jahrzehnten erfolgreich und unfallfrei am Verkehrsgeschehen teilnehmen; so z.B. verfügt auch Berlin über stromführende Oberleitungen, ohne dass es zu Unfällen gekommen wäre. Die Gefahr der Berührung der Straßenbahnoberleitung wurde vom Berliner Senat etwa dadurch gelöst, dass die Sitze im Oberdeck mit Niederhaltegurten versehen sind, deren Benützung den Fahrgästen während der Fahrt verpflichtend auferlegt wird.

Wir vertreten daher die Ansicht, dass eine Ermächtigung an den Landeshauptmann ohne weitere Einschränkungen ausreichend wäre, um den konkreten örtlichen Bedürfnissen nach Sicherheit gerecht zu werden.

**Zu Z 42 (§ 108 Abs. 1):**

Als Ergebnis der Projektgruppe, die sich mit der Umsetzung der 3. Führerschein-Richtlinie befasste (Mitwirkende: KfV, ÖAMTC, Arge2Rad, ARBÖ und Fachverband der Fahrschulen und des Allgemeinen Verkehrs) wurde vereinbart, dass die Fahrschul Ausbildung auch nach Umsetzung der 3. Führerschein-Richtlinie exklusiv in den Fahrschulen verbleiben solle. Sollte mit der gewählten Formulierung (vgl. auch die erläuternden Bemerkungen) die Tatsache verbunden sein, dass hinkünftig auch die Autofahrer-Clubs A1 ausbilden dürfen, so wird dies abgelehnt. Die Ausbildung zum Code 111 (ebenfalls wie die Mopedausbildung) sollte - wie bisher bereits praktiziert - auch von den Autofahrer-Clubs angeboten und durchgeführt werden können.

**Zu Z 47 (§ 112 Abs. 5):**

Für die Fachorganisationen der WKÖ ist es nicht nachvollziehbar, warum die Verordnungsermächtigung betreffend Schulfahrzeuge fallen soll.

**Zu Z 49 und 50 (§ 114 Abs. 1 und 2):**

Unseres Erachtens ist die Kontrolle mittels Mitführens einer Kopie der Fahrlehrerberechtigung unzureichend, da dieser Bescheid keine Auflistung der Zusatzberechtigungen enthält. Außerdem ist die Kontrolle, ob der Fahrlehrer eine aktive Berechtigung hat, durch die Straßenaufsichtsorgane nicht einwandfrei möglich. Bei einem etwaigen Entzug des Führerscheins muss auch der Fahrlehrerausweis abgegeben werden, jedoch nicht der Bescheid. In diesem Zusammenhang lehnen wir auch den Entfall des Fahrlehrerausweises ab. Vielmehr sind wir für eine Aufwertung und inhaltliche Erweiterung um die Eintragung von Zusatzberechtigungen und Weiterbildungen. Dadurch wäre eine effektivere Kontrolle möglich. Wir befürworten die Erstaussstellung des Fahrlehrerausweises bei der Behörde. An den Ausweis soll dann als Anhang die Arbeitgeberbestätigung (Stempel der Fahrschule) angehängt werden. Bei Beendigung des Arbeitsverhältnisses wird diese letzte Seite wieder entfernt bzw. bei einem Arbeitsplatzwechsel ausgetauscht. So kann ohne erheblichen Aufwand festgestellt werden, ob bzw. bei wem der Fahrlehrer tätig ist.

**Zu Z 51 (§ 114 Abs. 7):**

Die Einsicht in Unterlagen sollte nur im Beisein des Fahrschulbesitzers bzw. -leiters erfolgen, da dieser auch als einziger bei Fragen oder Beanstandungen verbindlich Auskunft geben kann.

Darüber hinaus ist ganz klar festzulegen, welche Unterlagen der Fahrschulinspektion zur Verfügung gestellt werden müssen. Die von der Behörde zu überprüfenden Unterlagen dürfen ausschließlich ausbildungsrelevante Angelegenheiten (s. KDV) betreffen. Die Kundendaten werden in den Fahrschulen elektronisch erfasst. Es handelt sich dabei um besonders schützenswerte Daten, wie z.B. Bankverbindungen, E-Mailadressen und Telefonnummern. In diese Daten darf auch aus Gründen des Datenschutzes keinesfalls Einsicht genommen werden. Weiters ist die Anfertigung von Kopien nicht gerechtfertigt und stellt einen nicht akzeptablen Zeit-, Sach- und Personalaufwand dar.

Auch sollte die Verpflichtung der Erstbehörde zur mindestens einmal pro Jahr stattfindenden Überprüfung der Fahrschule festgeschrieben werden. Nur durch eine konkrete Vorgabe wird man die Erstbehörden zu einer Nachhaltigkeit bei der Überprüfung der Fahrschulen anhalten können. Wir befürworten im Regelfall, außer bei Gefahr in Verzug, Überprüfungstermine zwischen Fahrschulinspektion und dem Fahrschulinhaber zu vereinbaren.

**Zu Z 54 (§ 120 Abs. 5):**

Die Neuerung, dass die Ausbildung für Feuerwehrfahrzeuge mit einem hzG bis 5.500 kg direkt bei allen Feuerwehren erfolgen kann, wird abgelehnt, da sie als nicht zielführend erachtet wird.

**Zu Z 55 (§ 122):**

Besonders kritisch sehen wir den Wegfall des Nahverhältnisses zwischen Bewerber und Begleiter. Unseres Erachtens ist dieses unbedingt erforderlich, da sonst Laien-Fahrlehrer geschaffen werden. Dieser Umstand sollte gerade in Hinblick auf eine qualitativ hochwertige Fahrschulausbildung nicht entstehen. Weiters darf die Beschränkung auf 2 Kandidaten pro Jahr nicht fallen!

In Abs. 2 sollte festgehalten werden, dass ein Begleiter nur einen Bewerber zeitgleich ausbilden darf und aktive Fahrlehrer nicht als Begleiter agieren dürfen, zumal diese sich in ihrer Freizeit erholen und nicht weiter Fahrunterricht geben sollten.

Die Bestimmungen der Erlöschung der Bewilligung (Abs. 8) sind zu rigoros und sollten erweitert werden. Wir sprechen uns gegen den Entzug der Übungsfahrtbewilligung bei bereits einmaligem Nichtmitführen der Dokumente aus, da dieses weder praxisgerecht noch gerechtfertigt ist.

**Zu Z 59 (§ 135):**

Im Bezug auf die Änderungen im § 41 Abs. 3 regen wir eine Übergangsfrist von zumindest einem halben Jahr nach in Kraft treten dieser Novelle an.

Betreffend § 116 Abs. 6a sprechen wir uns dafür aus, dass eine Übergangsfrist von 3 Jahren ab in Kraft treten der Novelle als notwendig erachtet wird. Es wird eine entsprechende Vorbereitungszeit benötigt, Änderungen mit der neuen Fahrlehreraus- und Weiterbildung zu harmonisieren.

Zusätzlich zu den oben vorgebrachten Punkten weist die Wirtschaftskammer Österreich wieder auf schon früher vorgetragene Forderungen hin, die unserer Meinung nach im Rahmen einer KFG-Novelle umzusetzen wären. Die in tabellarischer Form aufgelisteten Punkte sind um zusätzliche neue Aspekte erweitert worden.

Geforderte Änderung	Begründung
§ 4 Abs. 6: Ausnahmen für Höhenbegrenzung bis 4,2 m	<p>Gemäß § 4 Abs. 6 KFG ist die größte Höhe eines Kraftfahrzeuges mit 4 m in Österreich begrenzt. Dieser Wert orientiert sich an der Richtlinie 96/53/EG, der für innerstaatliche Verkehre überschritten werden darf. Es besteht ein dringender Bedarf bei Fahrzeugtransportern (PKW werden höher - Vans), Tiertransportern (Zuchterfolge bei Rindern) um „einlagige“ Fahrten zu vermeiden sowie dem Transport von Rundballen und sog. High Cube Containern im Vor- und Nachlaufverkehr.</p> <p>Den Straßenerhaltern soll mit einer maximal 3-jährigen Übergangsbestimmung die Möglichkeit zum Treffen entsprechender Vorkehrungen (Kennzeichnung von Straßenstellen mit geringerer Durchfahrthöhe) gegeben werden.</p>
§ 4 Abs. 7: HzG-Anhebung für 2-achsige Omnibusse auf 19 t	<p>Das höchste zulässige Gesamtgewicht für zweiachsige Omnibusse ist um zumindest 1000 kg zu erhöhen. Einerseits ist das Eigengewicht der Fahrzeuge aufgrund von Ausstattungsvorschriften erhöht und andererseits kommt es insbesondere in der Winterzeit durch die Mitnahme von vermehrtem Reisegepäck zu Gewichtsüberschreitungen.</p>
§ 4 Abs. 7: HzG-Anhebung für 4-achsige Betonmischwagen auf 35 t	<p>Die Praxis hat gezeigt, dass insbesondere für Betonmischwagen eine Erhöhung des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes notwendig ist. Wir ersuchen daher, für diese Fahrzeuggruppe die Gewichtsgrenze von derzeit 32 t auf 35 t zu erhöhen.</p>
<p>§ 4 Abs. 7a ist neu zu fassen:</p> <p>„(7a) Bei Kraftwagen mit Anhängern darf die Summe der Gesamtgewichte sowie die Summe der Achslasten 40.000 kg, im Vortlauf- und Nachlaufverkehr 44.000 kg, und</p> <p>a) beim Transport von Rundholz aus dem Wald oder</p> <p>b) bei der Sammlung von Rohmilch bis zum nächst gelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof oder zu einem Verarbeitungsbetrieb,</p> <p>c) beim Transport von mineralischen Rohstoffen und Erzeugnissen von der Gewinnungsstelle bzw. Aufbereitungsstelle bis zur nächsten Baustelle, für Mineralöltransporte und Tiertransporte, höchstens jedoch 100 km Luftlinie, wenn die hintere Achse des Anhängers mit Doppelbereifung ausgerüstet ist oder beide</p>	<p>Neben der derzeit für Rundholztransporte und für Milchsammeltransporte geltenden Möglichkeit, ein Maximalgewicht von 44 t ausnützen zu können, soll auch für den Transport von mineralischen Rohstoffen und Erzeugnissen von der Gewinnungsstelle bzw. Aufbereitungsstelle bis zur nächsten Baustelle sowie für Mineralöltransporte und Tiertransporte die Erhöhung des Gesamtgewichtes von 40 t auf 44 t erhöht werden.</p> <p>Mit dieser Maßnahme soll die Anzahl von Fahrten reduziert werden.</p>

<p>Fahrzeuge jeweils mehr als zwei Achsen haben, 44.000 kg nicht überschreiten. Die größte Länge von Kraftwagen mit Anhängern darf 18,75 m, von Sattelkraftfahrzeugen jedoch 16,5 m nicht überschreiten.“</p>	
<p>§ 11 Abs. 9: Unterlassung der Kostenüberwälzung auf das beprobte Unternehmen</p>	<p>Gem. § 11 Abs. 9 KFG sind die Kosten der Beprobung (Untersuchung der entnommenen Treibstoffe) von der beprobten Tankstelle zu tragen. Gerade für Eigenhändler bedeutet diese Kostenüberwälzung (auch in den Fällen, in denen die entnommenen Treibstoffe NICHT beanstandet wurden!) eine drastische wirtschaftliche Belastung.</p> <p>Es wird daher im Bereich der Kostentragung bei der sog. „Treibstoffqualitätskontrolle“ einen Systemwechsel dahingehend gefordert, dass in Hinkunft die Kostenüberwälzung auf das beprobte Unternehmen unterbleibt.</p>
<p>§ 24 Abs. 2b: Lenker von Fahrzeugen des Winterdienstes sind von den Bestimmungen über die Ruhezeiten auszunehmen.</p>	<p>Es kommt in der Winterzeit immer wieder vor, dass von für den Winterdienst beauftragten Firmen untertags anderwärtig eingesetzte Fahrzeuge und Fahrpersonal in den Nachtstunden zur Schneeräumung herangezogen werden. In diesem Zusammenhang wird die Gleichbehandlung der Lenker dieser Firmen mit denjenigen, die in einem Arbeitsverhältnis zum Land oder Gemeinde stehen (vergleiche § 24 Abs. 2 b Z 1 lit. d) gleich zu behandeln. Ersteren Fahrzeuglenkern ist es ebenso zu ermöglichen, die Bestimmungen zu den Ruhezeiten gemäß Artikel 6 und 8 der EU-Verordnung 561/2006 zu missachten, um ihrem Arbeitsauftrag im öffentlichen Interesse nachzukommen.</p>
<p>§ 27 Abs. 2: Vorgeschriebene Information betreffend „Eigengewicht“ und „höchste zulässige Nutzlast“ ist zu streichen.</p>	<p>Die notwendigen Angaben zum Fahrzeug (wie Gesamtgewicht,...) sollten generell dem - in der der EU-Verordnung 19/2011 Anhang 1 Teil A angeführten - „Fabrikschild“ entsprechen.</p> <p>Im Zuge der 30. KFG-Novelle wurde der § 27a dem KFG 1967 angefügt. Dieser Punkt beinhaltet die Bauvorschriften für Fahrzeuge, die vom Geltungsbereich der EU-Betriebs-erlaubnisrichtlinien erfasst werden.</p> <p>Seit August 2009 ist es möglich Fahrzeuge in Österreich zuzulassen die - anstelle einer (nationalen) Genehmigung (nach den Bestimmungen der § 4 bis § 27 KFG) - eine Genehmigung entsprechend den EU-Betriebs-erlaubnisrichtlinien (siehe § 27a KFG) haben.</p>



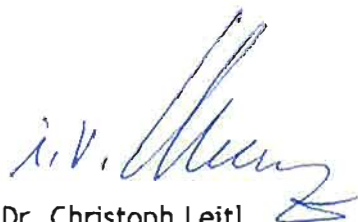
	<p>Fahrzeuge, die nach § 4 - § 27 KFG genehmigt wurden, müssen nach § 27 Abs. 2 u. a. eine Angabe über das Eigengewicht und die höchste zulässige Nutzlast aufweisen. Fahrzeuge mit einer EU-Betriebserlaubnis haben ein „Fabrikschild“ (siehe VO EU 19/2011 Anhang 1 Teil A) - eine Angabe zum Eigengewicht und der höchsten zulässigen Nutzlast ist nicht notwendig. Für Fahrzeuge österreichischer Hersteller ergibt sich - gegenüber Importfahrzeugen aus dem EU-Raum - daraus ein Wettbewerbsnachteil, da oftmals das Eigengewicht erst kurz vor der Anmeldung endgültig feststeht (zusätzlich Aufbauten, wie Kran) und so eine gesonderte Verwiegung notwendig ist (zusätzliche Kosten- und Zeitaufwand).</p>
§ 40a Abs. 5 und § 48a Abs. 7a: Verzicht auf Wunschkennzeichen ist klarer zu regeln	Es ist eine klare Regelung hinsichtlich des Verzichts auf Wunschkennzeichen erforderlich, daher wären die § 40a und § 48a entsprechend zu ergänzen.
§ 45 Abs. 1: Ermöglichung der Fahrzeugüberführung als Dienstleistung	§ 45 Abs. 1 ist um eine Ziffer 5 zu erweitern, um Dienstleistern, deren Gewerbe die Überführung von Fahrzeugen über 3,5 t hzG im Auftrag von Nutzfahrzeugherstellern oder Nutzfahrzeughändlern ist, zu ermöglichen. Fahrzeuge dieser Größenordnung werden üblicherweise auf eigener Achse und nicht (wegen der Höhenproblematik) auf Transportfahrzeugen überstellt.
§ 49 Abs. 3: Rote Kennzeichentafel auch für Anbaukran	Bei zahlreichen LKW ist am Fahrzeugheck ein Ladekran befestigt, der das LKW-Kennzeichen verdeckt; dieses Kennzeichen muss daher demontiert und sichtbar am Kran befestigt werden. Da der Kran bei Nichtgebrauch häufig abgesetzt wird, um die volle Nutzlast des Fahrzeuges zur Verfügung zu haben, ist die Forderung der betroffenen Unternehmen in Analogie zum Fahrradträger berechtigt.
§ 49 Abs. 4: Gelbe Kennzeichentafeln für Fahrzeuge der Güterbeförderung	Um insbesondere im Bereich der gewerblichen Güterbeförderung die „Pfuscherbekämpfung“ zu erleichtern, sind für Fahrzeuge der gewerblichen Güterbeförderung (konzessioniertes Gewerbe sowie Fahrzeuge des Kleintransportgewerbes) ausschließlich gelbe Kennzeichentafeln mit schwarzer Schrift zuzuweisen.
§ 96 Abs. 1: Tafeln für bauartbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen sowohl in eckiger wie auch runder Form zuzulassen	Diese Forderung ist notwendig, um so den internationalen Vorgaben zu entsprechen und der österreichischen Exportwirtschaft die Kennzeichnung der zu exportierenden Fahrzeuge zu erleichtern.

<p>§ 101 Abs. 5 bzw. § 104 Abs. 9 KFG: Frist zur Bescheiderlassung verkürzen</p>	<p>Anträge für Sondertransporte sind bei der zuständigen Behörde einzubringen, die infolge verpflichtet ist, „über solche Anträge ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber drei Monate nach deren Einlangen, den Bescheid zu erlassen.“ Transportunternehmen, die Sondertransporte durchführen, sehen sich immer wieder mit der Problematik konfrontiert, dass in Zeiten von modernen Kommunikationstechniken und der Einführung des elektronischen Antragsverfahrens eine dreimonatige Bearbeitungszeit als zu lange angesehen wird. Im Sinne einer Verfahrensbeschleunigung wird daher angeregt, diese Frist auf maximal einen Monat zu verkürzen, wobei auch festzuhalten wäre, dass die jeweiligen Anträge chronologisch nach dem Einlangen behandelt werden sollen. Die Realität zeigt, dass es hier zu sehr unterschiedlichen Vorgehensweisen in den einzelnen österreichischen Bundesländern kommt.</p>
<p>§ 101 Abs. 5 und § 104 Abs. 9: Traktionsverbesserung bei Schwertransporten</p>	<p>Bei Schwertransporten von Lkw mit Anhängern (z.B. Bagger auf Tiefladern) wird aus Gründen der besseren Fahrdynamik die Möglichkeit gefordert, das Zugfahrzeug mit einer zusätzlichen Last zur Verbesserung der Traktion beladen zu dürfen. Neben einem fixen Gewicht (z.B. Betonplatten) sollte durchaus auch die Möglichkeit geschaffen werden, Aushub oder Schotter mitzuführen.</p>
<p>§ 102 Abs. 8a: Ausnahme Winterreifenpflicht</p>	<p>Fahrzeuge, die aufgrund ihrer Bauweise bestimmungsgemäß nur auf schneefreien Straßen eingesetzt werden, sollten daher auch von der Winterreifenpflicht ausgenommen werden. Diese Forderung erstreckt sich insbesondere auf Straßenkehrmaschinen sowie Kraftfahrzeuge der kanalräumenden Unternehmen, die im Nahbereich tätig sind.</p>
<p>§ 102 Abs. 12 lit. g: Neuregelung der Gewichtstoleranzen:</p>	<p>Die derzeitige Regelung führt insbesondere in den Wintermonaten zu untragbaren Härtefällen. Fahrzeuge erleiden durch die wetterbezogenen Auswirkungen Gewichtsveränderungen (z.B. nach einem Regen, wenn das Transportgut nicht durch eine Plane geschützt war, nach Schneefall, ...). So führt eine Gewichtsüberschreitung von mehr als 2 % zum Abstellen des Fahrzeuges. In Anlehnung an den seinerzeitigen Toleranzerlass wird folgende Regelung vorgeschlagen</p> <p>Bis 2 %: Abmahnung gemäß § 21 VWStG,</p>

	<p>Von 2 % bis 6 %: Organmandat, Ab 6 %: Anzeige sowie bei Überschreiten des technischen Höchstgewichtes des Fahrzeuges abstellen und umladen.</p> <p>Das BMVIT wird ersucht, bei einer geringfügigen Überschreitung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes in Anlehnung an die in Deutschland übliche Handhabung die oben vorgeschlagenen Toleranzbestimmungen in das KFG aufzunehmen.</p>
§ 103 Abs. 1 Z 4 und 5: Erweiterung der Vermietmöglichkeit auf Fahrschulen	<p>Fahrschulen sind oft auf das Anmieten von Autobussen, LKW bzw. Sattelzugfahrzeugen für Schul- und Prüfungsfahrten angewiesen. Daher ist es dringend geboten, die Zulässigkeit der Vermietung an Inhaber einer entsprechenden Fahrschulbewilligung oder generell für Ausbildungszwecke durch eine entsprechende Ergänzung der vorgenannten Bestimmung zuzulassen.</p>
Vermeidung der „Mehrfachbestrafung“	<p>Die Einhaltung der kraftfahrrechtlichen Bestimmungen hinsichtlich der Pflichten des Unternehmers führt dann zu Schwierigkeiten, wenn der betroffene Unternehmer gar keine Möglichkeit hatte, z.B. im Rahmen eines Beladungsvorganges Einfluss auf die Beladung und deren Sicherung zu nehmen. Die kraftfahrrechtlichen Bestimmungen wären daher hinsichtlich der Verantwortlichkeit der einzelnen Betroffenen, wie z.B. Lenker, Unternehmer sowie Belader, etc. nochmals zu überprüfen und gegebenenfalls praxisgerechter zu gestalten.</p>

Die Wirtschaftskammer Österreich bittet um Berücksichtigung ihrer Vorschläge und Forderungen und steht für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße



Dr. Christoph Leitl  
Präsident

i.V. Komm.Rat DI Dr. Richard Schenz  
Vizepräsident



Mag. Anna Maria Hochhauser  
Generalsekretärin