



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
zH Herrn Dr. Wilhelm Kast
Radetzkystraße 2
1030 Wien

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

per E-Mail
st1@bmvit.gv.at

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
BMVIT-170.031/0002-IV/ST1

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Rp 25638/06/17/GS/jm
Dr. Günter Schneglberger

Durchwahl
4024

Datum
13.4.2017

Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 und das Unfalluntersuchungsgesetz - UUG 2005 geändert werden; Stellungnahme

Sehr geehrter Herr Dr. Kast!

Die Wirtschaftskammer Österreich bedankt sich für die Übersendung der Unterlagen zur geplanten Novelle des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 und des Unfalluntersuchungsgesetzes - UUG 2005.

Zu den Novellierungsvorschlägen haben wir keinen Einwand.

Zusätzlich übersenden wir Ihnen unseren Forderungskatalog zum KFG 1967 mit zahlreichen Einzelpunkten, die ohne eine weitere Kostenbelastung für die Republik Österreich umgesetzt werden können (siehe Anlage).

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Leitl', written in a cursive style.

Dr. Christoph Leitl
Präsident

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'A. Hochhauser', written in a cursive style.

Mag. Anna Maria Hochhauser
Generalsekretärin

Anlage

KFG-VORSCHLÄGE DER WKÖ

Geforderte Änderung	Begründung
<p>§ 4 Abs. 6: Ausnahmen für Höhenbegrenzung bis 4,2 m</p>	<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 Durchfahrtshöhe) gegeben werden.</p>
<p>§ 4 Abs. 7a ist neu zu fassen: „(7a) Bei Kraftwagen mit Anhängern darf die Summe der Gesamtgewichte sowie die Summe der Achslasten 40.000 kg, im Vorlauf- 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 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>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>§ 4 Abs. 7a:</p>	<p>Um den kombinierten Verkehr mit schwereren kranbaren Sattelaufliegern</p>

<p>Aufnahmen der Gewichtsgrenze von 41 t für Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem kranbaren Sattelauflieger und einer Zugmaschine für Fahrten innerhalb Österreichs.</p>	<p>attraktiver zu gestalten, stellt eine Anhebung auf ein hzG von 41 t für eine entsprechende Fahrzeugkombination für Verkehre innerhalb Österreichs eine sinnvoll Initiative dar.</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>§ 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-Betriebserlaubnisrichtlinien 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-Betriebserlaubnisrichtlinien (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</p>

	Eigengewicht erst kurz vor der Anmeldung endgültig feststeht (zusätzlich Aufbauten, wie Kran) und so eine gesonderte Verwiegung notwendig ist (zusätzliche Kosten- und Zeitaufwand).
§ 40 Abs. 1 „dauernder Standort“	<p>In der Praxis kommt es immer wieder zu Problemen bei der KFZ-Zulassung von Firmenfahrzeugen für Einzelunternehmer, da die zuständige KFZ-Zulassungsbehörde immer die Wohnsitzbehörde ist. Nach § 40 Abs. 1 KFG hat über einen Antrag auf Zulassung eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers zum Verkehr die Behörde zu entscheiden, in deren örtlichen Wirkungsbereich das Fahrzeug seinen <u>dauernden Standort</u> hat. Als dauernder Standort eines Fahrzeuges gilt der Hauptwohnsitz des Antragstellers, bei Fahrzeugen von Unternehmungen der Ort, von dem aus der Antragsteller über das Fahrzeug hauptsächlich verfügt.</p> <p>Daraus ergibt sich für Firmenfahrzeuge folgendes Problem: ist der Antragsteller eine physische Person, ist auch dann, wenn ein Gewerbe (Unternehmen) betrieben wird, als dauernder Standort des KFZ der Hauptwohnsitz maßgebend. In jedem anderen Fall ist der dauernde Standort jener, von dem aus der Antragsteller über das Fahrzeug hauptsächlich verfügt (siehe VwGH 5.7.1996, 96/02/0094; dRK). Dies führt dann zu Problemen, wenn der Standort des Unternehmens und der Hauptwohnsitz des Einzelunternehmers nicht ident sind.</p> <p>Ein privater Umzug des Einzelunternehmers kann zur Zulassungsänderung des Firmenfahrzeuges führen. Ist mit dem Zulassungsbundesland z.B. eine Förderung verbunden, können weitere Probleme entstehen, die bei anderen Unternehmensformen nicht vorkommen können.</p> <p>Es sollte daher ein entsprechendes Wahlrecht eingeführt werden, das es ermöglicht, den Firmensitz oder den Wohnsitz als Ort der Zulassung zu wählen.</p>
§ 45 Abs. 1: Erweiterung der Probefahrtregelung für den Landmaschinenhandel	§ 45 Abs. 1 ist um eine weitere Ziffer zu erweitern, um dem Fahrzeughandel mit land- und forstwirtschaftlichen Zugfahrzeugen oder selbstfahrenden Arbeitsmaschinen zu ermöglichen, diese Fahrzeuge für maximal 48 Stunden und

	<p>einem hzG inkl. Anhänger von 12.000 kg für Probefahrten zu überlassen. Solch eine Regelung ist notwendig, weil diese Händler die in Rede stehenden Fahrzeuge nicht sonst auf ihren Betrieb anmelden können (wie z.B. der PKW- oder LKW-Handel).</p>
<p>§ 49 Abs. 4: Gelbe Kennzeichentafeln für Fahrzeuge der Güterbeförderung</p>	<p>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.</p>
<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</p>

	<p>Straßenkehrmaschinen sowie Kraftfahrzeuge der kanalräumenden Unternehmen, die im Nahbereich tätig sind.</p> <p>Alternativ sollte die Möglichkeit, einen Antrag bei der zuständigen Behörde auf Befreiung von der Verpflichtung stellen zu können, geschaffen werden.</p>
<p>§ 102 Abs. 9: Ausnahme Schneekettenmitführverpflichtung</p>	<p>Bei der Überführung von Kraftfahrzeugen zum Aufbauhersteller bzw. dann zum Kunden stellt die Mitführverpflichtung von Schneeketten für den Fahrzeuglenker insbesondere dann, wenn hintereinander von ein und derselben Person verschiedenen KFZ, unterschiedlich bereift, überstellt werden müssen, ein logistisches Problem dar, da diese Schneeketten je nach Type durchschnittlich 14,5 kg (Einzelbereifung) bzw. 23,5 kg (Zwillingsbereifung) pro Stück schwer sein können.</p> <p>Die Ausnahme sollte nur für Fahrten auf schneefreien Straßen gelten.</p> <p>Alternativ sollte die Möglichkeit, einen Antrag bei der zuständigen Behörde auf Befreiung von der Verpflichtung stellen zu können, geschaffen werden.</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 § 50 Abs. 5a VStG, 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</p>

	Toleranzbestimmungen in das KFG aufzunehmen.
§ 134: Beraten statt strafen	<p>In § 134 werden Mindeststrafen von Euro 200,-- bzw. Euro 300,-- bis max. Euro 5.000,-- festgeschrieben. Gerade bei Bagatelldelikten sind Mindeststrafen in solchen Höhen sachlich nicht zu rechtfertigen. Auch auf einen möglichen Lerneffekt kann hier nicht abgezielt werden, da es aufgrund der langen Kontrollzeiträume (z.B. Lenk- und Ruhezeiten: 28 Tage), die oftmals keinen Einfluss auf die tagesaktuelle Lenkerverfassung mehr haben, oftmals um Delikte handelt, die schon länger zurück liegen.</p> <p>Hinzu kommt der Umstand, dass z.B. eine Bestrafung nach dem KFG (Verstoß gegen EU VO 561/2006) oftmals auch eine Mehrfachbestrafung zur Folge hat (nach dem AZG/ARG bzw. eine Nachversteuerung für den Arbeitgeber, da dieser die horrenden Strafen für den Lenker übernimmt - denn welchem Lenker/Arbeitnehmer sind Strafen in Höhe von mehreren hundert Euro bei den heute üblichen kollektivvertraglich geregelten Gehältern zumutbar?).</p> <p>Wir fordern daher die Absenkung der Mindeststrafenhöhe sowie für die Kontrollorgane die Ermöglichung, vermehrt Verkehrssünder zu beraten und zu ermahnen (im Sinne des VStG).</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.</p> <p>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>

13. April 2017/GS