



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  
[st4@bmvit.gv.at](mailto:st4@bmvit.gv.at)

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
BMVIT-170.031/0005-IV/ST4

Unser Zeichen, Sachbearbeiter  
Rp 25638/13/15/GS/jm  
Dr. Günter Schneglberger

Durchwahl  
4024

Datum  
15.9.2015

## 32. KFG-Novelle; Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Wirtschaftskammer Österreich bedankt sich für die Zusendung der Unterlagen zur geplanten 32. KFG-Novelle und erlaubt sich in offener Frist wie folgt Stellung zu nehmen, wobei festzuhalten ist, dass zahlreiche Punkte in diesem Entwurf positiv bewertet werden:

### Zu Z 21:

In § 40 Abs. 6 wird ein neuer Aufhebungstatbestand geschaffen, wenn die Zulassung des Fahrzeuges rechtswidrig erfolgte. Aus Gründen der Systematik und Übersichtlichkeit sollte dieser Tatbestand aus unserer Sicht nicht in § 40a (Beleihung von Versicherern zum Zwecke der Zulassung), sondern in § 44, wo alle anderen Aufhebungstatbestände angeführt sind, aufgenommen werden.

### Zu Z 22:

Der Umstand, dass es sich um ein Wechselkennzeichen handelt, soll auf der Zulassungsbescheinigung nicht mehr angeführt sein. Hierzu ist eine Softwareänderung nötig, die erst mit dem Einsatz einer neuen Version ab 1. April 2016 umgesetzt werden kann. Wir ersuchen daher als In-Kraft-Tretens-Termin dieser Bestimmung den 1. April 2016 vorzusehen (Z 68 wäre entsprechend zu adaptieren).

In den Erläuterungen zu Z 22 ist der alte nicht mehr aktuelle Preis von Euro 19,80 für den Scheckkartenzulassungsschein angeführt. Dies wäre zu korrigieren.

### Zu Z 26:

Wir begrüßen die Ergänzung, dass unbeladene Fahrzeuge im Auftrag von Nutzfahrzeughersteller oder Nutzfahrzeughändler überführt werden können. Allerdings ersuchen wir um Ergänzung der Fahrzeugwerkstätten, da diese nicht unbedingt Handel nach GewO betreiben müssen. Ebenso schlagen wir die Streichung der beiden verwendeten Wortteile „Nutz-“ vor, da es weder im KFG noch in der GewO eine Definition von Nutzfahrzeugen gibt. Eine Unterscheidung während einer Kontrolle scheint hier sonst nicht möglich. Darüber hinaus sollte die Option zur Überstellung eines Fahrzeuges auch für alle Fahrzeugklassen gelten, da auch die jetzt nicht berücksichtigten

Fahrzeugklassen immer wieder auf eigener Achse überstellt werden.

**Zu Z 27:**

Eine strengere Vergabe von Probefahrtskennzeichen an Antragsteller wird grundsätzlich begrüßt, insbesondere sollte dies auch österreichweit einheitlich von den Behörden gehandhabt werden. Wir sprechen uns dafür aus, die Aufzeichnungspflichten im gleichen Zuge zu vereinfachen.

**Zu Z 28:**

Der Entwurf sieht vor, dass die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes an Ort und Stelle zur Abnahme der Probefahrtskennzeichen berechtigt sind, wenn eine nicht zulässige Probefahrt durchgeführt wird. Der Bewilligungsinhaber kann nachträglich die Ausfolgung beantragen, wenn die Voraussetzungen für die Erteilung vorliegen.

Diese geplante Änderung ist abzulehnen, da schon bei einem bloßen Verdacht durch die kontrollierenden Organe die Abnahme erfolgen kann. Es soll hier keinesfalls die missbräuchliche Verwendung geschützt werden, doch zeigen die zahlreichen praktischen Erfahrungen, dass die Beurteilung, ob tatsächlich eine Probefahrt vorliegt oder nicht, doch manchmal schwierig sein kann. Nicht selten werden Strafverfügungen aufgrund eines Einspruches gemäß § 49 VStG noch vor Einleitung eines ordentlichen Strafverfahrens gemäß § 40 bis 46 VStG eingestellt. Gerade dann, wenn es sich um den ersten Verstoß handelt, ist die vorgesehene Abnahme an Ort und Stelle nicht nachvollziehbar, denn der Bewilligungsinhaber kann die Ausfolgung nachträglich wieder beantragen und die Ausfolgung hat zu erfolgen, wenn die Voraussetzungen zur Erteilung vorliegen. Dies liegt in aller Regel bei einem erstmaligen Verstoß vor, da ein einmaliger Verstoß noch keinen Zweifel an der Zuverlässigkeit aufkommen lässt. Man denke aber auch an jene Fälle, wo der Bewilligungsinhaber nichts von einer durchgeführten Probefahrt weiß (z.B. Ehefrau des Probefahrtberechtigten lenkt das Fahrzeug ohne dabei im Probefahrtschein angeführt zu sein). Die „Strafe“ der Abnahme trifft auch hier zu und der „unwissende“ Fahrzeughändler kann nachträglich wieder die Ausfolgung beantragen. Die Abnahme vor Ort stellt somit eine zusätzliche Bestrafung dar!

Die hier angedachte Vorgangsweise grenzt an „Schikane der Fahrzeughändler“ durch den Gesetzgeber. Bedenkt man noch zusätzlich, dass für die neuerliche Antragstellung auch ein zeitlicher Faktor zu berücksichtigen ist, dann wird dieses Vorhaben völlig unverständlich. Im - für den Unternehmer - „schlimmsten Fall“ hat die Behörde 6 Monate Zeit über den Antrag „nachzudenken“. Schadenersatzansprüche des Bewilligungsinhabers gegenüber den „über das Ziel hinauschießenden Organen“ sind illusorisch.

Wir fordern daher, die in § 45 Abs. 6a 1. Satz normierte Abnahme der Probefahrtskennzeichen durch die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes, gänzlich zu streichen. Mit der bisherigen Regelung - Entzug bei wiederholtem Missbrauch und zwar in einem Verwaltungsstrafverfahren und nicht durch einen „Schnellschuss der Organe“ - ist durchaus das Auslangen zu finden.

**Zu Z 32:**

Der vorgeschlagenen Abs. 4c muss in dieser Form grundsätzlich aus mehreren Gründen abgelehnt werden. Für die Wahl des - lt. Erläuterungen - richtigen Einsatzmittels, bedarf es keinen Zugriff auf Fahrzeugdaten, insbesondere wenn die Zustimmung des Zulassungsbesitzer, bzw. des Lenkers mit Einverständniserklärung des Zulassungsbesitzers notwendig ist, da dieser diese Zustimmung in Vorhinein (in schriftlicher Form!) geben muss. Das ist in der Praxis völlig unmöglich, d.h. in Wirklichkeit würde sich der Pannendienst die schriftliche Zustimmung im Nachhinein einholen, bestenfalls auf Basis einer vorherigen mündlichen Zusage. Im gleichen Zuge kann der Lenker/Fahrzeughalter dem Pannendienst auch die notwendigen Fahrzeugdaten bekannt geben, welche im Zulassungsschein stehen (Fahrgestellnummer, Marke, Modell- bzw. Modellcode, Fahrzeuggewicht, Kraftstoffart, Motorleistung, Zulassungsdatum, ...). Der Zulassungsschein (Teil 1) muss ohnehin stets im Fahrzeug mitgeführt werden bzw. auch bei den neuen

Scheckkartenführerscheinen können u.a. auch vom Pannendienst jederzeit alle Informationen auf einer frei zugänglichen kostenlosen Website abgefragt werden.

LINK: <http://www.scheckkartenzulassungsschein.at/abfrage.html>

Jede Art und Weise von möglichen Abfragen können zusätzliche Kosten für den Konsumenten bedeuten. Des Weiteren halten wir die Einschränkung auf - lt. Erläuterungen - Autofahrerclubs dem Gleichheitsgrundsatz entsprechend, für rechtswidrig. Viele Automobilhersteller bieten ihren Kunden „Mobilitätsservices“ an und leisten Pannenhilfe, welche nicht durch einen Autofahrerclub organisiert ist. Diese wären von dieser Regelung ausgeschlossen.

#### **Zu Z 35:**

Die Fahrzeuge der Post (als nunmehr privatisiertes Unternehmen) sollen Standardkennzeichen erhalten. Daher „wandert“ auch die Zuständigkeit hinsichtlich der KFZ-Zulassung von den Behörden zu den Zulassungsstellen. Die erforderlichen Softwareänderungen können auch hier erst mit einer neuen Vision am 1. April 2016 umgesetzt werden, so dass auch diese Bestimmung zum angeführten Datum in Kraft treten sollte. Ziffer 68 ist entsprechend zu adaptieren.

#### **Zu Z 36:**

Der Umstand, dass eine rote Kennzeichentafel ausgegeben wurde, soll auf der Zulassungsbescheinigung nicht mehr vermerkt werden. Im Hinblick auf die nötige Änderung der Zulassungssoftware soll auch diese Bestimmung mit 1. April 2016 in Kraft treten. Ziffer 68 ist entsprechend anzupassen.

In den Erläuterungen zu Z 36 ist der alte nicht mehr aktuelle Preis von Euro 19,80 für den Scheckkartenzulassungsschein angeführt. Dies wäre zu korrigieren.

#### **Zu Z 43:**

Wir sehen auf Grund der länderspezifischen unterschiedlichen Handhabungen die Notwendigkeit der Spezifizierung des Begriffes Vertrauenswürdigkeit und schlagen daher folgenden Einschub an selbiger Stelle vor:

„Hinsichtlich der Vertrauenswürdigkeit kann ein Widerruf der Ermächtigung nur bei mehrmalig wiederholtem, innerhalb eines angemessenen Beobachtungszeitraumes, nicht ordnungsgemäß durchgeführten Begutachtungen oder bei Entstehung eines erheblichen Sach- oder Personenschadens auf Grund einer nicht ordnungsgemäßen Begutachtung erfolgen.“

#### **Zu Z 44 bis 46:**

Dieser Regelung können wir uns nicht anschließen, da der Anreiz der Zulassung (> als 25 km/h) durch eine Verlängerung des Begutachtungsintervalls unserer Meinung nach eher nicht gegeben ist. Aus der Sicht der Verkehrssicherheit sollten landwirtschaftlich genutzte Anhänger jährlich überprüft werden, weil sie nicht ständig auf öffentlichen Straßen verkehren, sondern auf unwegsamem Gelände, was in Folge eine höhere Belastung des Anhängers bedeutet. Dennoch werden diese Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen - meist unter großer Last - benutzt und sollten gerade dann verkehrs- und betriebssicher sein.

Sollte das BMVIT unserer Intention nicht folgen, ist jedoch die Wortwahl zu überdenken, da bei dem Begriff „Geschwindigkeit“ nicht klar ist, ob es sich hierbei um die „höchste zulässige“, die „tatsächliche“ oder die „Bauartgeschwindigkeit“ (was wohl gemeint war) handelt.

#### **Zu Z 47:**

Der Grundstein zur Schaffung von Maßnahmen gegen die Manipulation von Kilometerständen wurde in der Richtlinie 2014/45/EU (regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen

und Kraftfahrzeuganhängern) Erwägungsgrund 25, sowie Artikel 8 Abs. 6 vorgeschrieben. Die geplanten österreichischen Maßnahmen sollten sich daher ausschließlich auf diese Richtlinie beziehen (periodische Fahrzeugüberprüfung). Wir begrüßen daher, dass die im § 57c eingerichtete Begutachtungsplakettendatenbank hierfür herangezogen wird. Dies erspart zusätzlichen Arbeitsaufwand sowie Kosten (durch Einrichten einer zusätzlichen Datenbank). Eine Kilometerstand-Eintragung wird bei einer § 57a-Begutachtung schon praktiziert - jede weitere Verpflichtung der Kilometerstand-Eintragung (z.B. Service, Reparatur) wird präventiv ausdrücklich abgelehnt (siehe Anlage 1: Pressemitteilung von BM Stöger zu Tachobetrug vom 27.12.2014, Homepage des BMVIT).

Der Zugriff der § 57a ermächtigten Betriebe auf die Kilometerstände aller Fahrzeuge in der Zentralen Begutachtungsplakettendatenbank ist notwendig, um die Maßnahme der Tachomanipulation wirksam in Kraft treten zu lassen. Darüber hinaus muss die Einsichtsmöglichkeit der § 57a ermächtigten Betriebe auf alle Gutachten erhalten werden, um so die Möglichkeit der Pflicht der Duplikat-Ausstellung eines Gutachtens gewährleisten zu können. Der Argumentation der „lokalen EBV-Speicherung“ kann nicht Folge geleistet werden, da auch ein Duplikat-Gutachten angefordert werden kann, welches nicht in der ursprünglich Überprüfungs durchführenden § 57a ermächtigten Stelle ausgefolgt wurde.

Weiters ungeklärt ist wer berechtigt ist, die Kilometerstand-Daten abzufragen. Gerade der Fahrzeughandel hat ein großes Interesse über die von ihm zu verkaufenden Fahrzeuge genaue Informationen über tatsächliche Kilometerstände zu erhalten. Dies gilt naturgemäß auch für alle Fahrzeugkäufer.

Die zukünftige Diktion zu diesem Punkt sollte darauf Rücksicht nehmen, dass mit dem Begriff „Kilometerstände“ nicht der derzeitige aktuelle eines Kraftfahrzeuges gemeint ist, sondern derjenige zum Zeitpunkt der Überprüfung und damit zum Zeitpunkt der Erstellung des abschließenden Gutachtens.

#### **Zu Z 50:**

Bei den Mindestangaben auf der Versicherungsbestätigung soll neben dem Namen auch der Sitz des ausstellenden Versicherers angeführt werden. Wir schlagen vor, dass nur der Name des Versicherers anzuführen ist. Die Angabe des Unternehmenssitzes ist auch jetzt kein Erfordernis und bringt für keinen der Beteiligten zusätzliche Informationen. Da viele Versicherer dazu übergehen, die Versicherungsbestätigung elektronisch in das Antragsformular zu integrieren, könnte das auch zu Platzproblemen führen. Wir regen daher an, die Worte „und Sitz“ aus der Ziffer 1 des neuen Absatz 1a in § 61 zu streichen.

#### **Zu Z 53:**

Anzumerken ist, dass gemäß Wiener Übereinkommen einspurige Fahrzeuge auch untertags mit einer eingeschalteten Schlussleuchte, die rotes Licht aussendet, fahren müssen.

#### **Zu Z 54:**

Die Intention (Surfen am Handy, SMS-Schreiben udgl.) ist nachvollziehbar, jedoch die Formulierung wirft umfassende Fragen auf, denn das Handhaben des Mobiltelefons kann auch über das Lenkrad passieren, wenn das Mobiltelefon über eine geeignete Schnittstelle damit verbunden ist. Somit könnte auch die Annahme eines eingehenden Anrufes als „Handhaben“ verstanden werden. Genauso fraglich ist das Verwenden eines Handys als Uhrersatz, da heutzutage zahlreiche Personen keine Armbanduhren mehr tragen, sondern ihr Handy für die Zeitanzeige verwenden. Auch dieses Vorgehen könnte als „Handhaben“ im Sinne des Entwurfes

verstanden werden. Das wird ausdrücklich abgelehnt.

#### **Zu Z 67:**

Diese Strafbestimmung, die eine Informationspflicht mit einer Missachtung der Betriebserlaubnis wertmäßig gleichstellt, wird wegen mangelnder Differenzierung kategorisch abgelehnt. Die generalpräventive Wirkung ist auch mit einem weitaus geringeren Strafsatz (wie Euro 5.000,--) erzielbar.

Die Wirtschaftskammer Österreich listet seit Jahren regelmäßig einzelne Punkte im Kraftfahrgesetz auf, die - wie wir meinen - problemlos und vor allem für die Republik Österreich kostenfrei umgesetzt werden können. Mit Anlage 2 übermitteln wir die entsprechende überarbeitete Liste.

Nicht erfasst in der vorgenannten Liste zu deren Punkten das BMVIT uns gegenüber keine Stellungnahme abgegeben hat, sind folgende Aspekte, die im Rahmen dieser Novelle mit novelliert werden könnten:

#### **§ 4**

Wir sprechen uns aus für eine rasche Umsetzung der Bestimmungen der revidierten Richtlinie 96/53/EG, die die höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte erhöhen aus (Möglichkeit der Anbringung von Luftleiteinrichtungen, Erhöhung des hzG für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, Einführung der Bestimmungen, nach denen die höchstzulässige Länge bei einem intermodalen Beförderungsvorgang von 45 Fuß Containern oder Wechselaufbauten um 15 cm überschritten werden darf sowie das zulässige Gewicht für zweiachsige Kraftfahrzeuge mit dreiachsiger Sattelanhänger auf 42 t und für dreiachsige Kraftfahrzeuge mit zwei- oder dreiachsiger Sattelanhänger auf 44 t anzuheben ist).

#### **§ 40**

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 örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug seinen dauernden Standort 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.

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.

Beispiel: Ein Einzelunternehmer hat seinen Wohnort in Tulln, das Unternehmen ist jedoch in Krems. Die Zulassung der Fahrzeuge müsste in Tulln erfolgen. Zieht der Unternehmer in einen anderen Verwaltungsbezirk muss er sämtliche Fahrzeuge abmelden und am neuen Wohnort anmelden (§ 42 KFG), selbst wenn er über die Fahrzeuge von Krems aus verfügt.

Würde das Unternehmen als OG betrieben, so wäre der Umzug ohne Folgen, sofern über die

Fahrzeuge hauptsächlich in Krems verfügt wird. Noch gravierender stellt sich dieses Problem z.B. im Rahmen einer bundeslandspezifischen Förderung für Kraftfahrzeuge dar. Hat der Unternehmer seinen Wohnsitz z.B. in Wien, sein Unternehmen aber in Niederösterreich an der Wiener Stadtgrenze angesiedelt, könnte dieses Unternehmen eine eventuelle niederösterreichische Förderung für das Fahrzeug aufgrund der Verpflichtung, es in Wien anmelden zu müssen, nicht in Anspruch nehmen. Dies führt zu einer Mehrbelastung und ungerechtfertigten Ungleichbehandlung von Einzelunternehmern im Verhältnis zu Unternehmen, welche in Form von juristischen Personen betrieben werden.

Es sollte daher ein entsprechendes Wahlrecht eingeführt werden, das es ermöglicht, den Firmensitz oder den Wohnsitz als Ort der Zulassung zu wählen.

### § 82

Die Bestimmungen des § 82 Abs. 8 bzw. Abs. 9 (Verwendung von im Ausland zugelassene KFZ im Inland) sind im Rahmen der derzeitigen LKW-Kontrollpraxis völlig ungeeignet, um illegale Gewerbeausübungen (Kabotage bzw. Ausflaggen) effektiv zu bekämpfen. Wir regen hier dringend an, adäquate Kontrollmechanismen festzuschreiben und zu etablieren, da vor allem im Bereich der Kabotage ein erhebliches Potential begründet liegt. Eine Schätzung des Fachverbandes für das Güterbeförderungsgewerbe anhand einer Auswertung der Statistik Austria ([http://statistik.gv.at/web\\_de/statistiken/energie\\_umwelt\\_innovation\\_mobilitaet/verkehr/straesse/gueterverkehr/index.html#index2](http://statistik.gv.at/web_de/statistiken/energie_umwelt_innovation_mobilitaet/verkehr/straesse/gueterverkehr/index.html#index2): Straßengüterverkehr europäischer Unternehmen)

zeigt die Relevanz dieses Themas:

Das 2013 auf Österreichs Straßen von in- und ausländischen Güterkraftfahrzeugen erbrachte Transportaufkommen betrug laut Statistik Austria insgesamt 425,4 Mio. t und sank damit im Vergleich zum Vorjahr um 0,8 % (428,8 Mio. t). Die Transportleistung blieb 2013 mit insgesamt 34,26 Mrd. tkm im Inland nahezu unverändert (2012: 34,32 Mrd. tkm). Die EU geht lt. einer Studie von einem Kabotageanteil von rund 3 Prozent der Transportleistung für Österreich aus, somit wären dies in Tonnen umgerechnet rund 12,8 Mio. t. Wenn man das errechnete Transportaufkommen für die Kabotage von 12,8 Mio. t auf ein durchschnittliches Ladevolumen von 15 t herunterbricht, entspricht dieser Wert rund 853.000 LKW-Fahrten.

### § 103

Im Zuge der Fahrzeugüberlassung/-verleihung erweisen sich die bestehenden Regelungen als problematisch. Wir sprechen uns für eine Harmonisierung der rechtlichen Voraussetzungen der Führerscheinüberprüfung für Car-Sharing-Unternehmen und gewerbliche Autoverleiher dahingehend aus, dass § 103 Abs. 3 KFG wie folgt zu ergänzen ist:

(3) ... darf das Lenken seines Kraftfahrzeuges oder die Verwendung seines Anhängers nur Personen überlassen, die

- a) die erforderliche Lenkberechtigung und das erforderliche Mindestalter oder das erforderliche Prüfungszeugnis über den erfolgreichen Abschluss der Lehrabschlussprüfung des Lehrberufes Berufskraftfahrer oder den erforderlichen Fahrerqualifizierungsnachweis (Code 95) besitzen; in Fällen der gewerblichen Vermietung eines Fahrzeuges ohne Beistellung eines Lenkers ist eine einmalige Prüfung der erforderlichen Lenkberechtigung durch den Zulassungsbesitzer vor der ersten Fahrzeugüberlassung ausreichend, wenn ein Dauerschuldverhältnis vorliegt und vertraglich festgelegt ist, dass bei Entzug der Lenkberechtigung eine Verständigung des Zulassungsbesitzers erfolgen muss.“

Wir begründen diesen Wunsch wie folgt:

- § 103 Abs. 1 Z 3 KFG verpflichtet jeden Zulassungsbesitzer - vor der Überlassung des Fahrzeuges an eine andere Person - zur Prüfung, ob der jeweilige Lenker über eine gültige Lenkberechtigung für die jeweilige Fahrzeugkategorie (LKW, PKW oder Motorrad) verfügt.
- Da es aber auch Geschäftsmodelle gibt, bei denen dem einzelnen Nutzer z.B. eine „Membercard“ zur Verfügung gestellt wird (also ein Dauermietverhältnis über einen längeren Zeitraum besteht), wird die jeweilige Lenkberechtigung nur bei der Registrierung überprüft. Bei jeder Nutzung/Überlassung des Fahrzeuges im Gültigkeitszeitraum der „Membercard“ wird dies nicht mehr geprüft.
- Für alle Formen der gewerblichen Vermietung von Fahrzeugen soll eine einheitliche Regelung geschaffen werden.

### § 134

Im Sinne der Initiative „Beraten statt Strafen“ sprechen wir das Thema „Strafen bzw. überzogene Strafhöhen“ in allen Verkehrsrechtsbereichen an und fordern ein Umdenken der derzeitigen Situation ein. In § 134 werden Mindeststrafen von Euro 200,-- bzw. Euro 300,-- bis max. Euro 5.000,-- festgeschrieben. Gerade bei Bagatelldelikten (z.B. Übertretungen von Lenk- und Ruhezeiten) sind Mindeststrafen in solchen Höhen sachlich nicht zu rechtfertigen. Auch auf einen möglichen Lerneffekt kann hier nicht abgezielt werden, da es sich aufgrund der langen Kontrollzeiträume (28 Tage), die oftmals keinen Einfluss auf die tagesaktuelle Lenkerverfassung mehr haben, oftmals um Delikte handelt, die schon länger zurück liegen. 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?). Wir fordern daher die Absenkung der Mindeststrafenhöhe sowie für die Kontrollorgane die Ermöglichung, vermehrt Verkehrssünder zu beraten und zu ermahnen (im Sinne des VStG).

Die Wirtschaftskammer Österreich bittet um Berücksichtigung unserer Stellungnahme und steht für Rückfragen jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

Dr. Christoph Leitl  
Präsident

Mag. Anna Maria Hochhauser  
Generalsekretärin

Anlagen





Anlage 1**Stöger stoppt Tachobetrug: Keine Trickserien mehr mit dem Kilometerstand**

27.12.2014

Bisher war es relativ leicht möglich, den Tachometer eines Fahrzeuges zu manipulieren. Mit der nächsten Novelle des Kraftfahrzeuggesetzes im Frühjahr 2015 soll das verhindert und eine neue Datenbank beschlossen werden: Jede Firma, die Fahrzeugbegutachtungen gemäß § 57a („Pickerlüberprüfungen“) durchführt, muss künftig den Kilometerstand des überprüften Fahrzeuges in diese Datenbank eingeben. Gleiches gilt bei einer Reparatur.



Tachometer

Rechte: bmvit

Somit wird der Kilometerstand jedes Fahrzeuges laufend erfasst. Gibt eine Werkstätte die Daten nicht ein, droht eine Verwaltungsstrafe bis zu 5.000 Euro bzw. bei Nichtbezahlung bis zu sechs Wochen Haft. Zugriff auf die Daten haben Werkstätten sowie Automobilklubs, die Pickerlüberprüfungen durchführen. Wer in Zukunft sein Auto privat verkauft, kann bei der Werkstatt seines Vertrauens einen Ausdruck aus der Datenbank verlangen. „Damit wird ein weiterer wichtiger Schritt für den Konsumentenschutz in Österreich getan“, so Verkehrsminister Stöger.

**KFG-WÜNSCHE 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 (Züchterfolge 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 Durchfahrts Höhe) 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          a) beim Transport von Rundholz aus dem Wald oder          b) bei der Sammlung von Rohmilch bis zum nächst gelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof oder zu einem Verarbeitungsbetrieb,          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>§ 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</p>

	<p>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-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</p>

	<p>Eigengewicht und der höchsten zulässigen Nutzlast ist nicht notwendig.</p> <p>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: 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 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).
§ 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.
§ 101 Abs. 5 bzw. § 104 Abs. 9 KFG: Frist zur Bescheiderlassung verkürzen	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

	<p>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 § 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.
Vermeidung der „Mehrfachbestrafung“	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.

8. September 2015/GS

