



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

Wiedner Hauptstraße 63 | Postfach 195
1040 Wien
T +43 (0) 5 90 900DW | F +43 (0) 5 90 900233
E rp@wko.at
W <https://news.wko.at/rp>

per E-Mail

st1@bmvit.gv.at

begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
BMVIT-170.031/0005-IV/ST1/2018	Rp 25638/15/2018/GS/jm	4024	16.11.2018
29.10.2018	Dr. Günter Schneglberger		

36. KFG-Novelle; Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Wirtschaftskammer Österreich bedankt sich für die Übersendung der Unterlagen zur 36. KFG-Novelle, gegen die prinzipiell kein Einwand erhoben wird. Gleichzeitig begrüßen wir, dass langjährige Forderungen der Wirtschaftskammer Österreich Eingang in diese Novelle gefunden haben.

Zusätzlich erlauben wir uns zu einzelnen Punkten dieses Entwurfs folgende Anmerkungen abzugeben:

Zu Z 1, 2, 3:

Aus unserer Sicht kommt es juristisch nicht darauf an, dass das Eichamt, wie in den Erläuterungen beschrieben, diese Vorgangsweise billigt. Sollte die im Novellentext dargestellte Änderung umgesetzt werden, dann müssen auch im Gesetz direkt Toleranzwerte von mindestens 5 % festgeschrieben werden.

Zusätzlich muss § 102 Abs. 12 lit. g KFG angepasst werden. Um Kohärenz zum Seeschiffahrtserfüllungsgesetz (Umsetzung der maritimen Sicherheitsvorschrift SOLAS) herzustellen, ist die Höchstgrenze ab der eine Gefährdung der Verkehrssicherheit angenommen werden kann, auf 5 % (Überschreitung des hzG) anzuheben.

Weiters müsste die Gelegenheit genützt werden, um folgende Forderungen umzusetzen:

Bei Einhaltung des höchstzulässigen Gesamtgewichts soll bei der Festlegung der Achslast auf die Achshöchstlast, also die vom Erzeuger angegebene höchste technisch mögliche Achslast (§ 2 Abs. 1 Z 34a KFG), abgestellt werden und nicht wie derzeit auf die höchste zulässige Achslast (§ 2 Abs. 1 Z 35 KFG).

Zu Z 6:

Die Diktion des § 20 Abs. 1 Z 4 lit. f KFG ist in der derzeitigen Form nicht mehr ident mit der Verwendungsbestimmung 62 (siehe Zulassungsstellenverordnung, Anlage 4). Es stellt sich die Frage, ob nicht im Zuge dieser KFG-bezogenen Erweiterung auch der Text in der Anlage der Zulassungsstellenverordnung anzupassen wäre.

Zu Z 10:

Das Zitat des 1. Halbsatzes von § 103 Abs. 3b direkt in den Gesetzestext zu übernehmen, ist aus Gründen der besseren Lesbarkeit zu unterstützen.

Wir sprechen uns jedoch gegen den ersatzlosen Entfall des gesamten § 103 Abs. 3b aus (siehe unten).

Zu Z 12, 13, 16, 17 und 25:

Zur Gestaltung der Assetdatenbank erlauben wir uns folgende Anmerkungen zu geben:

Bei der Duplikatserstellung sollte der Fall insoweit berücksichtigt werden, dass der Eigentümer, beispielsweise eine Leasinggesellschaft, der Zulassungsstelle bzw. dem Antragsteller eine Unbedenklichkeitserklärung zur Ausstellung eines Duplikats erteilt hat. In diesem Fall soll eine Bestätigung der Unbedenklichkeit durch die Datenbank nicht zwingend notwendig sein.

Beispiel:

Leasinggeber müssen in der Lage sein, für sich oder ihre Leasingnehmer, sei es nun direkt durch die Leasinggesellschaft oder durch autorisierte Kunden Duplikatskopien zu erhalten. Die Originale können auf dem Postweg verloren gehen. Ohne diese Ergänzung müssten Fahrzeuge für die Duplikatserstellung aus der Asset DB aus- und wieder eingetragen werden, was absolut prozessineffizient und schwer zu bewerkstelligen ist.

Deshalb regen wir folgende Änderung an:

„Der neue Typenschein darf weiters erst ausgestellt werden, wenn durch eine Abfrage bei einer dafür zur Verfügung stehenden Datenbank die Unbedenklichkeit der Duplikatausstellung bestätigt worden ist oder eine Unbedenklichkeitserklärung des Eigentümers vorgelegt wird.“

Der § 57c Abs. 10 KFG spricht von „jede interessierte Person“. Es bedürfte noch einer näheren Definition in den Erläuterungen, wer hier tatsächlich gemeint ist.

In der Datenbank(abfrage) muss unbedingt eine Anzeige aufgenommen werden, ob seit letzter GDB-Einmeldung eines Datensatzes zur FIN eine Zulassung in Österreich erfolgt ist.

Diese Anzeige soll auch das Datum der letzten Einmeldung enthalten.

Eine Verknüpfung der Datenbanken ist nicht anzustreben.

Es müsste klargestellt werden, dass die Abfragen für die Zulassungsstellen kostenlos sind.

Wir weisen auch darauf hin, dass in weiterer Folge diverse Bestimmungen in der Zulassungsstellenverordnung (u.a. § 7a und § 13a Abs. 2) angepasst werden sollten.

Zu Z 21:

Klärungsbedarf besteht unseres Erachtens nach bei § 33 Abs. 6a, erster Satz KFG, da hier Änderungen an emissionsrelevanten Bauteilen (jeglicher Art) für unzulässig erklärt werden.

Nach den Erläuterungen sollen vor allem elektronische Bauteile wie Abschaltinrichtungen, Chip Tuning, etc. unzulässig sein, was an sich positiv zu beurteilen ist. Der Begriff „emissionsrele-

vante Bauteile“ geht hier allerdings erheblich weiter, da er auch Teile wie Reifen, Gepäckträger, Anhängerkupplungen etc., die fest mit dem Fahrzeug verbunden sind, mitumfasst (s. auch 2. Abs. in den Erläuterungen). Die Unzulässigkeit von Veränderungen in § 33 Abs. 6a erster Satz KFG sollte sich daher auf elektronische Veränderungen bzw. elektronische Bauteile beschränken und nicht bewilligungsfreie Bauteile aller Art mit Emissionsrelevanz verbieten. Dadurch wäre gewährleistet, dass anzeigepflichtige Komponenten (wie z.B. Abschalteneinrichtungen, die elektronische Bauteile enthalten) unzulässig sind, allgemein übliche Änderungen aber weiterhin zulässig bleiben.

Zu Z 32:

Auch wenn die Versicherungswirtschaft diesen Novellierungsvorschlag ausdrücklich begrüßt, wird dieser neu geplante Absatz von der WKÖ abgelehnt und seine ersatzlose Streichung gefordert.

In diesem Zusammenhang dürfen wir auf die Stellungnahmen von WKÖ, ÖAMTC, ARBÖ, BKA-Verfassungsdienst oder Datenschutzrat im Rahmen des Begutachtungsverfahrens der 31. KFG Novelle (BGBl. I 43/2013) verweisen, in dem die Ausgestaltung des gesamten § 57c KFG, insb. da diese Datenbank in einer privaten Hand liegt, äußerst kritisch beurteilt wurde.

Mit dem vorgeschlagenen § 57c Abs. 10 KFG sollen diese Befugnisse - und damit verbunden ein erheblicher finanzieller Vorteil für den privaten Betreiber der Datenbank - erweitert werden.

Diese Datenbank wird gem. § 57c Abs. 1 letzter Satz KFG „von den ermächtigten Plakettenherstellern über den Preis der Begutachtungsplakette finanziert“.

Nicht nur dass private Daten über den Zustand des Eigentums (Fahrzeug), welche im Zuge der periodischen Fahrzeugüberprüfung hoheitlich erfasst werden, von einer privaten Gesellschaft verwaltet werden und diese über den Preis der Begutachtungsplatte gem. § 8 Abs. 4 PBStV mit Euro 1,90 vom Zulassungsbesitzer finanziert werden, sollen auch die Befugnisse der Datenbankbetreiber dahingehend erweitert werden, dass sie diese Daten auf eigene Rechnung vermarkten dürfen.

Dies wirkt sich negativ auf den Zulassungsbesitzer aus, da jeder Marktteilnehmer über die Fahrzeugnummer bzw. das Kennzeichen das Verhalten des Zulassungsbesitzers (gegen Entgelt) ausforschen kann.

Als Beispiel könnte der Versicherer des Fahrzeuges regelmäßig überprüfen wie der Zustand des von ihm versicherten Fahrzeuges ist und auf Grund dessen die vom Zulassungsbesitzer zu zahlende Prämie neu berechnen. Gleiches gilt für Fahrzeugfinanzierer oder Leasingunternehmen. Auch die Fahrzeughersteller könnten über Abruf der Fahrzeuggutachten die Garantieleistungen steuern.

Um der Zielsetzung gerecht zu werden, dass einerseits keine Kosten für den Zulassungsbesitzer entstehen, andererseits geringfügige persönliche Auskünfte eingeholt werden können, verweisen wir wiederholt auf die Stellungnahme der og. Organisationen im Zuge des Begutachtungsverfahrens der 31. KFG Novelle (BGBl. I 43/2013).

Darin wird das Recht auf Einsichtnahme der vom Landeshauptmann ermächtigten § 57a KFG-Begutachtungsstellen behandelt. Die derzeitige Bestimmung im § 57c Abs. 5 Z 7 KFG beschränkt die Einsicht auf die von der Begutachtungsstelle erstellten Gutachten.

Diese Bestimmung sollte - alleine um den Verpflichtungen gem. § 6 Abs. 6 PBSTV (Ersatzplakette) nachkommen zu können - auf alle in der Begutachtungsplakettendatenbank gespeicherten Gutachten erweitert werden.

Da diese § 57a-KFG-Begutachtungsstellen vom Landeshauptmann ermächtigt sind, ist jederzeit ein Abruf von Daten über die vom Landhauptmann zugewiesene Begutachtungsstellennummer (§ 5 Abs. 3 PBStV) nachvollziehbar.

Zu Z 33:

Zu den Pflichten des Lenkers gemäß § 102 Abs. 1 KFG gehört, den ordnungsgemäßen Zustand des Fahrzeuges vor Antritt der Fahrt festzustellen. Sollte daher der schwere Mangel für den Lenker vor Fahrtantritt erkennbar sein, ist nach unserem Verständnis dieser - und nicht der Zulassungsbesitzer - mit dem Kostenersatz zu belegen. Wir ersuchen um entsprechende Änderung.

Zu Z 37:

Die Wirtschaftskammer Österreich versteht die Beweggründe § 101b KFG einzuführen. Wir weisen jedoch darauf, dass die hier festgeschriebene Vorgehensweise nicht den Intentionen der derzeitigen Bundesregierung entspricht, den Grundsatz „Beraten statt Strafen“ - wie in § 33a VStG umgesetzt - auch in dieser kraftfahrrechtlichen Materie festzuschreiben.

Zu Z 45:

- § 103 Abs. 3a

Grundsätzlich ist es richtig, dass die Regelung zur Lenkerberechtigung DL obsolet ist. Da die Busbranche - aufgrund des bestehenden Lenkermangels - eine Senkung des Mindestalters für Lenker, die ausschließlich im Linienverkehr bis 50 km eingesetzt werden, von 21 auf 18 Jahre fordert, könnte diese Bestimmung (in abgeänderter Form) noch benötigt werden. Aus diesem Grund bitten wir - bis zum Abschluss der Gespräche zur Senkung des Mindestalters - vorerst auf eine Streichung zu verzichten.

- § 103 Abs. 3b

Der Entwurf sieht einen ersatzlosen Entfall des gesamten § 103 Abs. 3b KFG vor (wobei gleichzeitig nur der erste Halbsatz des § 103 Abs. 3b KFG in die Neuformulierung des § 24 Abs. 2a KFG (Ziffer 11) übernommen wird). Die Definition des Ortslinienverkehrs wird damit willkürlich und ohne ersichtlichen Grund um den 2. Halbsatz gekürzt. Dieser lautet: *„als Ortslinienverkehr gilt ferner der Verkehr auf Linien, die sich auch auf nicht unmittelbar aneinandergrenzende, benachbarte Gemeinden erstrecken, wenn diese zueinander im Verhältnis von Wohngemeinden zu Betriebsgemeinden stehen.“*

Wir fordern daher, dass § 103 Abs. 3b KFG unverändert beibehalten werden muss.

Zu Z 53:

Im Zusammenhang mit der Textierung des § 111 Abs. 1 KFG fordern wir, dass es sichergestellt sein muss, dass für die erste Fahrschulbewilligung der Inhaber selbst als Fahrschulleiter fungiert. Keinesfalls dürfen sich Personen aus anderen Branchen/mit anderer Ausbildung bereits am ersten Standort eines Fahrschulleiters bedienen und eine Fahrschule eröffnen, d.h. ohne selbst die Qualifikation dazu zu besitzen.

Der Ministerialentwurf sieht derzeit keine Obergrenze für eine bestimmte Anzahl von Standorten vor. Eine natürliche Person verfügt jedoch nur über begrenzte „körperliche“ Kapazitäten. Im Falle von weiteren Standorten führt die beiden ersten Standorte der Bewilligungsinhaber selbst auch operativ. Die Delegation der operativen Tätigkeiten auf Fahrschulleiter in weiteren Standorten

bedeutet nicht die Delegation der Verantwortung für Tätigkeiten an diesen Standorten gegenüber den Behörden, die sich aus dem FSG ergeben. Das heißt: Zur operativen Führung der ersten beiden Standorte kommen noch die Überwachungsfunktionen für die weiteren Standorte dazu, um zu gewährleisten, dass in diesen die Aufgabenerledigung sorgfältig erfolgt. Wir vertreten die Ansicht, dass bereits ein Betriebsvolumen von 4 Standorten (2 selbst, 2 durch einen Fahrschulleiter) ein Maß darstellt, das den Inhaber der Fahrschulbewilligung voll in Anspruch nimmt, um die ordentliche Abwicklung der hoheitlichen Tätigkeiten garantieren zu können. Eine Deckelung auf 4 Standorte macht daher Sinn und ist begründet.

Folgende Überlegungen bestehen zur 50 km-Regelung:

Eine natürliche Person, die eine Fahrschule führt (als Inhaber, als Leiter), muss „in der Nähe“ wohnen und die beiden Standorte dürfen nicht weiter als 50 km voneinander entfernt sein.

Um Auslegungsschwierigkeiten zu verhindern, sollte die im Entwurf angegebene Entfernung daher mit 50 km „Luftlinie“ auch in Hinblick auf die Topographie Österreichs präzisiert werden.

Zu Z 62:

Vor Beginn der Tätigkeit müssen angehende Fahrlehrer laut Entwurf vier Stunden in Einsatzfahrzeugen von Rettungsorganisationen mitfahren. Dieses Ansinnen wurde von Rettungsorganisationen dem Verkehrsminister vorgetragen und daher in den Entwurf aufgenommen.

Wir gestatten uns, darauf hinzuweisen, dass die praktische Erfahrung im Rettungswagen kein Teil der Fahrlehrerausbildung per se ist. Sie ist eine ergänzende Anforderung, die neben der Ausbildung verlangt wird.

Wir lehnen diese Anforderung insbesondere mangels organisatorischer Umsetzbarkeit ab. Uns ist das Motiv nicht ausreichend klar. Soll es um Erfahrungen im Verkehr allgemeiner Art in Einsatzfahrzeugen gehen oder um Erfahrungen bei Einsatzfahrten, die insbesondere im Zusammenhang mit der Rettungsgasse gesammelt werden sollen? Sollten Rettungsfahrten mit dem Befahren der Rettungsgasse die Intention der Gesetzgebung sein (spätere Wissensvermittlung durch den Fahrlehrer zur Einhaltung der Vorschrift durch künftige Verkehrsteilnehmer), sehen wir das Problem darin, dass derartige Fahrten nicht auf Knopfdruck abrufbar sind und notwendigerweise nicht jede Einsatzfahrt/Rettungsfahrt mit der Einfahrt in eine Rettungsgasse verbunden ist (z.B. auf Landstraßen). Die Umsetzung einer derartigen Gesetzesbestimmung ist somit undurchführbar.

Weiters müsste konkretisiert werden: Welche Wartezeiten sind am Rettungsposten erforderlich bzw. akzeptierbar, bis Einsatzfahrten beginnen? Welche Fahrten gelten als Einsatzfahrten, z.B. nur mit einem Notarzt? Wie häufig kommen derartige Fahrten im ländlichen Raum (fernab vom A- und S-Netz) vor? Wie häufig finden in diesem Zusammenhang Unfälle auf Autobahnen und damit Fahrten dorthin statt?

Außerdem: Viele Rettungsgassen werden ohne Anforderung eines Rettungswagens gebildet. Dies führt zu einer verlängerten Wartezeit für den angehenden Fahrlehrer am Rettungsposten. Der Beifahrersitz im Rettungsfahrzeug ist bei der Fahrt zum Unfallort i.d.R. durch den navigierenden Rettungssanitäter und bei der Fahrt vom Unfallort zum Krankenhaus oft durch Angehörige besetzt. Die Mitfahrt im hinteren Teil des Fahrzeuges jedoch hat somit keinen Nutzen für den Auszubildenden, da er von dort im angeschnallten Zustand i.d.R. keine Sicht auf das Verkehrsgeschehen hat.

Vor Einführung einer derartigen Maßnahme wäre weiters zu betrachten: Welcher zeitliche Gesamtaufwand besteht insgesamt, um die geforderten Netto-Einsatz(fahr)zeiten zu erzielen? Außerdem darf die Rettungsmaßnahme durch den Einbezug einer „branchenfremden“ Person nicht beeinträchtigt werden. Auch sind allfällige gesundheitsrechtliche Fragen im Zusammenhang mit dem zu transportierenden Unfallopfer nicht geklärt.

Abschließende Bemerkungen:

Aus Wettbewerbsgründen muss sichergestellt sein, dass die 36. KFG-Novelle mit der 65.KDV-Novelle (hier § 64a KDV Ausstattung einer Fahrschule) im zeitlichen Gleichklang in Kraft tritt (nach derzeitigem Plan mit 1. Juli 2019).

Weiters ersucht die Wirtschaftskammer Österreich um Berücksichtigung einer Reihe von Vorschlägen, die im Kraftfahrzeuggesetz 1967 umzusetzen wären (siehe Anlage).

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

Dr. Harald Mahrer
Präsident

Karlheinz Kopf
Generalsekretär

Anlage

	Unterzeichner	Wirtschaftskammer Österreich
	Datum/Zeit-UTC	2018-11-20T14:23:34Z
	Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT
	Serien-Nr.	1716778599
	Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.
	Prüfinformation	Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels bzw. der elektronischen Signatur finden Sie unter https://www.signaturpruefung.gv.at/ .

KFG-VORSCHLÄGE DER WKÖ

Geforderte Änderung	Begründung
§ 4 Achslasten	Bei Einhaltung des höchsten zulässigen Gesamtgewichts soll bei der Kontrolle der Achslast auf die vom Erzeuger angegebene Achshöchstlast (= höchste technisch mögliche Achslast gem. § 2 Abs. 1 Z 34a) abgestellt werden und nicht wie derzeit auf die höchste zulässige Achslast (§ 2 Abs. 1 Z 35).
§ 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 Durchfahrtshöhe) gegeben werden.</p>
§ 4 Abs. 7: Zulassung von 5 Achs-Kraftfahrzeugen mit einem hzG von 40 t	5-Achs Solo Lkw können nur mit dem C-Schein gelenkt werden (was jetzt in der Kombination 2-Achs Zugfahrzeug + 3 Achs Auflieger nur in Kombination C+E möglich ist), somit steigert sich auch wiederum die Attraktivität des Berufes. In der Bauart sind 5-Achs Solo Lkw kürzer und wendiger als eine Fahrzeugkombination. Sie eignen sich daher besonders für den Baustellenverkehr.
<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 b) bei der Sammlung von Rohmilch bis zum nächst gelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof oder zu einem Verarbeitungsbetrieb, c) bei Tiertransporten d) beim Transport von mineralischen Rohstoffen und</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 bzw. die erhöhten Ausstattungs-vorschriften berücksichtigt werden.</p>

<p>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>§ 4 Abs. 7a: Aufnahmen der Gewichtsgrenze von 41 t für Fahrzeugkombinationen bestehend aus einem kranbaren Sattelaufleger und einer Zugmaschine für Fahrten innerhalb Österreichs.</p>	<p>Um den kombinierten Verkehr mit schwereren kranbaren Sattelaufliegern 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</p>

	<p>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.</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>
§ 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 einem

	<p>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 Einsatz von Mobilkränen</p>	<p>Auf Grund der bestehenden Regelungen zu höchsten erlaubten Gesamtgewichten und Abmessungen kommt es zu der unbefriedigenden Situation, dass Gegengewichte für Mobilkräne oftmals mit einem eigenen Transportfahrzeug nachgeführt werden müssen und nicht aufgeladen werden dürfen. Weiters besteht bei betroffenen Unternehmen der Wunsch, einen Pkw auf einem Anhänger zum Mobilkran mitzuführen, um dem Kranfahrer die tägliche An- und Abreise zur Baustelle zu erleichtern. Abhilfe würde hier eine generelle Ausnahmeregelung schaffen.</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. 12 lit. g: Neuregelung der Gewichtstoleranzen:</p>	<p>Die derzeitige Regelung führt insbesondere in den Wintermonaten zu untragbaren Härtefällen.</p>

	<p>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 Toleranzbestimmungen in das KFG aufzunehmen.</p> <p>Zusätzlich können sich bei der Beladung von Containern unvermeidlich Unschärfen bei der Gewichtsbestimmung ergeben. Unter anderem kann das tatsächliche Eigengewicht des Containers von dem auf diesem angegebenen Tara-Gewicht abweichen. Um Kohärenz zum Seeschiffahrtserfüllungsgesetz (Umsetzung der maritimen Sicherheitsvorschrift SOLAS) herzustellen, ist die Grenze auf 5 % anzugeben.</p>
§ 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 § 33a 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>

15. November 2018/GS