

An das
Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Abteilung für Rechtspolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T 05 90 900DW | F 05 90 900243
E rp@wko.at
W wko.at/rp

per E-Mail: st1@bmvit.gv.at
cc: begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
BMVIT-170.031/001-IV/ ST1/2019	Rp 25638/07/2019/GS/ZI Dr. Günter Schneglberger	4024	29.05.2019

37. Kraftfahrzeuggesetz-Novelle (KFG-Novelle); Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Wirtschaftskammer Österreich bedankt sich für die Übersendung der Unterlagen zur 37. KFG-Novelle, gegen die sie keinen Einspruch erhebt.

I. Allgemeines

Wir begrüßen die Aufnahme langjähriger Vorschläge der Wirtschaft (vgl. z.B. Ziffer 1 und Ziffer 2) und erlauben uns zu einigen Bestimmungen im Detail folgende Anmerkungen abzugeben:

II. Im Detail

Zu Ziffer 5, § 16 Abs. 5 (Beleuchtung Dollies)

Die Erläuterungen sprechen hier von „Dollies“, sogenannten Nachläuferachsen. Die übliche europäische Bezeichnung lautet jedoch „Converter-Dolly“, die mit eigenen EU-Bestimmungen geregelt sind. Wir ersuchen um Überprüfung, ob die vorgesehene Ausnahme für die hintere und seitliche Beleuchtung im Falle der Nutzung unter einem Sattelauflieger entfallen sollte, da beispielsweise bei Fahrten in einem Kreisverkehr der Converter-Dolly unter dem Auflieger hervorkommt und nach der neuen Vorschrift somit ein größerer herausragender Teil des Fahrzeuges unbeleuchtet wäre.

Zu Ziffer 32, § 57a Abs. 3 (Überprüfungsfrist Klasse L)

Die in der Novelle vorgeschlagene Verlängerung der Überprüfungsfrist für Fahrzeuge der Klasse L wird aus Gründen der Verkehrssicherheit sehr kritisch gesehen und ist daher abzulehnen. Auch wenn die Richtlinie 2014/45/EU für die periodische Fahrzeugüberprüfung - national umgesetzt mit der 34. KFG Novelle/9. PBStV Novelle - den Mitgliedstaaten einen großzügigen Rahmen für Fahrzeuge der Klasse L für den Prüfzeitpunkt und die Prüfhäufigkeit (Art. 5) festlegt, hat sich die österreichische Praxis der jährlichen periodischen Überprüfung bewährt.

Gerade im Hinblick auf die Presseaussendung der Statistik Austria vom 29.04.2019, bei der ein Anstieg der Unfälle mit Motorrad festgestellt wurde (die Zahl der Motorradtoten stieg um 23% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum), gilt es, ein höheres Bewusstsein bei den Lenkerinnen und Lenkern für den ordnungsgemäßen Zustand von Kraftfahrzeugen zu schaffen. Aus unserer Sicht wäre daher ein verlängertes Überprüfungsintervall das falsche Signal.

Zu Ziffer 33, § 57c Abs. 4b (Rückmeldung an die zuständige Behörde)

Wir begrüßen die vorgeschlagene Regelung, regen aber gleichzeitig an, dass auch eine Behebung dieses Mangels schnellstmöglich gemeldet wird, um so einem nicht notwendigen Exekutiveinsatz vorzubeugen. Wir schlagen daher folgende Ergänzung nach dem letzten Satz vor:

„Sobald ein positives Gutachten gemäß § 57a mit derselben Fahrzeugidentifikationsnummer, für die eine Meldung an die zuständige Behörde ergangen ist, vorliegt, ist diese ebenso unverzüglich vom Vorliegen eines positiven Gutachtens zu verständigen.“

Die Stellungnahme bringen wir auch dem Präsidium des Nationalrates im Wege elektronischer Post zur Kenntnis.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Stellungnahme, stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung und übermitteln im Anhang einen Vorschlag zum KFG, der über den gegenständlichen Begutachtungsentwurf hinausgeht.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Harald Mahrer
Präsident

Karlheinz Kopf
Generalsekretär

Anhang: Vorschlag der WKÖ zum KFG

Vorschlag der WKÖ zum KFG

Im Zusammenhang mit den in § 4 Abs. 7b KFG genannten Gewichtsgrenzen regen wir eine Anpassung an:

CO₂- und Verkehrsreduktionen durch effizientere Nutzung von Fahrzeugen mit schweren Aufbauten

Ausgangslage

Mit der 36. KFG-Novelle wurde in Teilbereichen die Reduzierung von CO₂-Emissionen für den Verkehr erreicht (§ 33 und § 44: Verhinderung und Erschwerung von Fahrzeugänderungen, die eine Verschlechterung des Emissionsverhaltens nach sich ziehen. § 4 Abs. 7c: Erhöhung des höchst zulässigen Gesamtgewichts für Fahrzeuge mit elektrisch angetriebenen Hilfsaggregaten als Nutzlastausgleich zur Förderung der Elektromobilität).

Diesem Gedanken folgend und die verkehrs- und umweltpolitischen Ziele der Klima- und Energiestrategie unterstützend regen wir an, die gegenständliche KFG-Novelle zu nutzen, um weitere, schnell umsetzbare, emissionsenkende Positiveffekte im Verkehrssektor zu generieren. Im Verkehrssektor sollen laut Klima- und Energiestrategie Mission 2030 die CO₂-Emissionen um rund 7,2 Mio. Tonnen bis 2030 gesenkt werden. Dies soll im Straßengüterverkehr auch durch eine praxisnähere Ausgestaltung von Gewichtstoleranzen mitermöglicht werden, um diesen in Summe umweltfreundlicher und effizienter zu gestalten (eine Absicht, die auch im Regierungsprogramm 2017 bis 2022 definiert wurde).

Ein wesentlicher Faktor im Straßengüterverkehr ist die mineralische Roh- und Baustoffbranche (Baustellen- und Baustoffversorgung). Das Segment „Steine, Erden und Baustoffe“ hält einen mehr als 50%-igen Anteil am Transportaufkommen inländischer Unternehmen im Straßengüterverkehr. Knapp ein Drittel der Fahrzeuge ist mit schweren betriebsbedingten Aufbauten (Ladekran, Greifarm, Kipper) ausgestattet, die das Eigengewicht deutlich erhöhen und die Nutzlast reduzieren. Die Fahrzeuge können vielfach nicht effizient beladen werden. Dies bedingt einen vermeidbaren Mehrverkehr, denn höhere Gesamtgewichte sind unter Einhaltung der zulässigen Achslasten technisch zulässig.

Eine Reduktion von Fahrten und damit einhergehend von Treibstoff-, Schadstoff- und Lärmemissionen und eine effizientere und praxisnähere Nutzung der Transportwege kann bei Fahrzeugen mit schweren Aufbauten nur über eine moderate Erhöhung des höchst zulässigen Gesamtgewichts erfolgen. Als klassischer Regionalversorger im Baustellenbereich (längere Transportwege als durchschnittlich 25 Kilometer sind nicht rentabel) ist ein Wechsel auf die Schiene nicht möglich.

Vorschlag

Die höchst zulässigen Gesamtgewichte für Fahrzeuge mit schweren Aufbauten (Kran, Greifarm, Kippvorrichtungen) sollen angehoben werden. Eine geeignete Regelung besteht bereits in § 4 Abs. 7b KFG für Fahrzeuge mit druck- und vakuumfestem Tank:

Ergänzung des Absatz 7b in § 4 KFG:

Fahrzeuge, die betriebsbedingt über einen druck- und vakuumfesten Tank verfügen (Saug-Druck-Tankfahrzeuge) „oder betriebsbedingt mit Kränen oder Greifarm ausgerüstet sind oder betriebsbedingt über Kippvorrichtungen der Ladeflächen verfügen“, dürfen abweichend von den Bestimmungen des Abs. 7 und Abs. 7a im Rahmen der zulässigen Achslasten folgende Werte für das Gesamtgewicht nicht überschreiten:

1. Fahrzeuge mit zwei Achsen	20 000 kg,
2. Fahrzeuge mit drei Achsen	29 000 kg,
3. Fahrzeuge mit mehr als drei Achsen	37 000 kg,
4. Kraftwagen mit Anhänger.....	44 000 kg,
5. Sattelkraftfahrzeuge.....	42 000 kg.

Begründung

Im Rahmen einer Studie des Instituts für Verkehrswissenschaften der TU Wien¹ wurden die technischen und ökologischen Effekte einer Anhebung der höchst zulässigen Gesamtgewichte für Fahrzeuge mit schweren Aufbauten im Segment „Steine, Erden, Baustoffe“ erhoben.

Die Ergebnisse zeigen im Falle einer Gesamtgewichtserhöhung um 10% für LKW mit schweren Aufbauten eine insgesamt deutlich positive Gesamtbilanz:

- **Positive Umwelt- und Klimaschutzeffekte | Beitrag zu den CO₂-Einsparungszielen**
Erhöhte Gesamtgewichte ermöglichen eine Steigerung der Nutzlasten pro Fahrt, die sich unmittelbar in einer Reduktion der LKW-Fahrleistungen um 22,8 Mio. Kilometer pro Jahr (-3,5%) widerspiegeln. Bei einem durchschnittlichen Transportradius von rund 25 Kilometer entspricht dies einer Reduktion von knapp 900.000 LKW-Fahrten im Jahr. Dies bedeutet vor allem eine deutliche Verringerung von Lärm, Staub und Verkehr im regionalen Bereich.

Aus der geringeren Anzahl an Fahrten folgt eine Verringerung des Dieserverbrauchs um 3,6 Mio. Liter jährlich (-1,7%). Ein wesentlicher positiver Umwelteffekt ist die Reduktion von CO₂-Emissionen. Durch die Anhebung des Gesamtgewichts um 10% bei Fahrzeugen mit schweren Aufbauten ergibt sich bei den CO₂-Äquivalenten Emissionen eine Reduktion von 654,7 Mio. kg auf 643,3 Mio. kg, d.h., ein Einsparungspotential von 11,4 Mio. kg CO₂-Äquivalenten pro Jahr (-1,7%).

Gleichzeitig gilt:

- **Keine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit**
Die Untersuchung widmet sich auch der Verkehrssicherheit (Anhalteweg, Achslastverlagerung, Kurvenfahrt). Sie zeigt, dass durch die Erhöhung der höchst zulässigen Gesamtgewichte bei Einhaltung der bestehenden gesetzlichen Anforderungen an die technische Ausstattung der LKW die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird.
- **Erhöhung des Gesamtgewichts bedeutet keine Steigerung der Nachfrage**
Mit der Erhöhung der Gesamtgewichte ist keine Zunahme der Gütertransporte der mineralischen Roh- und Baustoffbranche zu erwarten. Der Anteil am gesamten Transportaufkommen hält sich seit 2012 im Mittel konstant, zudem können Fahrten durch die höhere Beladung in Folge sogar reduziert werden.
- **Eindämmung von Verkehrsströmen und KFZ-Steuer**
Eine höhere Tonnage würde auch künftige Verkehrsströme, die sich durch eine bessere Konjunkturlage ergeben, eindämmen. Zudem würde ein erhöhtes Gesamtgewicht auch eine höhere KFZ-Steuer und damit mehr Geld für den Staatshaushalt bedeuten.

Abschließend kommt die Studie zu dem Schluss, dass bei einer Gesamtgewichtserhöhung um 10% die positiven Effekte (Diesel- und CO₂-Reduktion, Verringerung des Verkehrs) insgesamt (auch gegenüber den Baulastträgerkosten) deutlich überwiegen.

¹ Studie Transportoptimierung: Technische und ökologische Auswirkungen von Gesamtgewichtserhöhungen bei Transporten mineralischer Rohstoffe oder Erzeugnisse und Baumaterialien. Blab/Eberhardsteiner/Mandahus. Projektnummer 1801IB. TU Wien. 2018

