

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

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

per mail:
st4@bmvit.gv.at
begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen, Sachbearbeiter	Durchwahl	Datum
GZ.BMVIT-170.031/0005-IV/ST4	Rp 25638/11/12/GS/jm	4024	22.10.2012
3.8.2012	Dr. Günter Schneglberger		

Nachhang zur 31. KFG-Novelle; KFG-Änderung zur Umsetzung der Richtlinie 2011/82/EU

Sehr geehrter Herr Dr. Kast!

Die Wirtschaftskammer Österreich bedankt sich für die Übermittlung des in der 31. KFG-Novelle aufzunehmenden weiteren Änderungsvorschlags, gegen den sie prinzipiell keinen Einwand hat.

Wir erlauben uns anzumerken, dass in § 84 Abs. 8 des Entwurfes die Diktion „in einen Unfall verwickelt“ nicht in der Richtlinie 2011/82/EU enthalten ist. Wir schlagen eine Streichung dieses Gesichtspunktes vor, da ansonsten unschuldig betroffene Fahrzeugbesitzer gleich behandelt werden, wie Personen, die eine Gesetzesübertretung begangen haben, was im Sinne der „Vorverurteilung“ abzulehnen ist.

In Bezug auf die Erläuterungen zu Z 2, dritter Absatz, letzter Satz wird darauf hingewiesen, dass das für „österreichische Zwecke“ angepasste Musterformblatt diesem Entwurf nicht beigelegt ist. Wir können daher dazu keine weiteren Äußerungen abgeben, bitten aber um baldmöglichste Übersendung dieses Dokuments.

Abschließend erlauben wir uns - wie schon anlässlich der Vorlage des geplanten Textes für die 31. KFG-Novelle - darauf hinzuweisen, dass es seitens der Mitgliedsbetriebe der WKÖ zahlreiche Wünsche zur Änderung des KFG gibt, die bislang nicht umgesetzt worden sind. Die Wirtschaftskammer Österreich unterstützt diese Wünsche und verweist gleichzeitig darauf, dass die vorgeschlagenen Änderungen in der Regel keine Kosten für die Republik Österreich zur Folge haben, aber den Betrieben ihr wirtschaftliches Handeln wesentlich erleichtern würde (siehe Anlage).

Wir bitten um Berücksichtigung.

Freundliche Grüße


Dr. Claudia Rosenmayr-Klemenz
Abteilungsleiterin-Stv.

Anlage

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 Durchfahrthöhe) gegeben werden.</p>
<p>§ 4 Abs. 7: HzG-Anhebung für 2-achsige Omnibusse auf 19 t</p>	<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>
<p>§ 4 Abs. 7: HzG-Anhebung für 4-achsige Betonmischwagen auf 35 t</p>	<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: „(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</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-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.</p> <p>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>
§ 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	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.
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.