

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und
Technologie
Rechtsbereich Kraftfahrwesen und
Fahrzeugtechnik
Stubenring 1
1011 Wien

Abteilung für Verkehrs- und Infrastrukturpolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T 0590900DW | F 05909004030
E verkehrspolitik@wko.at
W wko.at/vp

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
GZ.BMVIT-170.031/0002-II/ST4
08.04.2009

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Vp 25638/19/09/GS/Sa
Dr. Günter Schneglberger

Durchwahl
4024

Datum
26.05.2009

Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird (31. KFG-Novelle)

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Wirtschaftskammer Österreich bedankt sich für die Übersendung der Unterlagen zur geplanten 31. KFG-Novelle. Wir erlauben uns, wie folgt dazu Stellung zu nehmen:

Zu § 2 Abs. 1 Z 21:

Von dieser Änderung ist eine Vielzahl von Fahrzeugen betroffen. Die in den Erläuterungen angesprochene Richtlinie regelt Details hinsichtlich der Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Anhängern sowie von Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten dieser Fahrzeuge. Ziel dieser Richtlinie ist es, Kriterien festzulegen, welche „selbstfahrenden Arbeitsmaschinen“ als Fahrzeuge im Sinne dieser Richtlinie anzusehen sind. Wir ersuchen daher, dass die gegenständliche Änderung lediglich auf den Anwendungsbereich der Richtlinie 2007/46/EG eingeschränkt bleibt, da sonst die wirtschaftlichen Auswirkungen auf die im Verkehr befindlichen selbstfahrenden Arbeitsmaschinen schwerwiegende finanzielle Konsequenzen nach sich ziehen würden.

Zu § 4 Abs. 6:

Wir bekennen uns zur Forcierung des kombinierten Verkehrs. Insbesondere im internationalen Verkehr werden genormte ISO Container als sogenannte High Cube Container mit einer Höhe von 2896 mm und einer Länge bis zu 45 Fuß verwendet. Durch den Transport solcher Container mit Straßenfahrzeugen wird jedoch die maximale Fahrzeughöhe von derzeit 4 m um ca. 7 - 12 cm überschritten. Ein Festhalten an der Gesamtfahrzeughöhe von max. 4 m stellt somit ein Hemmnis für den internationalen kombinierten Verkehr und insbesondere für die österreichische Wirtschaft dar.

Insbesondere für den Transport von High Cube Containern sowie bei Tiertransporten und Autotransporten ist es notwendig, die maximale Fahrzeughöhe (inklusive Ladung) von derzeit 4 m auf 4,2 m anzuheben.

Zu § 4 Abs. 7a:

Neben der derzeit für Rundholztransporte geltenden und für Milchsammeltransporte geplanten Möglichkeit, ein Maximalgewicht von 44 t ausnützen zu können, fordern wir auch für den Transport von mineralischen Rohstoffen und Erzeugnissen von der Gewinnungsstelle bzw. Aufbereitungsstelle bis zur nächsten Baustelle die Erhöhung des Gesamtgewichtes von 40 t auf 44 t.

Zu § 4 Abs. 9 lit. a:

Wir sprechen uns für die Beibehaltung der bestehenden Regelung aus. Eine Erweiterung dieser Bestimmung ist aus der Sicht der Transportwirtschaft nicht notwendig.

Zu § 24 Abs. 2 und 2a:

Der uns nachträglich übermittelte Novellierungsvorschlag zu § 24 steht im krassen Widerspruch zur seinerzeitigen Übernahme sämtlicher Ausnahmemöglichkeiten der EG-Verordnung. Es ist nicht einsichtig, warum seitens des BMVIT Ausnahmemöglichkeiten wieder gestrichen werden sollen. Dies hätte zur Konsequenz, dass derzeit im Verkehr befindliche Fahrzeuge mit einem digitalen Kontrollgerät nachgerüstet werden müssten. Im Sinne der auch auf EU-Ebene derzeit in Diskussion befindlichen Verwaltungsvereinfachung - insbesondere im Rahmen des digitalen Kontrollgerätes - sprechen wir uns entschieden gegen diese Änderung aus.

Zu § 28a Abs. 4a und 4b:

Im Sinne der Verwaltungsvereinfachung und insbesondere im Hinblick auf die wirtschaftlich vertretbare Relation Kosten - Nutzen darf die Festlegung der Anzahl von Fahrzeugen nur in Abstimmung mit dem Hersteller erfolgen.

Zu § 48a Abs. 7 und 8:

Da diese geplante Neuregelung eine Anpassung der Zulassungssoftware nach sich zieht, sollte die Änderung erst mit 1.10.2009 in Kraft treten, um die entsprechenden Vorbereitungsarbeiten sicherstellen zu können.

Zu § 101 Abs. 7 bzw. § 102 Abs. 11:

Wir sprechen uns gegen die hier verankerte gesetzliche Vermutung aus.

Zwangmaßnahmen wie insbesondere das Abstellen des Fahrzeuges dürfen erst nach Feststellung grösster Verkehrsverstöße erfolgen und nicht bereits bei „Verdacht“ ergriffen werden.

Zu § 102 Abs. 1a und § 102a Abs. 4 :

Die Festlegung einer nunmehr formfreien Bestätigung für lenkfreie Tage durch den Arbeitgeber wird begrüßt. In den Erläuterungen sollte jedoch klargestellt werden, dass weder Bestätigungen hinsichtlich der wöchentlichen Ruhezeit noch Bestätigungen zur Einhaltung der täglichen Ruhezeit erforderlich sind.

Zu § 102 Abs. 2a:

Wir sprechen uns vehement gegen die Aufnahme dieser Regelung aus. Die Einhaltung einer solchen Verpflichtung ist dem Lenker zum Teil aus arbeitnehmerschutzrechtlichen Gründen in vielen Fällen nicht möglich und auch nicht zumutbar.

Zu § 134 Abs. 1b:

Die EU-Kommission hat Verstöße gemäß Verordnung 561/2006 und 3821/85 in drei Kategorien eingeteilt. Daher muss sichergestellt sein, dass zumindest für die Kategorie „geringfügige Verstöße“ auch die Möglichkeiten des Verwaltungsstrafgesetzes wie insbesondere das Absehen von einer Bestrafung oder auch der Ausspruch einer mündlichen Ermahnung für den

Exekutivbeamten weiterhin als Sanktionen zur Verfügung stehen. Auch die angeführten Strafhöhen sind unserem Erachten nach überzogen und sollten um je 100 Euro gesenkt werden.

Abgesehen von den oben genannten Punkten bittet die Wirtschaftskammer Österreich um Aufnahme folgender Wünsche:

Zu § 1 Abs. 2a Z 2:

Werden Fahrräder mit elektromotorischem Hilfsantrieb nach dem Vorgaben der Richtlinie 2002/24/EG produziert, besteht die technische Möglichkeit, dass diese Fahrzeuge eine Geschwindigkeit von 25 km/h erreichen. Diesem Umstand ist auch in § 1 Abs. 2a Rechnung zu tragen.

Zu § 4 Abs. 7:

Wir fordern erneut, das höchste zulässige Gesamtgewicht für zweiachsige Omnibusse 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.

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.

Zu § 40a Abs. 5 und § 48a Abs. 7a:

Es ist eine klare Regelung hinsichtlich des Verzichts auf Wunschkennzeichen erforderlich, daher wären die § 40a und § 48a entsprechend zu ergänzen.

Zu § 49 Abs. 4:

Um insbesondere im Bereich der gewerblichen Güterbeförderung die „Pfuscherbekämpfung“ zu erleichtern, schlagen wir vor, für Fahrzeuge der gewerblichen Güterbeförderung (konzessioniertes Gewerbe sowie Fahrzeuge des Kleintransportgewerbes) ausschließlich gelbe Kennzeichentafeln mit schwarzer Schrift zuzuweisen.

Zu § 96 Abs. 1:

Wir sprechen uns dafür aus, Tafeln für bauartbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen sowohl in eckiger wie auch runder Form zuzulassen, um so den internationalen Vorgaben zu entsprechen und der österreichischen Exportwirtschaft die Kennzeichnung der zu exportierenden Fahrzeuge zu erleichtern.

Zu § 101 und § 104:

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.

Zu § 102 Abs. 8a:

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.

Zu § 103 Abs. 1 Ziffer 4 und 5:

Fahrschulen sind oft auf das Anmieten von Autobussen bzw. LKW 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.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Stellungnahme.



Freundliche Grüße

Dr. Christoph Leitl
Präsident



Mag. Anna Maria Hochhauser
Generalsekretärin