



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
IV/ST1 (Kraftfahrwesen)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65
www.arbeiterkammer.at
DVR 1048384

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65 Fax 501 65	Datum
BMVIT- 170.031/0004 -IV/ST1/2016	UV/GSt/Ru/Hu	Richard Ruziczka	DW 2423 DW 2105	31.10.2016

Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird (34. KFG-Novelle)

Durch die oa Gesetzesnovelle sollen im Wesentlichen folgende Änderungen vorgenommen werden:

- Im Bereich der Fahrzeug-Bauvorschriften sollen Anpassungen an die aktuellen EU-Vorschriften erfolgen.
- Es sollen die Vorschriften der EU-Richtlinie über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern, der EU-Richtlinie über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen sowie der EU-Richtlinie über die höchstzulässigen Abmessungen und Gewichte für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft umgesetzt werden.
- Radar- oder Laserblocker, mit denen Geschwindigkeitsmessungen gestört werden können, werden ausdrücklich für unzulässig erklärt.
- Um die Überprüfung der Qualitätssicherungsvorschriften und Kontrollen durch Fahrschulinspektoren im Fahrschulbereich zu erleichtern, wird die Grundlage für eine Fahrschuldatenbank geschaffen.
- Beweisfotos wegen Geschwindigkeits-, Abstands- oder Rotlichtübertretungen sollen auch zur Verfolgung von Verstößen gegen das Handyverbot oder gegen die Gurt- oder Sturzhelmpflicht herangezogen werden können.

Grundsätzlich werden die meisten Änderungsvorschläge der Gesetzesnovelle seitens der Bundesarbeitskammer (BAK) befürwortet. Kritisiert wird die nicht ausreichende Umsetzung der EU-Richtlinie 2015/719 betreffend erforderlicher Gewichts- bzw Überladungskontrollen.

Weiters fordert die BAK entsprechend den Vorgaben der EG-Verordnung 1071/2009 über die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers die Ausweitung des Risikoeinstufungssystems auch in Österreich auf alle in der EU-Verordnung 2016/403 angeführten Verstöße gegen Unionsvorschriften.

Zu einzelnen Bestimmungen des Gesetzesentwurfes wird wie folgt Stellung genommen:

Zu Z 10 (§ 4 Abs 5)

In dieser Bestimmung über die verpflichtende Gurtausrüstung wird nur der Verweis auf die geltende EU-Vorschrift aktualisiert; dagegen gibt es auch keinen Einwand.

Hier werden allerdings Omnibusse ausgenommen, die im „Nahverkehr“ eingesetzt werden. Die BAK regt an, die gegenständliche Novellierung zu nützen und den nicht mehr aktuellen Begriff „Einsatz im Nahverkehr“ zu ersetzen. Dazu wird vorgeschlagen, wie in § 24 Abs 2a der KFG-Novelle 2009 den Begriff „Ortslinienverkehr im Sinne des § 103 Abs 3b erster Halbsatz“ zu verwenden.

Zu Z 17 (§ 24 Abs 2a Z 3)

Die BAK begrüßt die Aktualisierung der Zitierung auf die neue EU-Verordnung 165/2014 über den Fahrtenschreiber, die die EG-Verordnung 3821/85 über das Kontrollgerät ersetzt.

Nach Auffassung der BAK ist diese Änderung jedoch nicht in allen Fällen richtig, und zwar dort nicht, wo im KFG auf Detailbestimmungen des Anhangs IB der EG-Verordnung 3821/85 verwiesen wird. Gemäß Art 1 Z 3 der EU-Verordnung 2016/799 gilt dieser Anhang auch weiter für alle bisherigen digitalen Kontrollgeräte: „Andere als intelligente Fahrtenschreiber müssen – hinsichtlich Bauart, Prüfung, Einbau, Nachprüfung, Betrieb und Reparatur – weiterhin den Anforderungen des Anhangs I bzw des Anhangs IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates genügen.“ Die neue EU-Verordnung 165/2014 hat keinen Anhang IB, daher scheint es nicht richtig, wie zB hier auf „Anhang IB Kapitel III Punkt 6.2. der Verordnung (EU) Nr. 165/2014“ zu verweisen.

Zu Z 22 (§ 24 Abs 4 u 8)

Hier gelten die selben Ausführungen wie zu Z 17.

Zu Z 47 (§ 58a Abs 1)

Hier wird die EU-Richtlinie 2014/47 über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, umgesetzt.

Die BAK begrüßt hier ausdrücklich, dass in den Erläuterungen klargestellt wurde, dass es in Österreich nicht möglich ist, eine T5-Zugmaschine (Traktoren mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h) für den gewerblichen Verkehr zuzulassen, es sich also bei derartigen Fahrzeugen nur um solche aus dem Ausland handeln kann.

Zu Z 49 (§ 101 Abs 7c)

Laut Erläuterungen sollen hier die Vorgaben des Artikels 10d der Richtlinie 96/53/EG in der Fassung der EU-Richtlinie 2015/719 betreffend Gewichtskontrollen umgesetzt werden.

Nach Ansicht der BAK wird allerdings durch die fast wörtliche Wiedergabe der EU-Bestimmung das Umsetzungserfordernis der EU-Richtlinie nicht erfüllt. Während die EU-Richtlinie an die Mitgliedstaaten gerichtet ist, wird im gegenständlichen Entwurfsvorschlag ohne Nennung eines Normadressaten festgesetzt, dass spezifische Maßnahmen zu ergreifen sind. An wen ist diese Aufforderung gerichtet, wer fühlt sich hier betroffen? Wer muss hier welche Maßnahmen setzen? Sind hier die Behörden gemeint, in die Straßeninfrastruktur Wiegeeinrichtungen einzubauen, oder richtet sich die Bestimmung an die Fahrzeugzulassungsbesitzer, ihre Fahrzeuge mit bordeigenen Wiegesystemen auszustatten? Die von der EU-Richtlinie vorgegebene Übergangsfrist bis zum 27.5.2021 scheint zwar noch sehr lang zu sein, wegen der Dauer, eine effiziente Umsetzung dieser für die Verkehrssicherheit wichtigen EU-Regelung auch in Österreich zu gewährleisten, erscheint eine klarere und präzisere Formulierung dieser Bestimmung dringend erforderlich.

Zu Z 54, 56, 58 und 59 (§ 102a Abs 2, § 102a Abs 8, § 102c und § 103b Abs 2)

Hier gelten die selben Ausführungen wie zu Z 17.

Zu Z 61 (§ 103c Abs 4 und 5)

Laut Erläuterungen zum Gesetzesentwurf soll das geltende Risikoeinstufungssystem gemäß § 103c, das derzeit auf Verstöße gegen die Sozialvorschriften (Lenk- und Ruhezeiten, Kontrollgerät) beschränkt ist, auf Verstöße gegen die Lenker- bzw Zulassungsbesitzerpflichten aufgrund von bei technischen Unterwegskontrollen festgestellten technischen Mängeln und auf Verstöße gegen die Ladungssicherungsvorschriften erweitert werden.

Aus Sicht der BAK ist diese Ausweitung nicht ausreichend: Gemäß Art 12 Abs 1 der EG-Verordnung 1071/2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, das gemäß Art 9 der EG-Richtlinie 2006/22 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen über Sozialvorschriften erforderliche Risikoeinstufungssystem zu erweitern; und zwar nicht nur auf Pflichtverletzungen, die bei technischen Unterwegskontrollen festgestellt wurden, und auf Verstöße gegen die Ladungssicherungsvorschriften, sondern „auf alle in Artikel 6 dieser Verordnung genannten Verstöße“. Die Europäische Kommission (EK) war gemäß Artikel 6 Abs 2 Buchstabe b der EG-Verordnung 1071/2009 verpflichtet, eine Liste der schwerwiegenden Verstöße gegen die Unionsvorschriften nach Kategorien, Art und Schweregrad zu erstellen und hat dazu eine eigene EU-Verordnung beschlossen (EU-Verordnung 2016/403), die – nach Auffassung der EK – alle Verstöße gegen die Unionsvorschriften enthält, die die in Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b der EG-Verordnung 1071/2009 genannten Bereiche betreffen. Es sind dies neben den in den Erläuterungen zur gegenständlichen Bestimmung erwähnten Verstößen auch jene gegen die Vorschriften über die Arbeitszeit, über die Maße und Gewichte der Nutzfahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr, über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer, über den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güter- oder Personenkraftverkehrs, über die Sicherheit beim Transport

gefährlicher Güter auf der Straße, über die Führerscheine, über den Zugang zum Beruf und über Tiertransporte. Entsprechend umfangreich ist auch die Liste mit den nach ihrer Schwere kategorisierten Verstößen der EU-Verordnung der EK, die mit 1.1.2017 in Kraft tritt.

All diese in der EG-Verordnung genannten Vorschriftenbereiche bleiben in der nunmehr vorgeschlagenen Ausweitung des Risikoeinstufungssystems unberücksichtigt. Darüber hinaus sollen gemäß Z 75 (§ 135 Abs 31 Z 6) des vorliegenden Entwurfes die neuen Bestimmungen des § 103c erst mit 20.5.2019 in Kraft treten. Aus Sicht der BAK ist es jedoch geboten aus Gründen der Hebung der Verkehrssicherheit, im Interesse eines fairen Wettbewerbs und um Konformität mit EU-Recht zu gewährleisten, den Anweisungen an die Mitgliedstaaten in Artikel 12 der EG-Verordnung 1071/2009 möglichst rasch nachzukommen. Die BAK fordert daher, das österreichische Risikoeinstufungssystem mit einer Übergangsfrist von maximal einem halben Jahr auf alle in der Liste genannten Verstöße aus der EU-Verordnung 2016/403 auszuweiten.

Mit freundlichen Grüßen

VP Günther Goach
iV des Präsidenten
f.d.R.d.A.

Maria Kubitschek
iV des Direktors
f.d.R.d.A.