



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 <b>501 65</b> Fax <b>501 65</b>	Datum
BMVIT 170.148/0001 IV/ST1/2015	UV/GSt/Ru/Ma	Richard Ruziczka	DW 2423 DW 2105	30.3.2016

## Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der die Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung geändert wird (62. Novelle zur KDV 1967)

Mit dem gegenständlichen Verordnungsentwurf sollen im Wesentlichen die Abgasbestimmungen von Kfz neu gefasst, die Abmessung reflektierender Warnmarkierungen zur Kennzeichnung von Anbaugeräten an internationale Standards angepasst, der Zeitraum für die Erprobung von Omnibussen mit Personenanhängern um fünf Jahre verlängert, ergänzende Formulierungen zu den Lehrinhalten der Fahrschulausbildung getroffen sowie der Preis für die Kennzeichentafeln in Folge allgemein gestiegener Herstellungskosten um bis zu 2,20 Euro pro Tafel angehoben werden.

Die Bundesarbeitskammer (BAK) erhebt gegen den Großteil der im Entwurf enthaltenen Änderungsvorschläge keinen Einwand und nimmt zu einzelnen Bestimmungen wie folgt Stellung:

### **Zu Z 1 (§ 1d):**

Die Bestimmung über Auspuffgase soll laut Novellierungsentwurf zur Gänze neu gefasst werden.

Seitens der BAK wird darauf hingewiesen, dass die Überarbeitung der EG-Richtlinie 97/68 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte auf EU-Ebene kurz vor dem Abschluss steht. Es kann angenommen werden, dass eine Verordnung („NRMM-VO“) als nachfolgender EU-Rechtsakt noch diesen Sommer im Amtsblatt veröffentlicht wird. Dies wird

direkt und indirekt Auswirkungen auf land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen sowie selbstfahrende Arbeitsmaschinen haben.

Die BAK regt daher an, dass bereits bei der vorliegenden KDV-Novelle diese neuen Bestimmungen „mitgedacht“ werden sollten, um nicht wenig später eine neue Novellierung vornehmen zu müssen.

In Abs 1 wird bezüglich der Grenzwerte der Emissionen, des genauen Geltungsbereichs für einzelne Fahrzeugklassen, der Termine für die Zulassung, des Verkaufs, der Inbetriebnahme oder der Benutzung neuer Fahrzeuge auf EU-Rechtsakte verwiesen.

Die BAK stellt dazu fest, dass viele Kfz-Halter bei ihrem Kfz eine Nachrüstung mit einem Dieselpartikelfilterabgassystem vorgenommen haben, damit sie zB nicht unter ein Fahrverbot fallen (siehe § 6 Abs 4 der NÖ Sanierungsgebiets- und Maßnahmenverordnung Feinstaub (PM<sub>10</sub>)) oder damit im Rahmen der deutschen Lkw-Maut auf Autobahnen ein günstigerer Mauttarif zur Anwendung kommt. Da die emissionsrechtlichen Bestimmungen in keiner EU-Vorschrift, sondern derzeit nur im ECE-Abkommen (Regulation No 132 - Uniform provisions concerning the approval of Retrofit Emission Control devices (REC) for heavy duty vehicles, agricultural and forestry tractors and non-road mobile machinery equipped with compression ignition engines) geregelt wird, sollte in der gegenständlichen KDV-Novelle eine Klärung vorgenommen werden, welchen Emissionsstatus diese nachgerüsteten Kfz haben.

In Abs 2 wird zur Erläuterung des Anwendungsbereiches der EG-Verordnung 715/2007 im Klammerausdruck auf „Fahrzeuge der Klassen M1, M2, N1 und N2 jeweils mit einer Bezugsmasse von bis zu 2.610 kg“ verwiesen. Gemäß § 3 KFG („Einteilung der Kraftfahrzeuge und Anhänger“) fallen in die Klasse N2 „Fahrzeuge für Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3.500 kg...“. Auch wenn in der genannten EG-Verordnung eine ähnliche Formulierung gewählt wurde, ergibt die Anführung der Klasse N2 in diesem Abs 2 keinen Sinn, weil hier jedenfalls nur Fahrzeuge unter 3.500 kg gemeint sind.

In der Bestimmung in Abs 5 werden „Austauschmotoren“ angeführt, also neu gebaute Motoren, die den Grenzwerten entsprechen müssen, die der zu ersetzende Motor beim ersten Inverkehrbringen zu erfüllen hatte. Die BAK weist jedoch darauf hin, dass die EG-Richtlinie 97/68 Vorschriften für ein großzügiges „Flexibilisierungssystem“ festlegt, wonach Motorenhersteller im Zeitraum zwischen zwei aufeinander folgenden Stufen von Grenzwerten eine begrenzte Anzahl von Motoren in Verkehr bringen können, die nur den Emissionsgrenzwerten der vorhergehenden Stufe genügen. Um eine missbräuchliche Verwendung dieses fragwürdigen Instruments zu verhindern, müssen gemäß EU-Richtlinie 2011/72 betreffend der Vorschriften für gemäß dem Flexibilitätssystem in Verkehr gebrachte Zugmaschinen Meldevorgänge, Meldeangaben, Kennzeichnungen, Bewertungen von Zugmaschinenhersteller, Motorenhersteller und Genehmigungsbehörde vorgenommen werden. Nach Auffassung der BAK sollte diese EU-Richtlinie dringend im nationalen Recht umgesetzt werden.

**Zu Z 4 (§ 22c):**

Laut Entwurf soll die Ausnahmeregelung für die Erprobung von Personenanhängern an Omnibussen nunmehr zum dritten Mal um weitere 5 Jahre, vom 1.6.2016 bis 31.12.2020 verlängert werden.

Abgesehen davon, dass die vorhergehende Ausnahmeregelung mit 31.12.2015 ausgelaufen ist und daher derzeit eine Genehmigung für den in Tirol eingesetzten „Buszug“ fehlt, verweist die BAK in diesem Zusammenhang auf ihre Stellungnahmen vom 4.11.2005 zur 51. KDV-Novelle sowie vom 7.12.2010 zu § 22c der 56. KDV-Novelle. In der 51. KDV-Novelle wurde die bestehende Ausnahmeregelung für Omnibusse mit Personenanhänger für eine Erprobung bis 31. Dezember 2010, in der 56. KDV-Novelle wurde die Ausnahme für eine weitere Erprobungsphase von 5 Jahren (bis 31.12.2015) vorgesehen. Diese vielleicht für Kraftfahrli-nienunternehmen betriebswirtschaftlich angenehme Lösung wurde von Seiten der BAK aus Gründen der Verkehrssicherheit abgelehnt, weil gemäß Auflage der Verordnungsbestimmung „der Fahrgastraum des Omnibusanhängers mittels Kamera vollständig überblickt werden“ und „die Übertragung auf einem Monitor am Armaturenbrett im Bus dauernd überwacht werden“ muss. In Verbindung mit den Bestimmungen des § 102 Kraftfahrzeuggesetz über die Pflichten des Kraftfahrzeuglenkers ergibt sich für den Lenker dieser Omnibusse neben dem Lenken des Omnibusses zusätzlich die Verpflichtung zur dauernden Beobachtung des Fahrgastraumes während der Fahrt.

Die BAK hat damals auch kritisiert, dass keine Evaluierung der Probephase dieser Omnibusanhänger, die vor allem bei Schülerbeförderungen eingesetzt werden, durchgeführt wurde (zB hinsichtlich der Kundenzufriedenheit, der Auswirkung auf die Verkehrssicherheit oder durch eine Befragung der Eltern über ihre Zufriedenheit) und auch darauf verwiesen, dass es gerade zu einem Zeitpunkt, zu dem Familienorganisationen und politische Parteien vehement für eine 1:1-Sitzplatzregelung in Omnibussen des Kraftfahrli-nienverkehrs eintreten, aus Verkehrssicherheitsgründen nicht vertretbar erscheine, den Versuch mit Omnibusanhängern zu verlängern. Auch wenn bisher von Seiten der Fahrgäste und der Buslenker keine Probleme und auch keine schweren Unfälle bekannt wurden, bleiben diese Argumente bis dato gültig.

Die BAK verlangt daher zum wiederholten Mal, dass die Erprobungsphase dieser Omnibusanhänger einer umfassenden Evaluierung unterzogen wird; diese hat nicht nur die technische Ausstattung der Fahrzeuge zu umfassen, sondern insbesondere – wie oben erwähnt – die Gefahr der Ablenkung des Lenkpersonals und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit zu untersuchen.

Im Sinne der BAK-Stellungnahme zur 56. KDV-Novelle im Jahr 2010 wird neuerlich vorgeschlagen, kurzfristig ab jetzt mit einer Evaluierung der beiden Probephasen seit 2005 zu beginnen, um eine endgültige Entscheidung über eine Verlängerung des Probetriebes bis zum Ende des Sommers 2016 herbeizuführen. Da die Omnibusanhänger nur während des Schulbetriebes überwiegend zur Schülerbeförderung eingesetzt werden, müsste eine Regelung nicht bereits vor Ferienbeginn sondern erst für das nächste Schuljahr getroffen werden.

**Zu Z 5 (§ 54 Abs 5):**

Hier soll klargestellt werden, dass für Transporte von abgebauten Schneidwerken durch Mähdrescher mit dafür vorgesehenen gezogenen Geräten bis zu einer Länge von 22 m keine Ausnahmegewilligung des Landeshauptmannes erforderlich ist, sofern die Breite des Zugfahrzeuges von 3,30 m nicht überschritten wird.

Seitens der BAK wird darauf hingewiesen, dass diese Fahrzeugkombinationen um fast 4 m länger sein dürfen als im Vergleich dazu Kraftwagen mit Anhängern oder Gelenkbussen, deren größte Länge 18,75 m nicht übersteigen darf. Hier sollte einerseits klargestellt werden, dass analog zur Bestimmung von § 54 Abs 2 für diese Fahrzeuge mit einer Breite von bis zu 3,30 m sinngemäß § 52 Abs 5 lit a (zB Tageslicht, ausreichende Sicht, Begleitfahrzeug) zur Anwendung kommt, und andererseits eine Evaluierung der Bestimmung in Hinblick auf ihre Einhaltung und Kontrolle sowie auf die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit durchgeführt werden. Unter diesen Bedingungen erscheint das Änderungsvorhaben für die BAK akzeptabel.

**Zu Z 10 (§ 64b Abs 5):**

Hier wird vorgeschlagen, dass auf Nachtfahrten im Rahmen der Fahrschulung Ausbildung verzichtet werden kann, wenn im Rahmen der dualen Führerscheinausbildung Übungsfahrten absolviert werden.

Die BAK lehnt die Herausnahme der Übungseinheit „Nachtfahrt“ aus der praktischen Ausbildung ab, da befürchtet wird, dass hier stillschweigend eine Erhöhung der Führerscheinkosten durch die Fahrschulen vorgenommen wird, weil Nachtfahrstunden bisher innerhalb des Ausbildungsrahmens durchgeführt werden mussten, also inkludiert waren. Nimmt man sie jetzt aus, wenn zusätzlich Übungsfahrten absolviert werden, dann könnte das zum Anlass genommen werden, bei der reinen Fahrschulung diese Nachtfahrstunden extra zu berechnen.

**Zu Z 10 (§ 64b Abs 6 Z 2 lit c und d):**

Gemäß Novellierungsentwurf soll die Bestimmung über die Hauptschulung in dem Sinn ergänzt werden, dass diese je nach Können und Fortschritt des Fahrschülers so viele Unterrichtseinheiten zu umfassen hat, als zur Absolvierung der für die Hauptschulung vorgesehenen Inhalte und Übungen erforderlich sind. Damit soll klarer zum Ausdruck gebracht werden, dass die Hauptschulung jedenfalls durchzuführen ist.

Aus Sicht der BAK wird auch bei der neuen Formulierung nicht festgesetzt, wie viele Übungseinheiten für die vorgesehenen Inhalte und Übungen notwendig sind; es steht also im Belieben der Fahrschule, die Anzahl der notwendigen Übungseinheiten festzulegen.

Weil für FahrschülerInnen wieder nicht vorhersehbar ist, wie viele Fahrstunden sie zur Erledigung der Hauptschulung benötigen werden, und damit die Ausbildungskosten nicht kalkulierbar sind, lehnt die BAK auch diesen Änderungsvorschlag zur Hauptschulung ab. Die BAK verlangt stattdessen, wieder zu der vor 2005 geltenden Regelung zurückzukehren und eine

Mindeststundenanzahl für die praktische Ausbildung festzulegen, ab der ein Antritt zur Führerscheinprüfung möglich ist.

Auch dem Vorschlag, die Nachtfahrten schon im Rahmen der Hauptschulung absolvieren zu dürfen und nicht zwingend im Rahmen der Perfektionsschulung, wird seitens der BAK nicht zugestimmt, weil nicht klar ist, ob sich dadurch die Anzahl der Übungseinheiten für die Perfektionsschulung reduziert oder unverändert bleibt.

**Zu Z 17 (Anlage 5e Punkt C):**

Zu den Tarifen für die Kennzeichentafeln wird seitens der BAK festgehalten, dass die seit 2002 unveränderten Entgelte für die verschiedenen Typen von Kennzeichentafeln nicht wie in den Erläuterungen beschrieben um ca 16 % angehoben werden, sondern um bis zu 25 %, für einen Typ (Motorfahräder) sogar um 36 %.

Auch wenn es sich insgesamt um geringe Eurobeträge handelt, ersucht die BAK um entsprechende Klarstellung im Verordnungsentwurf.

Mit freundlichen Grüßen

VP Günther Goach  
iV des Präsidenten  
FdRdA

Maria Kubitschek  
iV des Direktors  
FdRdA