

Bundesministerium für Verkehr,  
Innovation und Technologie  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
BMVIT-170.031/0005-IV/ST4/2015

Unser Zeichen, BearbeiterIn  
TÜ/SA/48085

Klappe (DW)    Fax (DW)  
39204    100265

Datum  
15.09.2015

## **Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird (32. KFG-Novelle)**

Der Österreichische Gewerkschaftsbund dankt für die Übermittlung des oben genannten Gesetzesentwurfes und erlaubt sich, dazu wie folgt Stellung zu nehmen:

Im Wesentlichen sollen mit der o.a. Gesetzesnovelle Sanktionen gegen das Verändern des Kilometerstandes eines Fahrzeuges („Tachomanipulation“) sowie gegen Fälschungen von Sondertransportbewilligungen eingeführt, weiters klarere Vorschriften gegen missbräuchliche Verwendung von Probefahrtkennzeichen und Fahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen festgelegt und eine sogenannte Deckungsevidenz beim Österreichischen Versicherungsverband geschaffen werden. Letztere wird durch Zulassungsevidenz vorgesorgt, sodass nur mehr in den Fällen, in denen kein haftender Versicherer besteht, eine Mitteilung an die Behörde zwecks Einleitung eines Zulassungs-Aufhebungsverfahrens erfolgen muss.

Der Österreichische Gewerkschaftsbund begrüßt im Wesentlichen den vorliegenden Gesetzesentwurf und nimmt zu einzelnen Regelungen wie folgt Stellung:

### **Z 10 (§ 24 Absatz 11):**

Die Einführung der Möglichkeit, Verwaltungsstrafen für Manipulationen am Kilometerzähler bzw. am Kilometerstand („Tachomanipulation“) zu verhängen, wird seitens des Österreichischen Gewerkschaftsbundes ausdrücklich begrüßt

### **Z 13 (§ 34 Absatz 6):**

Die derzeitige gesetzliche Grundlage für eine Fahrzeugausnahmegenehmigung sieht eine solche nur zum Zwecke der Erprobung und für einen begrenzten Zeitraum von längstens 5 Jahren vor. Das soll nunmehr um den Tatbestand „besondere Gegebenheiten, unter denen diese Fahrzeuge verwendet werden“ und um die Möglichkeit einer unbefristeten Ausnahmeregelung erweitert werden.

Abgesehen davon, dass gemäß § 34 Absatz 2 schon bisher der Landeshauptmann für „besondere Gegebenheiten unter denen diese Fahrzeuge verwendet werden“, eine Ausnahmegenehmigung erteilen konnte, erscheint nach Auffassung des Österreichischen Gewerkschaftsbundes die zeitlich unbegrenzte Ausnahmegenehmigung aus Sicht der Verkehrssicherheit problematisch. Fahrzeuge, die hinsichtlich der Typengenehmigung nicht den kraftfahrrechtlichen Vorschriften entsprechen, sollen nach Meinung des Österreichischen Gewerkschaftsbundes nicht unbefristet „erprobt“ werden dürfen. Es bestünde ansonsten keine Verpflichtung in einem überschaubaren Zeitraum zu überprüfen, ob vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebssicherheit Bedenken gegen die Genehmigung des Fahrzeuges bestehen.

**Z 44 bis 46 (§ 57a Absatz 3):**

Im Entwurf wird eine Ausnahme für landwirtschaftliche Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 40 km/h nicht überschritten werden darf, vorgesehen, wonach sie bei der wiederkehrenden Begutachtung nicht mehr unter die 3-2-1-Regelung (Jahresintervall zwischen den Begutachtungen ab der erstmaligen Zulassung) fallen sollen, sondern nach dem ersten dreijährigen Intervall nur mehr alle zwei Jahre zur wiederkehrenden Begutachtung vorzuführen sind.

Der Österreichische Gewerkschaftsbund regt an, diese Erleichterung für landwirtschaftliche Anhänger aus Verkehrssicherheitsgründen nochmals zu überdenken. Selbst wenn sie nicht ständig auf Straßen mit öffentlichem Verkehr eingesetzt werden und eine geringe Kilometerleistung aufweisen, werden diese Anhänger z.B. durch ihre Verwendung auf nicht befestigten Straßen bzw. durch starke Gewichtsbelastungen überdurchschnittlich stark mechanisch beansprucht und abgenutzt. Es erscheint deshalb im Sinne der Verkehrssicherheit gerade für diese Fahrzeuge erforderlich, dass sie fünf Jahre nach ihrer erstmaligen Zulassung jährlich wiederkehrend zu überprüfen sind.

Mit vorzüglicher Hochachtung

  
Erich Foglar  
Präsident



  
Mag. Bernhard Achitz  
Leitender Sekretär