



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
IV/ST4 (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- 170.031/0005 -IV/ST4/2014	UV/GSt/Ru/Ma	Richard Ruziczka	DW 2423 DW 2105	21.9.2015

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

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

Die Bundesarbeitskammer (BAK) begrüßt großteils den vorliegenden Gesetzesentwurf und nimmt zu einzelnen Regelungen wie folgt Stellung:

Zu Z 4 (§ 15 Abs 3):

Leuchten mit Tagfahrlicht für Motorräder sind zwar nicht verpflichtend vorgesehen, sollen aber laut vorliegendem Entwurf für zulässig erklärt werden.

Grundsätzlich begrüßt die BAK diese Bestimmung. Es stellt sich die Frage, warum diese Novellierung nur für Solomotorräder der Klasse L3e vorgenommen wird, die Ausrüstungsbestimmungen für Motorräder mit Beiwagen der Klasse L4e bzw für Motordreiräder der Klasse L5e und für Fahrzeuge der Klasse L7e, die alle hinsichtlich der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen gleich wie die Klasse L3e auszustatten sind, jedoch nicht angepasst werden. Nach Auffassung der BAK sollte auch in den Absätzen 4 und 5 die Zulässigkeit von Tagfahrleuchten ergänzt werden.

Zu Z 10 (§ 24 Abs 11):

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

Zu Z 13 (§ 34 Abs 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 Abs 2 schon bisher der Landeshauptmann für „besondere Gegebenheiten, unter denen diese Fahrzeuge verwendet werden“ eine Ausnahmegenehmigung erteilen konnte, erscheint nach Auffassung der BAK die zeitlich unbegrenzte Ausnahmegenehmigung aus Sicht der Verkehrssicherheit problematisch. Fahrzeuge, die hinsichtlich der Typengenehmigung nicht den kraftfahrrichtlichen Vorschriften entsprechen, sollen nach Meinung der BAK nicht unbefristet „erprobt“ werden dürfen. Es bestünde anderen Falls keine Verpflichtung, in einem überschaubaren Zeitraum zu überprüfen, ob vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebssicherheit Bedenken gegen die Genehmigung des Fahrzeuges bestehen; dh eine Evaluierung der Erprobung müsste nicht vorgenommen werden.

Die BAK verweist 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 Kraftfahrlinienunternehmen betriebswirtschaftlich angenehme Lösung wurde von Seiten der BAK aus Gründen der Verkehrssicherheit abgelehnt, weil „der Fahrgastrraum 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 Kraftfahrgesetz über die Pflichten des Kraftfahrzeuglenkers ergibt sich für den Lenker dieser Omnibusse neben dem Lenken des Omnibusses zusätzlich die Verpflichtung zur dauernden Beobachtung des Fahrgastrumes 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 Kraftfahrlinienverkehrs eintreten, aus Verkehrssicherheitsgründen nicht vertretbar erscheine, den Versuch mit Omnibusanhängern zu verlängern. Auch wenn bisher von Seiten der Fahrgäste und der Buslenker keine

Probleme an uns herangetragen wurden und auch keine schweren Unfälle bekannt sind, bleiben diese Argumente bis dato gültig bzw. wird die Haftung der Lenker schlagend, sobald es zu einem Zwischenfall kommt.

Wird nun die gesetzliche Grundlage dafür, nämlich § 34 Abs 6 KFG, in oben beschriebener Weise abgeändert, wird auch § 22c KDV zur unbefristeten Bestimmung.

Solange nicht sichergestellt ist, dass nach einer Erteilung einer Ausnahmegenehmigung zur Erprobung umfassende Evaluierungen durchgeführt werden müssen, wobei auch eine Klärung der Haftungsfragen für den Lenker im Falle eines Unfalles mit derart ausgenommenen Fahrzeugen zu erfolgen hat, lehnt die BAK diesen Vorschlag zu § 34 Abs 6 ab.

Zu Z 16 (§ 40 Abs 4):

Mit dieser neuen Regelung betreffend Missbrauch von Sondertransportbescheide werden strengere Sanktionen möglich.

Die BAK begrüßt diese vorgeschlagene Bestimmung, weist aber neuerlich auf den unnötigen bürokratischen Aufwand hin, mit dem die Straßenaufsichtsorgane für Sondertransporte bei der notwendigen Akkreditierung konfrontiert sind. Diese Akkreditierung der Straßenaufsichtsorgane für den fließenden Verkehr erfolgt durch die Landesregierung. In der Praxis benötigt ein Straßenaufsichtsorgan aber die Akkreditierung in allen Bundesländern, da Sondertransporte oftmals über die Landesgrenzen hinweg verlaufen. Für die neun Akkreditierungen ist ein Ausbildungskurs nachzuweisen. Mit diesem Kurs kann in jedem Bundesland um Sondertransportbegleitung angesucht werden. Im Extremfall sind somit neun Anträge zu stellen und neun verschiedene Gebühren zu entrichten, wobei jeweils derselbe Kurs vorzuweisen ist. Dies stellt einen hohen bürokratischen und finanziellen Aufwand dar. Eine Änderung der Gesetzeslage, dass eine Akkreditierung in einem Bundesland automatisch für das gesamte Bundesgebiet gültig ist, würde den bürokratischen Aufwand mindern und Kosten für den Antragsteller einsparen.

Zu Z 40 (§ 56 Abs 6):

Wird einer Vorladungen zu einer besonderen Überprüfung eines Fahrzeugs nicht Folge geleistet, so soll laut Entwurf der Kostenersatz (gestaffelt nach Fahrzeugklasse, mind jedoch 60,- Euro) verfallen, wenn der Termin „nicht spätestens drei Werktagen vorher“ abgesagt wird.

Aus Sicht der BAK wird diese Regelung zu Härtefällen führen, weil es oft nicht am Donnerstag vorhersehbar ist, ob ein Termin am Montag eingehalten werden kann. Hier sollte die Möglichkeit geschaffen werden, dass eine Absage zumindest aus triftigen Gründen auch kurzfristig ohne Verfall des Kostenersatzes bzw. am Wochenende auch über elektronische Medien erfolgen kann.

Zu Z 44 bis 46 (§ 57a Abs 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 wieder-

kehrenden 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.

Seitens der BAK wird diese Erleichterung für landwirtschaftliche Anhänger aus Verkehrssicherheitsgründen abgelehnt. Selbst wenn sie – wie in den Erläuterungen bemerkt – „nicht ständig auf Straßen mit öffentlichem Verkehr eingesetzt“ werden und „eine geringe Kilometerleistung“ aufweisen, werden diese Anhänger zB durch ihre Verwendung auf nicht befestigten Straßen bzw durch starke Gewichtsbelastungen oder aber durch die Beförderung von Gefahrgut, bei denen keinerlei Gefahrgutvorschriften einzuhalten sind, „sofern diese nicht mit einer Geschwindigkeit von über 40 km/h fahren“ (§ 3 Abs 1 Z 6 lit a GGBG), 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. Wird auf die niedrige km-Leistung abgestellt, wäre auch für andere Fahrzeuge (zB Wohnmobile oder -anhänger) eine Ausdehnung des Prüfintervalls vorstellbar. § 57a Abs 3 soll daher unverändert beibehalten werden.

Zu Z 54 (§ 102 Abs 3):

Es soll durch den Entwurf klargestellt werden, dass während des Fahrens neben dem Telefonieren ohne Benutzung einer Freisprecheinrichtung auch jegliche andere Handhabung des Mobiltelefons mit Ausnahme der Verwendung des Navigationssystems verboten ist.

Dieser Änderungsvorschlag wird seitens der BAK begrüßt.

Zu Z 59 (§ 106 Abs 3 Z 4):

Die BAK begrüßt den Vorschlag, wonach die derzeitige Ausnahme von der Gurtenverwendungsplicht für Lenker von Taxifahrzeugen nunmehr eingeschränkt wird. Die Ausnahme gilt nicht, wenn Schülerbeförderungen durchgeführt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Rudi Kaske
Präsident
f.d.R.d.A.

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