



Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol
Maximilianstraße 7, Postfach 243, 6010 Innsbruck
Tel: 0800/22 55 22, Fax: 0800/22 55 22-1459
wirtschaftspolitik@ak-tirol.com
www.ak-tirol.com

Bundesarbeitskammer
Prinz-Eugen-Straße 20-22
1040 Wien

G.-Zl.: WP-2015-18266

Bei Antworten diese Geschäftszahl angeben.

Bei Rückfragen MMag. Peter Hilpold/Kn

Klappe 1461 Innsbruck,

07.09.2015

Betreff: Bundesgesetz, mit dem das Krafffahrsgesetz 1967 geändert wird (32. KFG-Novelle)

Bezug: Ihr Mail vom 29.07.2015
zust. Referent: Richard Ruziczka

Die Kammer für Arbeiter und Angestellte für Tirol nimmt zur Novelle des Krafffahrsgesetzes wie folgt Stellung:

In § 34 Abs. 6 ist die Möglichkeit des Bundesministers verankert, zum Zwecke der Erprobung neuer Technologien Ausnahmeverordnungen für bestimmte Fahrzeugkategorien zu erlassen, sofern keine Bedenken zur Verkehrs- und Betriebssicherheit bestehen. Ein konkretes Beispiel hierfür ist das Einsetzen von Bussen mit Anhängern im öffentlichen Verkehr, wie sie in Tirol seit mehreren Jahren verwendet werden. Durch die nun vorliegende Änderung können diese Ausnahmeregelungen auch unbefristet erteilt werden. Zum konkreten Beispiel der Busanhänger in Tirol ist anzumerken, dass an uns bisher keine Probleme von Fahrgästen bzw. von Buslenkern herangetragen wurden und auch keine schweren Unfälle bekannt sind. Deshalb besteht grundsätzlich kein Einwand gegen die vorgeschlagene Änderung.

Bezüglich Sondertransporte soll § 40 Abs. 4 dahingehend geändert werden, dass Unternehmen die Ausstellung der Genehmigung verweigert werden kann, wenn durch Falschangaben eine frühere Bewilligung aufgehoben wurde. Zu dieser Änderung besteht kein Einwand. Gleichzeitig weisen wir 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 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.

Hierzu hat die Arbeiterkammer Tirol im Jahre 2010 bereits einen entsprechenden Vollversammlungsantrag verabschiedet. Von Seiten des Ministeriums wurde aber lediglich auf die landesrechtliche Kompetenz verwiesen. Wir können die vom Ministerium geäußerten verfassungsrechtlichen Bedenken nicht erkennen, nach denen es nicht möglich wäre, dass eine in einem Bundesland erfolgte Akkreditierung automatisch für das gesamte Bundesgebiet Gültigkeit besitzt.

Für landwirtschaftliche Anhänger, mit denen die Geschwindigkeit von 40 km/h nicht überschritten werden darf, ist in § 57a Abs. 3 derzeit eine wiederkehrende Begutachtung im Abstand von zuerst drei Jahren, dann zwei Jahren und in weiterer Folge jährlich vorgesehen. Mit der vorgeschlagenen Änderung soll für diese Anhänger die wiederkehrende Begutachtung nach den ersten drei Jahren generell nur mehr alle zwei Jahre vorgeschrieben sein. Aus unserer Sicht ist diese Einschränkung nicht nachvollziehbar. Derartige Anhänger sind nämlich durch Fahrten mit schweren Lasten in unwegsamem Gelände hohen mechanischen Belastungen ausgesetzt, weshalb geringe Kilometerleistungen keinen Grund für längere Intervalle bei den Begutachtungen darstellen können. Eine Aufrechterhaltung der bestehenden Überprüfungspflichten halten wir im Sinne der Verkehrssicherheit für angebracht.

Darüber hinaus möchten wir neuerlich auf die Problematik hinweisen, dass der Einsatz von Traktoren außerhalb der landwirtschaftlichen Tätigkeit stark zugenommen hat. Diese missbräuchliche Nutzung kommt vor allen dahingehend zustande, dass die Vorschriften für LKW-Transporte im Vergleich zu Traktoren deutlich strenger sind. So sind Traktoren häufig von Fahrverboten ausgenommen, es gelten für die Fahrer keine Lenk- und Ruhezeiten, und sie müssen auch keine Grundqualifikation bzw. Weiterbildung vorweisen. Dies hat zur Folge, dass Frächter und Baufirmen auf große Traktoren zurückgreifen, um Baustoffe, Aushubmaterial o.ä. zu transportieren. Ebenfalls ist zu beobachten, dass Landwirte vermehrt als Transportdienstleister und als Subunternehmer tätig werden. Damit schaffen sie sich automatisch einen Wettbewerbsvorteil gegenüber anderen Unternehmen.

Aus Sicht der Arbeiterkammer Tirol ist daher gesetzlich klarzustellen, dass die bestehenden Ausnahmen für Traktoren tatsächlich nur für Zugmaschinen gelten, welche im Rahmen der Land- und Forstwirtschaft eingesetzt werden. Um der Behörde Kontrollen zu erleichtern, sollte unter anderem auch die Ausnahmeregelung gemäß § 102 Abs. 3 letzter Satz des KFG gestrichen werden, wonach Lenker von Zugmaschinen und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen Dokumente wie den Zulassungsschein im Umkreis von 10 km vom dauernden Standort des Fahrzeuges nicht mitführen müssen. Aufgrund dieser Ausnahmeregelung ist es den Behörden nämlich deutlich erschwert, einen allfälligen Missbrauch der geltenden Ausnahmebestimmungen nachzuweisen.

Mit freundlichen Grüßen

Der Präsident:



(Erwin Zangerl)

Der Direktor:



(Mag. Gerhard Pirchner)