

6/SN-253/ME

KAMMER DER GEWERBLICHEN WIRTSCHAFT FÜR OBERÖSTERREICH

VIZEPRÄSIDENT

KOMM.-RAT DIPL.-ING. DR. EDUARD LEISCHKO

4010 LINZ 3.11.1992

Hessenplatz

VPräs Dr.Lei/9

Parlamentsdirektion

Dr.-Karl-Renner-Ring 3
1017 Wien

Betrifft GESETZENTWURF
Zl. 122-GE/10-92
Datum: 6. NOV. 1992
Verteilt 12. Nov. 1992 Ba

Dr. Leischko

**Entwurf einer Novelle zum Kraftfahrgesetz 1967
(EWR-Anpassungs-Novelle)**

Als Mitglied des Kraftfahrbeirates habe ich zu dem vom Bundesministerium für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr erarbeiteten Entwurf einer Novelle zum Kraftfahrgesetz 1967 (EWR-Anpassungs-Novelle) eine Stellungnahme abgegeben.

Ich erlaube mir, Ihnen - wie vom Bundesministerium für Öffentliche Wirtschaft und Verkehr erbeten - 25 Exemplare meiner Stellungnahme zuzuleiten.

Freundliche Grüße

E. Leischko

KAMMER DER GEWERBLICHEN WIRTSCHAFT FÜR OBERÖSTERREICH**VIZEPRÄSIDENT**

KOMM.-RAT DIPL.-ING. DR. EDUARD LEISCHKO

4010 LINZ 4. November 1992

Hessenplatz

VPräs. Dr. Lei/9

Bundesministerium für
öffentliche Wirtschaft und Verkehr
Radetzkystraße 2
1031 Wien

Entwurf einer Novelle zum Kraftfahrgesetz 1967
(EWR-Anpassungs-Novelle)
Zl. 124.115/112-I/2-92 vom 9.10.1992

Ich danke herzlich für die Übermittlung des Entwurfes einer
15. Novelle zum KFG 1967, mit der als Vorbereitung auf den Euro-
päischen Wirtschaftsraum EG-Recht in Österreich übernommen werden
soll.

Als Mitglied des österreichischen Kraftfahrbeirates nehme ich zur
vorliegenden Novelle wie folgt Stellung:

Zu Artikel I, Zif. 1: § 4, Abs. 7 und Zif. 2: § 4, Abs. 8:

Die hier enthaltene Angleichung der höchsten zulässigen Gesamtge-
wichte und Achslasten sowie die Einführung des 4-Achs-Lkw ist
grundsätzlich positiv.

Bedauerlicherweise sind im vorliegenden Entwurf allerdings einige
Abweichungen von den vorhandenen EG-Vorschriften enthalten, die
jedenfalls beseitigt werden müßten:

- zu § 4, Abs. 7, lit. c + d; § 4, Abs. 8, lit a:

Der vorliegende Entwurf legt als Voraussetzung für die Inan-
spruchnahme höherer Gewichte in den oben angeführten Gesetzes-

- 2 -

stellen ausdrücklich die Voraussetzung des Vorhandenseins einer Luftfederung fest. Das EG-Recht (Regelung 85/3/EWG i.d.F.d.Nov. 89/338/EWG) sieht hingegen jeweils auch andere Federungen vor, die auf Gemeinschaftsebene als gleichwertig anerkannt sind.

- zu § 4, Abs. 7, lit. f: Gesamtgewicht
von Einachsanhängern-----

Laut Entwurf soll in Österreich das Gesamtgewicht von Einachsanhängern mit 8.000 kg limitiert sein. Da in den o. a. EWG-Richtlinien keine eigene Bestimmung für Einachsfahrzeuge enthalten ist, kommt die höchstzulässige Achslast nach Anhang I, Ziffer 3.1 mit 10 t zur Anwendung. Hier liegt also eine eindeutige Schlechterstellung vor.

- zu § 4, Abs. 8, lit. a: Achslast bei Ausrüstung
der Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung

Der vorliegende Entwurf sieht eine höchste zulässige Achslast einer Doppelachse von 19 t vor, wenn die Antriebsachse mit Doppelbereifung und Luftfederung ausgerüstet ist. Mit der Novellierung 92/7/EWG, mit der die Richtlinie 85/3/EWG geändert wurde, ist als weitere Alternative zur Möglichkeit einer Inanspruchnahme der erhöhten Achslast von 19 t der Fall enthalten, wenn jede Antriebsachse mit Doppelbereifung ausgerüstet ist und die maximale Achslast von 9,5 t je Achse nicht überschritten wird.

Zu Artikel I, Zif. 3 und 4: § 24, Abs. 2 a und 2 b
sowie Abs. 6:

Bei diesen Bestimmungen handelt es sich um Klarstellungen zu den übernommenen EG-Richtlinien bzw. sich daraus ergebende Anpassungsmaßnahmen.

- 3 -

Zu Artikel I, Zif. 5: § 26 a, Abs. 3 b:

Die hier vorgesehene vereinfachte Übernahmemöglichkeit der Bestimmungen von EWG-Richtlinien in das österreichische Kraftfahrzeugrecht wird begrüßt.

Zu Artikel I, Ziffer 6: § 27, Abs. 3 und 4:

Grundsätzlich können keine Einwände gegen die hier vorgesehenen zusätzlichen Angaben an Omnibussen, Lkw und Zugmaschinen sowie Anhängern außer Wohnanhängern erhoben werden, da es sich um die Übernahme von EWG-Recht handelt.

Wesentlich ist allerdings, daß der Kreis der Fahrzeuge, für welche diese Angaben erforderlich sind, exakt jenem der Richtlinie 86/364/EWG entsprechen muß:

Die Richtlinie 86/364/EWG schränkt ihre Anwendung auf Fahrzeuge nach Artikel II der Richtlinie 85/3/EWG ein. In Verbindung mit Artikel I der Richtlinie (Festlegung des Gültigkeitsbereiches) ergibt sich eine Einschränkung auf Straßenfahrzeuge mit mindestens vier Rädern und einer Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h des Güterkraftverkehrs mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t und des Personenkraftverkehrs mit mehr als neun Sitzplätzen einschließlich Fahrersitz. § 27, Abs. 2 müßte ebenfalls diese Grenzwerte enthalten, da die Verpflichtung zur Anbringung des Schildes ansonsten beispielsweise auch für Klein-Lkw oder Pkw-Anhänger gelten würde.

Als weiterer Problempunkt erscheint die fehlende Übergangsfrist für die Anbringung dieser zusätzlichen Aufschriften. Es müßte daher jedenfalls sichergestellt sein, daß die vorliegende Gesetzesänderung rechtzeitig vor Inkrafttreten des EWR-Vertrages verlautbart wird.

- 4 -

Zu Artikel I, Zif. 7: § 102, Abs. 1, dritter Satz:

Es erscheint wenig sinnvoll, daß Schaublätter von Fahrtschreibern fahrzeugbezogen zu handhaben sind. Die so prolongierten Differenzen bei der Handhabung der Schaublätter zwischen fahrzeug- und personenbezogener Regelung sind eine überflüssige Verkomplizierung der Rechtssituation, die noch dazu völlig praxisfremd ist: Welchen Sinn soll das Mitführen der Schaublätter der laufenden Woche und des letzten Tages der vorangegangenen Woche haben, wenn in den Schaublättern lediglich die Einsatzzeit des Fahrzeuges festgehalten ist?

Zu Artikel I:

- Zif. 8: § 102, Abs. 11 a - 11 d
- Zif. 9: § 102, Abs. 12
- Zif. 13: § 134, Abs. 1, erster Satz
- Zif. 14: § 134, Abs. 3

Die hier vorgesehenen Bestimmungen bezüglich der Überwachung, insbesondere der Lenk- und Ruhezeiten sind nicht nur nach Artikel 19 der Verordnung 3821/85 EWG keinesfalls erforderlich, sie stellen vielmehr Doppelsanktionen zu Arbeitnehmerschutzbestimmungen dar (vergleiche § 21 des derzeit in Diskussion stehenden Lenkzeitengesetzes).

Im Arbeitszeitgesetz, in dem diese Arbeitnehmerschutzvorschriften geregelt sind, ist eine Mitwirkung der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes nicht vorgesehen. Normadressat dieser Regelungen ist auch der Dienstgeber, weshalb keine unmittelbaren Eingriffsmöglichkeiten gegenüber dem Lenker bestehen. Kraftfahrrechtlich kann gegenüber einem möglicherweise übermüdeten Lenker nur vorgegangen werden, wenn ein außergewöhnlicher Übermüdungszustand des Lenkers vorliegt (vergleiche ARBÖ-Kommentar zum KFG, Wien 1991, 2. Band, Seite 449 f.)

- 5 -

Entschieden muß ich die vorgesehene Verständigung des zuständigen Arbeitsinspektorates ablehnen. Auch hier wird unter dem "Deckmäntelchen EWR-Anpassung" eine Überregelung versucht, die in Artikel 19 der bereits zitierten EG-Verordnung keinerlei Deckung findet.

Zu Artikel II, Abs. 2: Übergangsfrist für die Nachrüstung von Fahrzeugen mit Kontrollgeräten:

Die hier vorgesehene Nachrüstfrist bis 31. Dezember 1994 erscheint wesentlich zu kurz. Denkbar wäre eine Nachrüstfrist bis 31. Dezember 1997.

Fehlende Bestimmungen des EG-Rechtes:

Zahlreiche Punkte der EG-Richtlinie 85/3, Anhang I sind im vorliegenden Entwurf nicht berücksichtigt, zB:

- zulässiger Wendekreisradius/2,5 m außen/5,3 m innen
- besondere Abmessungen von Fahrzeugkombinationen, etwa der größte Abstand Sattelzapfen - Aufliegerende = 12 m
- maximale Gesamtlänge der Ladeflächen beim Lastzug = 15,65 m
- größter Abstand des vordersten Punktes der Ladefläche zum hintersten Punkt des Anhängers = 16 m
- Mindestabstand der letzten Achse des Zugfahrzeuges zur ersten Achse des Anhängers von 3,0 m
- vorderer Durchschwenkradius des Sattelauflegers von maximal 2,04 m
- erhöhtes Gesamtgewicht für 4-achsige Sattelkraftfahrzeuge, bestehend aus einem 2-achsigen Kraftfahrzeug und einem 2-achsigen Sattelanhänger bei einem Radstand (Achsabstand) des Sattelanhängers von mehr als 1,8 m (36 t + 2 t) nach Richtlinie 85/3/EWG in der Fassung der Änderung 89/338/EWG - Anhang I, Punkt 2.2.4.2.
- Aufteilung des zulässigen Gesamtgewichtes zu mindestens 25 % auf der oder die Antriebsachse(n) eines Fahrzeuges oder einer Fahrzeugkombination im grenzüberschreitenden Verkehr (Anhang I, Punkt 4.1 der Richtlinie).

- 6 -

Anhängerziehverbot durch den Verbleib der 38 t-Beschränkung!

Im vorliegenden Entwurf ist eine Novellierung des § 4, Abs. 7 a, KFG 1967 nicht vorgesehen. Dort ist u. a. normiert, daß bei Kraftwagen mit Anhängern die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte und bei Sattelkraftfahrzeugen abzüglich der größeren der höchsten zulässigen Sattellasten beider Fahrzeuge 38.000 kg nicht übersteigen darf.

Bei Realisierung des Entwurfes in der vorliegenden Form würde dies bedeuten, daß mit einem 3-achsigen Kraftfahrzeug mit dann zB zugelassenerweise 25 bzw. 26 t ein 2-Achs-Anhänger mit zulässigen 18 t höchstem zulässigen Gesamtgewicht nicht gezogen werden dürfte - und dies auch nicht zB in leerem Zustand!

Wegen dieser katastrophalen Folgen müssen im § 4, Abs. 7 a, erster Satz, KFG 1967 jeweils die Worte "höchsten zulässigen" entfallen. Es soll also ausschließlich von den tatsächlichen Gesamtgewichten und von den tatsächlichen Sattellasten ausgegangen werden.

Zusammenfassung

Der vorliegende Entwurf erscheint nicht geeignet, das gesetzte Ziel der Anpassung der österreichischen Kraftfahrrechtsvorschriften an EWG-Recht zu erfüllen. Zum Teil ist bestehendes EG-Recht nur unvollständig übernommen - wesentliche Teile fehlen - zT erfolgt andererseits aber auch eine gravierende Überanpassung, d. h. vor allem wesentliche Verschärfungen der Kontroll- und Strafbestimmungen. Auf eine Überprüfung der Auswirkung österreichischer Besonderheiten (38 t-Limit) wurde offensichtlich verzichtet.

Freundliche Grüße

