



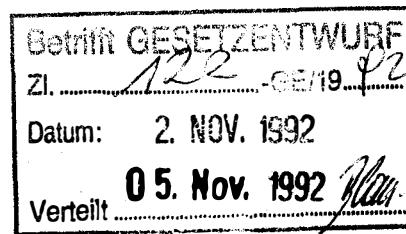
16/SN-253/ME  
KOP

## PROFESSOR DR. ERNST ZEIBIG

Ingenieurkonsulent für Maschinenbau, Universitätslektor am Institut für Verbrennungskraftmaschinen und Kraftfahrzeugbau der TU Wien, gerichtlich beeideter Sachverständiger für Kraftfahrzeugindustrie (Automobilbau)  
A 1190 Wien, Kreindlgasse 4, Telefon (0222) 36 15 81, Fax Dw 23

Bundesministerium für  
öffentliche Wirtschaft und Verkehr

Radetzkystraße 2  
1031 Wien



Betreff: Entwurf einer Novelle zum Kraftfahrgesetz 1967 (EWR-Anpassungs-Novelle)  
15.Novelle zum KFG 1967, Zl. 124.115/112-I/2-92 vom 09.10.1992

Aufgrund des oben angeführten Ersuchens des Bundesministeriums für öffentliche Wirtschaft und Verkehr nehme ich zum oben angeführten Entwurf wie folgt Stellung: Mit dem beabsichtigten Gesetz soll einerseits die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 in der Fassung der Verordnung Nr. 3572/90 sowie die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und andererseits die EWG-Richtlinien 385L0003 geändert durch 386L0360, 388L0218, 389L0338, L0460, L0461, 391L0060 und die Richtlinie 386L0364 und 388L0599 in das innerstaatliche Recht über eine Novelle des KFG transformiert werden.

Gegen den Entwurf bestehen von meiner Seite aus folgende Bedenken:

### 1. Materiell-rechtliche Bedenken:

#### 1.1 Zu Ziff. 1 § 4 Abs.7 KFG 1967:

- Hier fehlt das höchstzulässige Gesamtgewicht bei Anhängern mit einer Achse (8000 kg).
- Der vorliegende Gesetzesentwurf weicht von den EG-Regelungen insofern ab, als für Anhänger mit mehr als 2 Achsen keine höheren Gesamtgewichte als 18000 kg vorgesehen sind, während nach bereits derzeitigem Recht derartige Anhänger 22000 kg aufweisen dürfen. Es dürfte sich hier um einen Textierungsfehler handeln und es dürften hier die Anhänger mit drei Achsen vergessen worden sein. Folgt man der EG-Regelung, dann beträgt das höchstzulässige Gesamtgewicht bei Anhängern mit 3 Achsen 24000 kg.

Wenn es sich hier nicht um einen Irrtum handeln würde, erhebt sich die Frage, was soll mit den bereits genehmigten dreiachsigen Anhängern mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 22000 kg mit Inkrafttreten der 15.KFG-Novelle geschehen ?

### 1.2 Zu Ziff.3 § 24 Abs.2a KFG 1967:

Hier wird im Abs.2a die Vorschrift EWG-3821/85 als Benützervorschrift normiert. Folgt man dem Text dieser EWG-Vorschrift, dann handelt es sich tatsächlich um eine Benützervorschrift. Im KFG ist sie allerdings als Alternative zu § 24 Abs.2 formuliert und wird damit zur Bauvorschrift. Folgt man der vorliegenden Formulierung, dann steht dem Antragsteller bei der Genehmigung die Wahl frei, ob eine Genehmigung unter Berücksichtigung von § 24 Abs.2 oder § 24 Abs.2a anstrebt. Beruft er sich auf § 24 Abs.2a, dann kann die Behörde kein Kontrollgerät verlangen ! Die Überprüfung ist ausschließlich dann im Zuge der Straßenaufsichtsorgane möglich. Nun ist aber eine Überprüfung der Fahrzeuge im Nahverkehr insbesondere in großen Städten aus verkehrstechnischen Gründen kaum möglich. Es sollte daher die Vorschreibung der Kontrollgeräte als Bauvorschrift geregelt werden, d.h. daß in § 24 Abs.2a KFG anzuordnen ist, daß Fahrtenschreiber hinsichtlich der Bauart und Genehmigung der Regelung EG 3821/85 zu entsprechen haben. Im Art. II müßte dann festgelegt werden, ab welchem Zeitpunkt nur mehr Fahrzeuge genehmigt werden dürfen, die falls sie nach § 24 Abs.2 über eine solche Einrichtung verfügen müssen, einen Fahrtenschreiber aufweisen, der nach EG 3821/85 in Österreich oder einem anderen EWR-Mitgliedsstaat genehmigt ist.

### 1.3 Zu Ziff. 4 § 24 Abs.7 KFG 1967:

Durch die Einführung dieser Bestimmung entsteht eine Rechtsunsicherheit dadurch, daß der im Artikel 12 EWG 3821/85 angeführte Personenkreis von dem gemäß § 24 Abs.4 normierten Personenkreis abweicht. Im Art. XII sind des "Installateure oder Werkstätten" nach Österreichischem Recht sind es die Ziviltechniker, die staatlich autorisierten Versuchsanstalten, Vereine oder Gewerbetreibenden, die von der Behörde dazu ermächtigt wurden. Diese der österreichischen Rechtsordnung entsprechende Regelung hat sich sicherheitstechnisch bestens bewährt. Ein Abgehen scheint auch aufgrund des EWR-Vertrages nicht erforderlich zu sein, da ja die Frage, wer innerhalb der einzelnen Staaten prüfberechtigt ist, nach dem nationalen Recht weiterhin zu beurteilen sein wird.

Hervorgehoben werden muß auch, daß in EWG 3821/85 auf EWG 3314/90 Art. III verwiesen wird. Dort wird normiert, daß erst ab einer ersten Zulassung zum Verkehr nach 01.01.1996 die Fahrzeuge mit einem Kontrollgerät ausgerüstet sein müssen, das EWG 3821/85 entspricht.

Art.II bezieht sich in den Übergangsbestimmungen nicht auf den Zeitpunkt der ersten **Zulassung**, sondern vielmehr auf die **Genehmigung** !! Darüberhinaus ist es eine Benachteiligung der österreichischen Wirtschaft gegenüber dem EG-Raum, daß in

689/Z/jm/92 - Blatt 3 von 4

Österreich die Übergangsfrist mit 31.12.1994 festgelegt wurde, während im EG-Raum die Übergangsfrist mit 01.01.1996 festgelegt ist. Wenn im Kraftfahrgesetz schon Abweichungen von der auf Gesetzesstufe gehobenen EWG-Verordnungen normiert werden, dann müßte bei den Abweichungen ausdrücklich dies hervorgehoben werden: z.B. "Abweichend von EWG 3314/90 Art. III ....". Falls diese Abweichung nicht beabsichtigt war, dann müßte hier eine Anpassung erfolgen.

#### **1.4: Zu Ziff.9 Abs.12 lit.j und k:**

Es erhebt sich die Frage, ob diese Bestimmungen nur dann gelten, wenn es sich um ein Kontrollgerät nach EWG 3821/85 handelt.

1.5 Rein fachlich ist es höchst bedauerlich, daß zwar Achslasten und höchstzulässige Gesamtgewichte von Kraftfahrzeugen und Anhängern angehoben werden, nicht jedoch das höchstzulässige Gesamtgewicht von Sattelkraftfahrzeugen: Bedenkt man, daß ab Inkrafttreten der Gesetzesnovelle zwei vierachsige Kraftfahrzeuge mit je 32000 kg unmittelbar hintereinander fahren dürfen und so gemeinsam ein höchstzulässiges Gesamtgewicht von 64000 kg aufweisen dürfen, ist es fachtechnisch unverständlich, daß zwei Fahrzeuge, wenn sie miteinander verbunden sind nur 38000 kg aufweisen dürfen. Auch vom Standpunkt des Umweltschutzes wäre die Anhebung von 38000 auf 40000 kg zweifellos ein Gewinn, da ja bei gleichem Gesamttransportleistung durch die Anhebung eine geringere Fahrzeugzahl erforderlich wäre. Das Argument, daß die Straßen oder Brückentragfähigkeit dies nicht zuläßt ist einerseits durch das oben angeführte Argument nicht haltbar, andererseits dadurch, daß ja bereits durch § 4 Abs. 7a nach derzeitiger Rechtslage Sattelkraftfahrzeuge mit 39000 kg und 42000 kg zulässig sind (im Vor- und Nachlaufverkehr).

Für die Belastung der Straße kann ja fachtechnisch das Ziel der Beförderung nicht von Bedeutung sein.

#### **2. Formalrechtliche Bedenken:**

2.1 Weder die EWG-Verordnungen noch die Richtlinien sind in Österreich veröffentlicht. Wie bereits das Bundeskanzleramt mit GZ 601.423/1-V/5/84 vom 03.02.1985 unter Verweis auf die Judikatur des Verfassungsgerichtshofes (VfGH Slg 3130) festgestellt hat, läßt sich "bereits aus dem Rechtsstaatsprinzip abzuleitenden Publikationsgebot" ableiten, daß die gesetzlichen Bestimmungen "an sich - für den Bundesbereich - im Bundesgesetzblatt kundzumachen". Der Verweis auf ein nicht im Bundesgesetzblatt kundgemachte "Vorschrift" ist nur dann "vom Standpunkt des Publikationsgebotes .... vertretbar, wenn die Auffindung der verwiesenen" Vorschrift" keines" archivarischen Fleißes" bedarf.

Es muß daher davon ausgegangen werden, daß die beabsichtigte Transformation in das österreichische Recht in der vorgesehenen Form durch die geltende Verfassung nicht

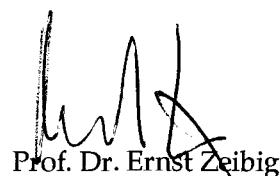
689/Z/jm/92 - Blatt 4 von 4

gedeckt ist. Es wäre also erforderlich, entweder die EWG-Verordnungen und Richtlinien im Bundesgesetzblatt abzudrucken oder aber vor der Transformation die österreichische Bundesverfassung zu verändern.

Zumindest müßte solange weder die EG-Verordnungen noch die EG-Richtlinien in der österreichischen Staatsdruckerei erhältlich sind, die Regelungen übernommen werden, wie sie bisher bei den ECE-Regelungen praktiziert wurden:

Es müßte im § 24 Abs.3b und im § 102 Abs.12 jeweils normiert werden, daß die EG-Richtlinien jeweils beim Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und bei den Ämtern der Landesregierung zur Einsicht aufliegen. So würde es wenigstens "keines archivarischen Fleißes" bedürfen, um die gesetzlichen Bestimmungen zu erlangen.

2.2 Im Zuge der gesetzlichen Transformation von EG-Bestimmungen müßte auch eine sprachliche Anpassung erfolgen. Dies könnte dadurch geschehen, daß bei den Legaldefinitionen (§ 2 KFG) diese unterschiedlichen Wörter definiert werden:  
Im KFG wird so vom Lenker gesprochen, während für dieselbe Person in der deutschen Fassung des EG-Rechtes vom Fahrer gesprochen wird !



Prof. Dr. Ernst Zeibig

Ergeht wunschgemäß in 25facher Ausfertigung  
an die Parlamentsdirektion Wien