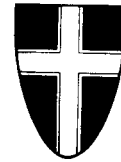


17/SN-253/ME
1 von 8



MD-2659-1/92

Wien, 13. November 1992

Entwurf eines Bundesgesetzes,
mit dem das Kraftfahrgesetz
1967 geändert wird (15. Novelle
zum KFG 1967);
Stellungnahme

BIMM GESETZENTWURF	
Zl. 122	GE/19 P2
Datum: 18. NOV. 1992	
Verteilt 18. Nov. 1992 Han	

An das
Präsidium des Nationalrates

A Klammgraber

Das Amt der Wiener Landesregierung beehrt sich, in der Bei-
lage 25 Ausfertigungen seiner Stellungnahme zu dem im Be-
treff genannten Gesetzentwurf zu übermitteln.

Für den Landesamtsdirektor:

Beilage
(25-fach)

Dr. Peischl
Magistratsvizedirektor

WIENER LANDESREGIERUNG

Dienststelle **MD-Büro des Magistratsdirektors**Adresse **1082 Wien, Rathaus**Telefonnummer **40 00-82126**

MD-2659-1/92

Wien, 13. November 1992

Entwurf eines Bundesgesetzes,
mit dem das Kraftfahrzeuggesetz
1967 geändert wird (15. Novelle
zum KFG 1967);
Begutachtungsverfahren;
Stellungnahme

zu Zl. 124.115/112-I/2-92

An das
Bundesministerium für
öffentliche Wirtschaft
und Verkehr

Auf das do. Schreiben vom 9. Oktober 1992 beehrt sich das
Amt der Wiener Landesregierung, zu dem im Betreff genannten
Gesetzesentwurf folgende Stellungnahme bekanntzugeben:

Zunächst ist festzuhalten, daß mit der Anpassung der ein-
schlägigen kraftfahrrechtlichen Bestimmungen über die
höchsten zulässigen Gesamtgewichte und Achslasten bei Kraft-
wagen und Anhänger an die EG-Richtlinie 85/3 EWG auch eine
Anhebung der derzeit in Österreich geltenden Gewichtsgrenzen
und Achslasten im jeweiligen Ausmaß erfolgt.

Auf Grund dieser Tatsache sowie im Hinblick auf die Einfüh-
rung der neuen Kategorie von vierachsigen Kraftfahrzeugen
mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von 32 t, behält
sich das Land Wien aber vor, durch Verordnung für bestimmte
Gebiete, Straßen oder Straßenstrecken Verkehrsbeschränkungen
oder Verkehrsverbote zum Schutz der Bevölkerung und der
Umwelt zu erlassen, um Gefahren oder Belästigungen, die

- 2 -

durch überschwere oder übergroße Fahrzeuge, insbesondere in Wohngebieten verursacht werden, abzuwenden.

Im einzelnen geben noch folgende Bestimmungen zu Bemerkungen Anlaß:

Zu Z 1 (§ 4 Abs. 7 und 8 KFG 1967):

Zur Harmonisierung der Fahrzeuggewichte werden die Werte aus der Richtlinie 85/3 EWG übernommen. Im Artikel 1 Abs. 2 dieser Richtlinie wird jedoch ausdrücklich betont, daß die dort angeführten Werte "die Beladungsbedingungen und nicht die Produktionsnormen" betreffen. Die Überschrift zum II. Abschnitt des KFG 1967 lautet demgegenüber: "Bauart und Ausrüstung der Kraftfahrzeuge und Anhänger". Es ist daher unklar, ob die angeführten Gesamtgewichte auch bei der Fahrzeuggenehmigung anzuwenden sind.

In der EG-Richtlinie gelten unterschiedliche Gewichtswerte für Zugfahrzeuge und Anhänger. Es sollte daher bei der Festsetzung der höchsten zulässigen Gesamtgewichte zwischen Zugfahrzeug und Anhänger unterschieden werden.

Im § 4 Abs. 7 und 8 sollten die Gewichte im Hinblick auf die ÖNORM-Bestimmungen anstatt in Tonnen in Kilogramm angegeben werden, da sonst eine Toleranz von 499 kg gegeben wäre.

Zur Angleichung der österreichischen Rechtslage an jene der EG-Länder, sollten zu den im § 4 Abs. 7 und 8 angegebenen Grenzwerten auch die in der Richtlinie 85/3 EWG Anhang I Ziffer 4 (4.1 bis 4.4) enthaltenen Bestimmungen übernommen werden.

Da die Festlegung der höchsten zulässigen Gesamtgewichte für Kraftfahrzeuge im § 4 Abs. 7 auch für Omnibusse gilt, müßte die Bestimmung des § 4 Abs. 8a entfallen und die

- 3 -

diesbezüglich geltenden Bestimmungen der KDV 1967 novel-
liert werden.

Es wird daher vorgeschlagen, im § 4 - anstelle des Abs. 8a -
folgenden Abs. 9 anzufügen:

"Zusätzlich zu den Gewichten und Abmessungen im Sinne der
vorstehenden Absätze haben Fahrzeuge noch die folgenden
Merkmale aufzuweisen:

- a) Das Gewicht auf der oder den Antriebsachsen eines Kraft-
fahrzeuges mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr
als 40 km/h darf nicht weniger als 25 von Hundert des
höchsten zulässigen Gesamtgewichtes des Fahrzeuges oder
eines Zuges bestehend aus Zugfahrzeug und Anhänger be-
tragen.
- b) Der Abstand zwischen der letzten Achse eines Kraftfahr-
zeuges und der ersten Achse eines Anhängers beträgt
mindestens 3 m. Dies gilt auch für Sattelkraftfahrzeuge.
- c) Das höchste zulässige Gesamtgewicht (in Tonnen) eines
vierachsigen Kraftfahrzeuges darf das Fünffache des Ab-
standes in Metern zwischen den Mitten der vordersten
und der letzten Achse nicht überschreiten.
- d) Die horizontal gemessene Entfernung zwischen der Achse
des Sattelzapfens und einem Punkt des Kopfes des Sattel-
anhängers darf nicht mehr als 2,04 m betragen."

Zu Z 3 (§ 24 Abs. 2a KFG 1967):

Im § 24 Abs. 2 sollte ein Fahrtschreiber auch für Spezial-
kraftwagen und selbstfahrende Arbeitsmaschinen vorgeschrie-
ben werden.

Der neue Abs. 2a steht im Widerspruch zum bestehenden Abs. 2.
Das KFG 1967 sieht im Fahrtschreiber ein Instrument, das

- 4 -

auch der Sicherheit des Straßenverkehrs dient (Unfallaufnahme, Feststellung von Geschwindigkeitsüberschreitungen, Einhaltung der Ruhezeiten etc.). Das KFG 1967 unterscheidet bei Bauartvorschriften nicht zwischen Fahrzeugen zur gewerblichen und nichtgewerblichen Beförderung.

Die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 weist demgegenüber in Artikel 3 Abs. 1 auf die in der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 Artikel 4 enthaltenen Ausnahmen hin. Dort sind in der Ziffer 12 alle Fahrzeuge generell ausgenommen, die "zur nichtgewerblichen Güterbeförderung verwendet werden". Der Werksverkehr ist somit künftig ex lege unter Berücksichtigung der übrigen österreichischen Rechtsvorschriften von der Verpflichtung zur Verwendung von Fahrtschreibern befreit.

Im § 24 Abs. 2 ist der Fahrtschreiber als Bauartvorschrift normiert, der vorgesehene Abs. 2a stellt jedoch eine Benützervorschrift dar. Die Präambel zur Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 deutet darauf hin, daß die Bestimmungen über den Fahrtschreiber (Kontrollgerät) nur eine Benützervorschrift sind, da ein Kontrollgerät nur für "zugelassene Fahrzeuge" vorgesehen ist.

Nach der vorliegenden Formulierung kann der Antragsteller bei der Fahrzeuggenehmigung selbst wählen, ob er eine Genehmigung im Sinne des Abs. 2 oder des Abs. 2a anstrebt. Der in den Erläuternden Bemerkungen, Seite 12, vertretenen Ansicht, daß es sich beim Abs. 2a um eine bloße Klarstellung handelt, kann daher nicht gefolgt werden. Vielmehr werden weitere Erlässe zur Klärung der Rechtslage für die Genehmigungsbehörden erforderlich sein. Auf Grund der Formulierung des Entwurfes wird anlässlich der Genehmigung, sofern sich der Antragsteller auf Abs. 2a beruft, kein Kontrollgerät verlangt. Somit ist es Aufgabe der Straßenaufsichtsorgane, die Einhaltung dieser Bestimmung im Rahmen von Kontrollen zu überprüfen.

- 5 -

Nach Artikel II Abs. 2 des Entwurfes müssen alle zum Verkehr zugelassenen Fahrzeuge bis zum 31. Dezember 1994 mit einem Kontrollgerät im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgerüstet sein. Derart starke Eingriffe in bestehende kraftfahrrechtliche Genehmigungen wurden bisher nur in wenigen Fällen vorgenommen. Durch die Vorverlegung des Termines für die Nachrüstung um ein Jahr gegenüber dem Termin in den EG-Staaten werden österreichische Staatsbürger im Vergleich zu EG-Bürgern schlechter gestellt.

Um die aufgezeigten Probleme für Behörden und Fahrzeughalter zu vermeiden, wird eine analoge Vorgangsweise wie bei Einführung der ECE-Normen in das österreichische Kraftfahrrecht vorgeschlagen. Es sollte daher im § 24 Abs. 2a bestimmt werden, daß Fahrtschreiber hinsichtlich ihrer Bauart und Genehmigung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 zu entsprechen haben. Weiters wäre festzusetzen, ab welchem Zeitpunkt Fahrzeuge nur mehr genehmigt werden dürfen, die - falls sie nach Abs. 2 über eine solche Einrichtung verfügen müssen - mit einem Kontrollgerät ausgerüstet sind, das nach der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 in Österreich oder einem anderen EWR-Mitgliedsstaat genehmigt wurde.

Zu Z 4 (§ 24 Abs. 7 KFG 1967):

Da der in Artikel 12 der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 angeführte Personenkreis von den bisher zum Einbau, zur Plombierung und Prüfung des Kontrollgerätes Befugten abweicht, trägt der neue Abs. 7 zur Rechtsunsicherheit bei.

In der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 wird auf die Verordnung (EWG) Nr. 3314/90 Artikel 3 hingewiesen. Danach müssen Fahrzeuge erst ab einer ersten Zulassung zum Verkehr nach dem 1. Jänner 1996 mit einem Kontrollgerät ausgerüstet sein, das der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 entspricht. Diese Übergangsbestimmungen werden nach dem Wortlaut des § 24 Abs. 7 des Entwurfes übernommen, wodurch für Genehmigung und Zulassung von Kraftfahrzeugen, die mit einem Kon-

- 6 -

trollgerät ausgerüstet sein müssen, eine unklare Rechtslage geschaffen wird.

Zu Z 6 (§ 27 Abs. 3 und 4 KFG 1967):

Die Formulierung des Abs. 4 ist mißverständlich, da die Angaben gemäß Abs. 3 Z 1 und 2 in Abs. 2 des § 27 nicht enthalten sind, aber auf dem einzigen am Kraftfahrzeug anzubringenden Schild angeführt werden müßten.

Zu Z 9 (§ 102 Abs. 12 KFG 1967):

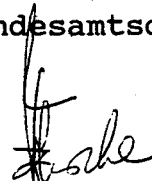
In § 102 Abs. 12 lit. i sollte nur die Verpflichtung zur "Aushändigung" der erforderlichen Schaublätter angeführt werden. Es stellt sich nämlich die Frage, welche Konsequenzen ein "Nichtmitführen" der Schaublätter nach sich zieht und ob das Kraftfahrzeug gegebenenfalls bis zum "Nachbringen" der Schaublätter angehalten werden darf. Fraglich ist auch, welche Kriterien für die Weiterfahrt erforderlich sind, wenn während vorangegangener Lenkzeiten keine Schaublätter eingelegt waren.

Zu Z 12:

Es ist unklar, ob EWR-Staatsangehörige österreichischen Staatsbürgern auch hinsichtlich des an einer ausländischen Universität vollendeten Studiums bzw. eines dort erworbenen Diploms gleichgestellt sind.

Gleichzeitig werden 25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme dem Präsidium des Nationalrates übermittelt.

Für den Landesamtsdirektor:



Dr. Peischl
Magistratsvizedirektor