



22/SN-253/ME

# Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs

Generalsekretariat: 1150 Wien  
Mariahilfer Straße 180  
Telefon (0222) 891 21\*  
Telex 136581 arbob a  
Telefax (0222) 891 21/236

An die  
Direktion des Parlaments

Dr. Karl-Renner-Ring 3  
1010 Wien

BRUNNEN  
122  
GE/19  
Datum: 12. OCT. 1992  
Verteilt 18. Nov. 1992

Ihr Pannruf 1-2-3

*A. Klausgruber*

Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen  
W/aw 927

\*Durchwahl  
248

Datum  
11. November 1992

Betrifft: Stellungnahme zum Entwurf einer 15. KFZ-Novelle

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wie verlangt übersenden wir 25 Exemplare der ARBÖ Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen

*[Signature]*  
Dipl. Ing. Diether Wlaka  
Abteilungsleiter  
Technik und Versicherung



## Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs

Frau  
 Dr. Elisabeth PÖSEL  
 Bundesministerium für  
 öffentliche Wirtschaft und  
 Verkehr

Radetzkystraße 2  
 1030 Wien

Generalsekretariat: 1150 Wien  
 Mariahilfer Straße 180  
 Telefon (0222) 891 21\*  
 Telex 136581 arbob a  
 Telefax (0222) 891 21/236

Ihr Pannruf 1-2-3

Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen  
 W/f 897

\*Durchwahl  
 248

Datum  
 9. November 1992

Betrifft: Stellungnahme zum Entwurf einer 15. KFG-Novelle

Sehr geehrte Frau Dr. Pösel!

Seitens des ARBÖ besteht zu dem übermittelten Entwurf folgender grundsätzlicher Einwand:

In mehreren Bestimmungen wird ausdrücklich auf bestimmte EG-Normen (Verordnungen, Richtlinien) Bezug genommen, deren Inhalt jedoch in Österreich - zumindest derzeit - kaum jemandem bekannt sein dürfte. Diese mangelnde Kenntnis der betreffenden EG-Normen trifft einerseits auf die zur Überwachung berufenen Organe (diese müßten erst eingehend instruiert und geschult werden) zu. Andererseits, vor allem aber auf die Normunterworfenen. Letzteres erscheint insofern von besonderer Bedeutung, als Zuwiderhandlungen dann auch gegen bestimmte EG-Normen verwaltungsstrafrechtlich geahndet werden können (§ 134 Abs.1).

Nach bisheriger Judikatur kann zwar ein Kraftfahrer, der gegen eine Verkehrsvorschrift verstößt, nicht wegen Unkenntnis dieser Vorschrift exkulpiert werden, da ein Kraftfahrer (mit Lenkerberechtigung) alle das Lenken seines Fahrzeuges betreffenden Vorschriften zu kennen hat (§ 5 VStG). Ob dieser strenge Rechtsstandpunkt, den der Verwaltungsgerichtshof bisher in seiner Judikatur beibehalten hat, auch angesichts von Rechtsnormen, die den Normunterworfenen mangels geeigneter Publikationen kaum zur Kenntnis gelangen, Geltung haben kann, muß bezweifelt werden.

Es ist daher wohl dringend erforderlich, die auf Grund des EWR-Vertrages neu in Österreich eingeführten, jedoch in keinem (österreichischen) Gesetzblatt kundgemachten EG-Normen, auf dem Gebiet des Kraftfahrwesens den betroffenen Fahrzeuglenkern bzw. Fahrzeugbesitzern in geeigneter Weise zur Kenntnis zu bringen.

Zu den einzelnen Bestimmungen nimmt der ARBÖ wie folgt Stellung:

**1. zu § 4 Abs 7:**

Da es offensichtlich nicht möglich ist, den Abs.7a, der für den LKW-Zug ein max. zulässiges Gesamtgewicht von 38 t vorsieht, zu ändern, ist die Kombination LKW-Hänger nur mehr sehr eingeschränkt möglich. Dreiachs-Hänger dürfen zwar nun ein max. zulässiges Gesamtgewicht von 24 t aufweisen, können aber nur von LKW mit einem max. zulässigen Gesamtgewicht von 14 t gezogen werden.

Das gleiche Problem besteht bei LKW mit drei Achsen. Hier sind nur mehr Anhänger mit 12 t max. zulässigem Gesamtgewicht möglich. Ein Anhängerbetrieb bei dem nur ca. 50% der technisch möglichen Nutzlast ausgenutzt werden dürfen, ist unwirtschaftlich.

Die vorgesehene Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichtes für LKW und Anhänger bringt daher kaum Vorteile.

Um einen Anhängerbetrieb überhaupt zu ermöglichen, muß es für Anhänger daher unterschiedliche Genehmigungen für das max. zulässige Gesamtgewicht geben, die auf das max. zulässige Gesamtgewicht des Zugwagens abgestimmt sind. Ansonsten wäre eine Kombination nicht möglich, da der Absatz 7a nicht das tatsächliche, sondern das max.zulässige Gesamtgewicht mit 38 t limitiert.

Eine einfache Lösung des Problems wäre es, im Absatz 7a das Gesamtgewicht und nicht das max. zulässige Gesamtgewicht mit 38 t zu begrenzen.

In der Praxis wird es durch diese Bestimmungen zu vermehrten Gewichtsüberschreitungen kommen. Leidtragender ist wie bisher der Lenker des LKW-Zuges, obwohl nur der Betreiber auf die Kombination von LKW und Hänger Einfluß hat. Die Strafsanktion sollte daher den Betreiber treffen.

**2. zu § 24 Abs.2a:**

Durch die Übernahme der EWG-Vorschrift 3821/85 wird die bisherige Aus-rüstungsvorschrift ersetzt. Berufte sich bei der Genehmigung des Fahrzeuges der Antragsteller auf Absatz 2a, so kann kein Kontrollgerät verlangt werden.

**3. zu § 26. Abs.3b:**

Wie schon eingangs dargelegt, sollte der Zugriff zu den EG-Richtlinien verbessert werden. Es sollten daher diese Richtlinien im Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und in den Ämtern der Landesregierung zur Einsichtnahme aufliegen.

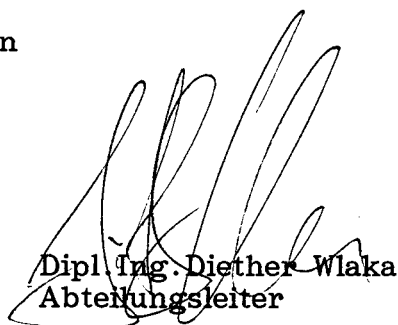
**4. zu § 27 Abs.2:**

Von den festgelegten Aufschriften sollten auch LKW bis zu einem Gesamtgewicht von 3,5 t ausgenommen sein. Die Anbringung solcher Tafeln ist vor allem an Klein-LKWs (PKW-Karosserie) problematisch.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Rudolf Hellar  
Generalsekretär



Dipl. Ing. Diether Wlaka  
Abteilungsleiter

Ergeht auch in 25facher Ausführung an  
die Parlamentsdirektion