

25/SN-253/ME  
von 5/11/E



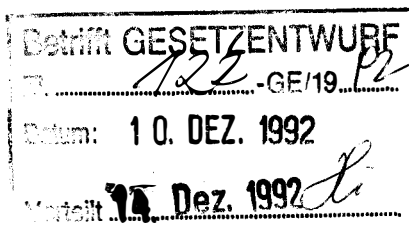
**AMT DER TIROLER LANDESREGIERUNG**  
Präsidentialabteilung II/EG-Referat

A-6010 Innsbruck, am 4. November 1992  
Landhaus  
Fax: (0512) 508177  
Tel: (0512) 508-151  
DVR: 0059463  
Sachbearbeiter: Dr. Biechl

Zahl: 33/381

An das  
Bundesministerium für  
öffentliche Wirtschaft  
und Verkehr

Radetzkystraße 2  
1031 Wien



*J. Klausgraber*

**Betreff:** Entwurf einer 15. Novelle zum Kraftfahrzeuggesetz 1967;  
Stellungnahme

Zu Zahl 124.115/112-I/2-92 vom 9. Oktober 1992

Zum übersandten Entwurf einer 15. Novelle zum Kraftfahrzeuggesetz 1967  
wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Zu Art. I:

Zu Z. 1:

Geht man von den Definitionen des Anhängers bzw. des Sattelanhängers im § 2 KFG 1967 aus, so müssten in den lit. a, f und g Sattelanhänger ausgenommen werden, da das höchste zulässige Gesamtgewicht von Sattelanhängern die Sattellast, die dem Gesamtgewicht des Sattelzugfahrzeuges ebenso zuzurechnen ist, enthält.

Die Z. 2.2.3 und 2.2.4 des Anhanges I der Richtlinie des Rates (85/3/EWG) sollten in das KFG 1967 übernommen werden. Anderenfalls

- 2 -

könnten vierachsige Sattelkraftfahrzeuge ohne Luftfederung an der Antriebsachse ein höchstzulässiges Gesamtgewicht von 38 t anstelle von 36 t aufweisen.

Um mit § 4 Abs. 8 KFG 1967 in der Fassung des Entwurfes zu korrespondieren, müßte es im § 4 Abs. 7 letzter Satz statt "bis zu 1 m" richtig "weniger als 1 m" lauten. Außerdem sollte mit Rücksicht auf PKW-Anhänger mit Tandemachsen auch die lit. f in diesen Satz aufgenommen werden.

Zu Z. 2:

In der lit. b des § 4 Abs. 8 wird die Trennung der Begriffe "Anhänger" und "Sattelanhänger" begrüßt. Bei dieser Gelegenheit wird darauf hingewiesen, daß Art. 2 der Richtlinie des Rates (85/3/EWG) und § 2 KFG 1967 den Sattelanhänger unterschiedlich zu definieren scheinen.

In den Abs. 8 sollten unbedingt die Bestimmungen über Dreifachachsen nach der Z. 3.3 des Anhanges I der oben zitierten Richtlinie übernommen werden. Ohne diese Übernahme wären bei üblichen Dreiachsaggregaten von Sattelanhängern Achslastsummen von 27 t (3 x 9 t) bzw. 28 t (10 t + 8 t + 10 t) zulässig. Außerdem sind diese Bestimmungen auch für Wiegekontrollen mit Radlastwaagen an Ort und Stelle von besonderer Bedeutung.

Auch die Z. 1.6, 1.7, 1.8 und 4 des Anhanges I der Richtlinie des Rates (85/3/EWG) sollten aus folgenden Gründen übernommen werden:

Die Z. 1.6, 1.7 und 1.8, um ausreichenden Platz für das Fahrpersonal zu erzwingen und um einen ausreichenden Abstand zwischen dem Zugfahrzeug und dem Anhänger zu sichern.

Die Z. 4, weil diese der Hebung der Verkehrssicherheit und einer möglichst guten Verteilung der nunmehr wesentlich höheren Fahrzeuggewichte und Achslasten mit Rücksicht auf die Tragfähigkeit der Straßen und der Brücken dient. Ohne deren Übernahme wäre der Einsatz kurzer schwerer Fahrzeuge möglich, die die Straßen übermäßig belasten und schneller zerstören würden. Generell sollte in das KFG 1967 eine Bestimmung aufgenommen werden, die nach § 34 Abs. 9 erster Satz bei Sattelkraftfahrzeugen einen Mindestabstand zwischen der letzten Achse des Zugfahrzeuges und der ersten Achse

- 3 -

des Sattelanhängers analog dem § 34 Abs. 9 erster Satz der deutschen StVZO vorsieht. Dies würde der Verwendung extrem kurz gekoppelter Sattelkraftfahrzeuge, wie sie etwa beim Schottertransport eingesetzt werden, entgegenwirken.

Zu Z. 2 des Entwurfes wird weiters bemerkt, daß die Angaben über die Achslast teilweise in kg, teilweise in t erfolgen. Die Angaben der Achslast in t sollte nicht nur aus systematischen Gründen vermieden werden, sondern auch wegen der Möglichkeit der Abrundung von Überladungen nach den einschlägigen Önormen. Theoretisch müßte bei der Angabe in t eine Überladung von 499 kg toleriert werden.

Zu Z. 6:

§ 27 Abs. 2 KFG 1967 verlangt weder die Angabe des Namens des Erzeugers noch der Fahrgestellnummer. Abs. 4 letzter Satz sollte daher entfallen.

Zu Z. 7:

Diese Bestimmung steht im Widerspruch zu Art. 15 Abs. 2 der Verordnung (3821/85/EWG). Die zit. Verordnung fordert ein Schaublatt pro Tag und Fahrer. Da an einem Tag auch mehrere Fahrer mit einem Kraftfahrzeug fahren können und das Schaublatt fahrtenbezogen ist, ist ein Schaublatt pro Kalendertag zu wenig. Es ist auch fraglich, ob die tägliche Arbeitszeit einen Kalendertag nicht überschreiten kann.

Zu Z. 15:

Wird die Übertretung mit einem Fahrtschreiber oder einem Kontrollgerät bei der Ausreise im Bereich einer österreichischen Grenzabfertigungsstelle, die auf ausländischem Gebiet liegt (z.B. Autobahnzollamt Kiefersfelden), festgestellt, so würde der Ort der Begehung der Übertretung im Ausland liegen und könnte nach § 2 Abs. 1 VStG eine Bestrafung nicht mehr erfolgen. Abs. 3a müßte daher dahingehend abgeändert werden, daß auch derart festgestellte Übertretungen geahndet werden können.

Abschließend wird angeregt, korrespondierend zu den bereits früher erfolgten Novellierungen des § 101 Abs. 1 lit. a KFG 1967 bzw. der

- 4 -

Aufnahme des § 4 Abs. 7a in das KFG 1967, den § 134 Abs. 3 durch die Aufnahme des § 4 Abs. 7a zu ergänzen.

Des weiteren wird nochmals bemerkt, daß im KFG 1967 bestimmte Begriffe anders definiert werden als in der Richtlinie des Rates (85/3/EWG). Diese Begriffe sollten entsprechend harmonisiert werden. Außerdem fällt auf, daß § 8 Abs. 2 KFG 1967 den Wendekreis eines Kraftfahrzeuges abweichend von Z. 1.5 des Anhanges I der Richtlinie des Rates (85/3/EWG) regelt. Auch hier scheint ein Anpassungsbedarf zu bestehen.

25 Ausfertigungen dieser Stellungnahme werden unter einem der Parlamentsdirektion zugeleitet.

Für die Landesregierung:

Landesamtsdirektor

**Abschriftlich**

An alle Ämter der Landesregierungen

gesondert an die Verbindungsstelle der Bundesländer  
beim Amt der Niederösterr. Landesregierung, Wien

an das Bundeskanzleramt-Verfassungsdienst, Wien

an das Präsidium des Nationalrates, Wien, 25 Ausf.

an alle National- und Bundesräte in Tirol

an das Büro des Föderalismusministers

zur gefälligen Kenntnisnahme.

Für die Landesregierung:

Dr. G s t r e i n

Landesamtsdirektor

F.d.R.d.A.:

*Pamini M.*