

Protokoll

über die Besprechung der Kraftfahrreferenten der Länder am 23. und 24. Oktober 2012 in Anthering bei Salzburg

Werden im Protokoll Paragraphen ohne Beifügung einer besonderen Bezeichnung zitiert, so handelt es sich um Stellen des Kraftfahrgesetzes 1967.

KFG 1967

§ 2, Iof Zugmaschinen; weitere Einsatzmöglichkeiten von land- oder forstwirtschaftlichen Zugmaschinen

Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h aber nicht mehr als 50 km/h werden unter der Bedingung genehmigt, dass sie im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes verwendet werden. Das schließt die Verwendung solcher Traktoren durch Gewerbebetriebe aus.

Gemäß Erlass BMVIT-179.312/0007-II/ST4/2010 vom 23.12.2010 ist es auch zulässig, solche Zugmaschinen von Gewerbebetrieben einzusetzen, die in der Land- und Forstwirtschaft vergleichbare Tätigkeiten durchführen. Die vergleichbaren Tätigkeiten bzw. möglichen Antragsteller sind im Erlass angeführt.

In letzter Zeit kommt es immer öfter vor, dass bei Kaufinteresse eine Zugmaschine zur Erprobung, über kürzere oder längere Zeit, vom Interessenten beim Landmaschinenhändler angemietet wird.

Es besteht daher seitens einiger Landmaschinenhändler der Wunsch, solche Zugmaschinen auch auf ihren Gewerbebetrieb zulassen zu können, mit der Verwendungseinschränkung auf land- und forstwirtschaftliche Betriebe bzw. vergleichbarer Tätigkeiten, wie im Erlass geregelt. (B)

Ergebnis:

Da der genannte Erlass viele negative Reaktionen ausgelöst hat, ist es derzeit nicht möglich diesen zu ändern und auf weitere Anwendungsfälle auszudehnen.

§ 20 Abs.1 Blaulicht – Fahrzeug im vorübergehenden Besitz des Roten Kreuzes

Das Wiener Rote Kreuz hat für seinen Chefarzt um Blaulichtbewilligung für den medizinischen Katastrophenfall für dessen Privatfahrzeug angesucht. In Anlehnung an den Vorschlag des BMVIT Mietwagen für den Transport von Staatsbesuchen für diesen Zeitraum als Einsatzfahrzeuge des BMI anzusehen, ist die Idee aufgekommen, obiges Problem bescheidlos über einen Überlassungsvertrag zwischen dem WRK und dem Chefarzt zu regeln. Es wird um Diskussion ersucht, ob etwas gegen diese Variante spricht. (W)

Ergebnis:

Diese Lösung wird abgelehnt, da mit einem solchen Fahrzeug-Überlassungsvertrag die geltenden Bestimmungen unterlaufen werden könnten und negative Beispielsfolgen zu befürchten wären.

§ 20 Abs.5 lit. b Blaulicht für ÖBB – weite Anfahrswege durch Zentralisierung

Insbesondere im Bereich der ÖBB kommt es durch Einsparungen zu immer größeren potenziellen Einsatzgebieten. So wären Einsatzfahrten von Wien bis Oberösterreich und in die Steiermark vorstellbar.

Die Teilnahme der ÖBB an Unfallkommissionen zur Freigabe einer blockierten Strecke dient der Wiederherstellung der Versorgung der Bevölkerung und erfüllt somit die Grundvoraussetzung für eine Blaulichtbewilligung gemäß lit.b (öffentlicher Hilfsdienst). Eine weite Anfahrt zB von Wien nach Oberösterreich steht aber a priori im Widerspruch zur Dringlichkeit bei Gefahr im Verzug. Etwas anders sieht dies aus, wenn eine normale Anfahrt durch einen Stau unverhältnismäßig verzögert würde oder eine Zufahrt zur Unglücksstelle wegen Polizeiabspernung nicht möglich wäre. Durch solche Extremfälle könnte die Wiederaufnahme des Verkehrs bis zu Gefahr im Verzug für die Versorgung der Bevölkerung hinausgezögert werden.

In Wien würden daher in ähnlichen Fällen Blaulichtbewilligung eingeschränkt auf die Anbringung und Verwendung des Blaulichts zur Benützung der Rettungsgasse und vor Ort zur Erreichung einer abgesperrten Unglücksstelle erteilt. Die ÖBB wären mit so einer Lösung zufrieden.

Im Rahmen des Ermittlungsverfahren sind jedoch von den betroffenen Ländern Bedenken auch hinsichtlich der Rechtmäßigkeit einer solchen Einschränkung vorgebracht worden.

Um Diskussion wird ersucht. (W)

§ 20 Abs. 5 – Blaulicht für Railcargo:

Im Gegenstandsfall hat die Railcargo Austria um die Erteilung einer Bewilligung zur Führung von Blaulicht im Wesentlichen mit der Begründung beantragt, dass im Falle von außergewöhnlichen Ereignissen (Unfällen) die Bildung einer Unfallkommission vor Ort erforderlich sei. Nur durch die rasche Unfallherhebung sei eine schnelle Freigabe der Unfallstelle zur Bergung durch den Hilfszug der ÖBB möglich um die betroffene Strecke ehestmöglich befahrbar zu machen. Die Antragstellerin verweist diesbezüglich auf ein besonderes starkes öffentliches Interesse. Es sollen daher speziell ausgebildete Mitarbeiter samt Messinstrumenten und Dokumentationsmitteln für die Beweissicherung sowie Schutzausrüstung und Beleuchtung, raschest an der Unfallstelle sein.

Nach ho. Ansicht spricht einiges dafür, den Antrag negativ zu beurteilen, da § 20 Abs. 5 lit. f) des KFG 1967 dringende Hilfe (!) im Zusammenwirken mit Feuerwehren oder Hilfsdiensten bei Verkehrsunfällen mit Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter im Auge hat. Aus dieser Bestimmung kann nach ho. Meinung entnommen werden, dass der Gesetzgeber die Verwendung des Blaulichtes bei Verkehrsunfällen doch deutlich, nämlich ausschließlich auf Hilfeleistungen einschränken wollte. Im Gegenstande wäre dies jedoch auf keinen Fall gegeben, da es sich um – zwar dringende, aber dennoch nicht im Rahmen der Hilfeleistung – anfallende Maßnahmen handelt.

Darüber hinaus wäre § 26 Abs. 1 StVO 1960 zu berücksichtigen, der die Verwendung von Blaulicht an den Begriff „Gefahr im Verzug“ anknüpft. Eine solche ist nach ho. Ansicht im Gegenstande aber überhaupt nicht gegeben, da es sich lediglich um Unfallherhebungen und Beweissicherungen handelt.

Gefahr im Verzug kann im ggst. Fall wohl nur bedeuten, dass es um die Rettung von Menschenleben, die Rettung von Schwerverletzten sowie die Abwehr von schweren Umweltschäden handeln kann.

Es wird um Diskussion ersucht. (Stmk)

Ergebnis:

Derartige Ansuchen sind abzulehnen. Es ist keine unmittelbare Gefahr gegeben. Die unterbrochene Schienenstrecke kann durch Schienenersatzverkehr überbrückt werden.

§ 20 Abs.5 lit. b - dezentrale Blaulichtverwendung

Das ÖBB Shared Service Center unterstützt die Exekutive bei der Kriminalitätsbekämpfung und bei Großveranstaltungen. Die Einsatzfahrzeuge werden dabei vorab in ganz Österreich im Bereich der Einsatzorte stationiert. Beantragt wurde ein mobiles Blaulicht, das im Umkreis von 30 km vom Stationierungsort angebracht werden darf. Es wird um Diskussion dieser Variante ersucht. (W)

Ergebnis:

Es herrscht Einigkeit, dass kein Bedarf für derartige Blaulichtverwendungen besteht.

§ 20 Abs.5 lit. g - Blaulicht für Tierärzte

In Gebieten in denen es keinen mit Tierärzten besetzten Rettungsdienst gibt, bekommen Tierärzte Blaulichtbewilligungen. In Wien häufen sich diesbezügliche Ansuchen. Es wird daher die Frage aufgeworfen, ob eine zahlenmäßige Einschränkung möglich wäre und welche Einschränkungskriterien gegebenenfalls anwendbar wären. (W)

§ 20 Abs. 5 lit. e und g - verkehrsreiches Gebiet:

Gemäß diesen Bestimmungen darf Blaulicht nur genehmigt werden, wenn die Einsätze (neben anderen Voraussetzungen) in „verkehrsreichen Gebieten“ erfolgen.

Laut dem Erkenntnis des UVS Burgenland vom 22.5.2012, Zl. K003/15/2012.016/003 (auszugsweise angeschlossen), ist die Stellungnahme des verkehrstechnischen Sachverständigen nicht schlüssig, da sich diese nur auf Straßenzüge bezieht, und ein einzelner Straßenzug nicht als "Gebiet" im Sinne des Gesetzes anzusehen ist. In diesem Gutachten wurden Straßenzüge mit mehr als 6.500 Kfz täglich im Freiland als verkehrsreiches Gebiet eingestuft.

Es wird um Erörterung ersucht, wie "verkehrsreiches Gebiet" im Sinne des KFG definiert werden kann.

Abgesehen von großstädtischen Bereichen wird es wohl zumeist immer so sein, dass in einem Gebiet lediglich die Durchzugsstraßen hohe Verkehrszahlen aufweisen, nicht hingegen die Nebenstraßen. (B)

Ergebnis:

Das Problem ist gegeben, da es in Wien keinen mit Tierärzten besetzten Rettungsdienst gibt. Das ist derzeit aber das gesetzliche Kriterium. Es wird überlegt, ob zusätzliche Kriterien im Gesetz entwickelt werden könnten oder die Kriterien, insbesondere hinsichtlich der Anforderung an „verkehrsreiches Gebiet“ verschärft werden könnten. Letzteres erscheint aber für Wien keine Lösung, da Wien jedenfalls als verkehrsreiches Gebiet gesehen werden muss.

§ 20 Abs. 5 - Blaulicht / Folgetonhorn für Polizeiamtsärzte und Polizeiamtsärztinnen

Polizeiamtsärzte und Polizeiamtsärztinnen haben ihre Ansuchen um Bewilligung der Anbringung von Blaulicht und Folgetonhorn am privaten Kraftfahrzeug damit begründet, dass sie mit diesem Fahrzeug zu "Akuteinsätzen" im Zusammenhang mit Untersuchungen nach § 8 Unterbringungsgesetz, zu Leichenkommissionierungen an öffentlichen Orten und auch zu außerhalb der Dienststelle erforderlichen Beurteilungen und Untersuchungen nach § 5 StVO fahren müssen. Greift für diese Fälle ein Tatbestand nach § 20 Abs. 5 KFG?

Liegen allenfalls die Voraussetzungen des § 20 Abs. 5 lit. d KFG vor, wenn ein entsprechendes Ansuchen von der Landespolizeidirektion gestellt wird? (S-J)

Ergebnis:

Es kann keine Notwendigkeit erkannt werden, dass Polizeiamtsärzte oder Polizeiamtsärztinnen eine Bewilligung zur Anbringung von Blaulicht und Folgetonhorn am privaten Kraftfahrzeug erhalten.

§ 24 – Kontrollgerät:

Muss ein Kontrollgerät, das serienmäßig in ein Fahrzeug eingebaut ist, welches nach den Bestimmungen des § 24 KFG gar nicht damit ausgerüstet sein muss und in dem es daher auch nicht verwendet werden muss und auch nicht verwendet wird, unter Voraussetzung einer korrekten Erst-Anpassung (Ersteinstellung) regelmäßig überprüft sein ? (z.B. selbstfahrende Arbeitsmaschine mit einem Basisfahrzeug der Klasse N3).

D.h., kann ein in einem Basisfahrzeug serienmäßig eingebautes Kontrollgerät dann verbaut bleiben oder muss es ausgebaut werden ?

Bei Änderung der Rad-Reifen-Dimension oder anderen wesentlichen Änderungen müsste natürlich eine Neu-Anpassung erfolgen.

Vor allem gemäß § 24 KFG zur Überprüfung von Kontrollgeräten ermächtigte Werkstätten stehen oft vor dieser Frage.

Da die diesbezüglich an sich eindeutig gewesene Bestimmung des § 17 Abs. 6 AZG gefallen ist und § 24 Abs. 7 i.V.m. Abs. 4 KFG im Zusammenhang mit der Prüfung von „... Kraftfahrzeug, das mit einem Fahrtschreiber ausgerüstet sein muss ...“ spricht, wird ersucht diese Frage unter Berücksichtigung nationaler und internationaler Bestimmungen zu klären.

Weiters stellt sich die Frage, ob für Fahrzeuge unter 3,5 to HZG, welche mit einem Kontrollgerät ausgerüstet wurden, im Rahmen der wiederkehrenden Überprüfung eine nicht erfolgte Überprüfung des Kontrollgerätes zu einem negativen Prüfungsergebnis im Rahmen der § 57a- Überprüfung führt?

Aus praktischer Sicht wird die Meinung vertreten, dass eine regelmäßige Prüfung oder der Ausbau erfolgen sollten, um auch für die Exekutive eindeutiger Gegebenheiten zu schaffen und einer nicht rechtskonformen Nutzung, z.B. als Geschwindigkeits- oder Arbeitszeitnachweis, vorzubeugen. (S-T)

Ergebnis:

Aus § 24 Abs. 4 („Der Zulassungsbesitzer eines Kraftfahrzeuges, das mit einem Fahrtschreiber ausgerüstet sein muss, hat ...“) ergibt sich eindeutig, dass nur solche Geräte regelmäßig zu überprüfen sind, die aufgrund der einschlägigen Vorschriften eingebaut sein müssen.

§§ 31, 31a, 33, 34, 56, 57a, 58 - Nachprüffrist Fahrzeugbegutachtung

Werden bei einer Begutachtung Mängel festgestellt, muss bei der Wiedervorführung die Fahrzeugüberprüfung vollständig wiederholt werden. In der Praxis erfolgt dies oft nicht und werden nur die Mängelpositionen überprüft. Sofern der Zeitraum (zB 14 Tage) und die Fahrleistung (zB 500 km) zwischen den Überprüfungen nicht zu groß ist, sollte die geübte Praxis legalisiert werden. (W)

Ergebnis:

Es wird vereinbart, dass ein entsprechender Text zur Lösung des Problems erstellt und im Zuge einer nächsten KFG-Novelle zur Begutachtung gestellt werden soll.

§ 31 Abs. 6- Einzelgenehmigung von Heeresfahrzeugen, Zuständigkeit

Anträge des BMLVS auf Genehmigung von einzelnen Fahrzeugen gemäß § 31 Abs.1 werden primär beim Landeshauptmann eingebracht. Oft stellt sich jedoch erst bei der Überprüfung heraus, dass die Fahrzeuge doch besonders für die militärische Verwendung gemäß § 97 Abs.1 KFG gebaut und ausgerüstet sind. Das Einzelgenehmigungsverfahren muss dann abgebrochen und ein neuerlicher Antrag auf Genehmigung nach § 31 Abs. 6 KFG (Typengenehmigung) beim BMVIT gestellt werden, wobei dann oft von diesen ein (derselbe) SV des Landes mit der Begutachtung betraut wird. Eine

Übertragung der Zuständigkeit bzw wahlweise Zuständigkeit an die LHs könnte den Aufwand für alle Seiten reduzieren. (W)

Ergebnis:

Eine Änderung der Zuständigkeit für die Einzelgenehmigung von Heeresfahrzeugen vom bmvit an den Landeshauptmann wird für eine nächste KFG-Novelle vorgemerkt.

§ 31 iV mit § 34 - schwere Quad's als lof- Zugmaschinen

Von einem Antragsteller wurden 2012 bisher 3 Anträge auf Genehmigung von in Deutschland als LOF. ZGM. ACKERSCHLEPPER zugelassene bzw. genehmigte Fahrzeuge gestellt.

Dabei handelt es sich um vierrädrige Kraftfahrzeuge/L7e/mit EG-Betriebserlaubnis in gedrosselter Version mit 15 KW.

Als LOF ZGM. ACKERSCHLEPPER haben die Fahrzeug ungedrosselt 30 bzw. 36 KW, die Bauartgeschwindigkeit liegt etwas unter 100 km/h, um etwa 10 - 15 km/h höher als in der gedrosselten Version.

Entsprechend Ländertagungsprotokoll Gols 2008 und auch zwischenzeitlichen Genehmigungskordinierungssitzungen der Länder soll grundsätzlich die bisherige Vorgangsweise, Genehmigung von Quad's als lof – Zugmaschinen gem. Erlass 190.500/7-II/B/5/00 vom 31.05.2000 – beibehalten werden (Allradantrieb, Geländebereifung, Anhängervorrichtung, Geräteträger vorne, max. 40 km/h, Überrollbügel, adäquate betriebliche Verwendung...).

Diese Vorgaben, insbesondere Geschwindigkeit, Überrollbügel, Zulassungsbeschränkung, wurden vom Antragsteller nicht akzeptiert, mit der Begründung, dass diese Fahrzeuge in Deutschland mit allen TÜV Gutachten und ABE zugelassen bzw. genehmigt sind und im Sinne des EuGH-Urteils daher in jedem anderen EU-Land zuzulassen sind.

Diese Fahrzeuge sind mit Allradantrieb, Anhängervorrichtung, Seilwinde vorne, ein Fahrzeug mit Schutzrahmen, ausgestattet und haben eine EU-Betriebserlaubnis (gedrosselt). Gleichartige Fahrzeuge werden in Deutschland und anderen EU-Ländern, seit über 10 Jahren zugelassen.

Die Vorgaben des Erlasses werden durch diese Fahrzeuge teilweise erfüllt und eine konkrete Gefährdung der Verkehrs- und Betriebssicherheit kann nicht nachgewiesen werden. Nachdem auch seitens des BMVIT die Ansicht vertreten wurde; dass für diese konkreten Fahrzeugtypen eine Genehmigung nicht verweigert werden kann, wurden 2 Fahrzeuge als Zugmaschine T5/landwirtschaftliches Fahrzeug, mit den erforderlichen Ausnahmen, ohne weitere Einschränkungen, genehmigt. Wegen fehlender Umsturz-vorrichtung wurde die generelle Verwendung eines Sturzhelms, auch abseits öffentlicher Straßen, vorgeschrieben. (B)

§ 31 iV mit § 34 - Einzelgenehmigung von Quads mit ungedrosselter Leistung

Dem Vernehmen nach sollen in Hinkunft auch vierrädrige Kraftfahrzeuge im Sinn der Definition in der Richtlinie 2002/24/EG, allerdings mit ungedrosselter Leistung, entgegen den Festlegungen in der Kraftfahrreferententagung 2008 in Gols nach Rücksprache mit dem BMVIT einem Genehmigungsverfahren unterzogen werden können ohne dass den Bedingungen des Erlasses vom 31.05.2000, GZ: 190.500/7-II/B/5/00, Rechnung getragen sein muss.

Im Sinn einer einheitlichen Vorgangsweise wird ersucht klarzulegen

- in welche Fahrzeugart diese Fahrzeuge dann einzuordnen sind,
- welche Vorschriften für diese Fahrzeuge anzuwenden sind,
- welche technischen Voraussetzungen für diese Fahrzeuge gegeben sein müssen,
- welche Ausnahmen erteilt werden können und
- welche Einschränkungen bzw. Bedingungen und Auflagen ggf. zu stellen sind, um die Verkehrs- und Betriebssicherheit dieser Fahrzeuge noch als gesichert ansehen zu können. (S-T)

Ergebnis:

Da diese Fahrzeuge in Deutschland genehmigt und zugelassen sind, kann im Hinblick auf das seinerzeitige EuGH-Urteil eine Genehmigung und Zulassung wohl kaum erfolgreich abgelehnt werden.

Die Vorgaben des bisherigen Erlasses werden durch die Fahrzeuge teilweise erfüllt. Eine konkrete Gefährdung der Verkehrs- und Betriebssicherheit kann nicht nachgewiesen werden.

In der gedrosselten Version verfügen die Fahrzeuge über eine EU-Betriebserlaubnis. Bei Entdrosselung solcher Fahrzeuge in Österreich wäre mittels Nachweisliste für T5 - Fahrzeuge nachzuweisen, welche Richtlinien eingehalten werden und für welche Ausnahmen erforderlich sind.

Die bisherigen Erlässe zu dieser Thematik wären entsprechend zu überarbeiten.

§ 33 bzw. § 22a KDV - Änderungen:

Für bestimmte kleinere Änderungen durch Anbauteile sollten Gutachten ausländischer Prüfstellen bzw. technischer Dienste anerkannt werden z.b. Rundumverbau, Spoiler, Scheinwerferblenden: dafür sollte keine Anzeige bzw. Genehmigung der Änderung erforderlich sein, dafür Gutachten/ABE mitführen. (OÖ)

Ergebnis:

Eine solche Lösung wird nicht für machbar angesehen. Die ausländischen Gutachten könnten sehr unterschiedlich und es wären daher Probleme bei der Kontrolle zu befürchten.

§ 33 bzw. § 22a KDV:

Weiters sollte keine Genehmigung bei Änderung der Kennzeichenform (einzeilig/zweizeilig) erforderlich sein. Diese sollte von der Zulassungsstelle gewählt werden können bzw. sollte das Datenfeld in der GDB für die Zulassungsstelle zugänglich sein (mit Bestätigung einer § 57a-Werkstätte für ausreichende Kennzeichenbeleuchtung). (OÖ)

Ergebnis:

Das wird unterschiedlich betrachtet. Einige Länder halten eine vereinfachte Vorgangsweise für bedenklich, da ein Umbau der Kennzeichenbeleuchtung erforderlich ist und die Sichtbarkeit und Lesbarkeit des Kennzeichens problematisch sein könnte. Andere würden kein Problem darin sehen und eine einfache Vorgangsweise als Arbeitserleichterung für die Genehmigungsbehörden begrüßen.

Da es keine Einigung gibt, bleibt es bei der Vorgangsweise wie bisher.

§ 33 – Fahrzeuge mit 7 Sitzen

Es werden Fahrzeuge mit EU-Betriebserlaubnis und COC Papieren 7-sitzig genehmigt aber vom Importeur generell ohne dritte Sitzbank bzw. Sitze 6 und 7 ausgeliefert. Von den Zulassungsstellen wird unterschiedlich zugelassen – generell 7-sitzig oder auf Kundenwunsch auch 5-sitzig. Wie geht man bei der Überprüfung bzw. Begutachten bei solchen Fahrzeugen vor.

Es wird vorgeschlagen, dies als anzeigepflichtige Änderung zu behandeln und die Fahrzeugprüfung entsprechend dem genehmigten Zustand abzuwickeln. (K)

Ergebnis:

Die Länder sprechen sich für die vorgeschlagene Lösung aus. Die Änderung von 7 auf fünf Sitzplätze stellt eine anzeigepflichtige Änderung dar. Ebenso wenn von 5 wieder auf 7 Sitzplätze erweitert wird.

§ 47 Abs. 2a – Erteilung von Auskünften; örtliche Zuständigkeit

Anlass Volksanwaltschaftsbeschwerde:

Wie der Beschwerdeführer ausführt, gibt es bei verschiedenen Behörden diesbezüglich keinerlei Probleme, lediglich die BPD Graz habe anfänglich Bedenken wegen der örtlichen Zuständigkeit gehabt, letztendlich die Auskunft aber doch erteilt.

Der Grund für die unterschiedliche Vorgangsweise der Behörden dürfte darin liegen, dass die Frage der örtlichen Zuständigkeit bzw. die Frage, ob die Behörde auch Auskünfte über Personen erteilen

darf, deren Fahrzeuge nicht in ihrem örtlichen Wirkungsbereich zugelassen sind, in § 47 Abs. 2a KFG nicht ausdrücklich geregelt ist.

Nach Ansicht des bmvit, kann aus der Formulierung „... nach Maßgabe der technischen und organisatorischen Auswertungsmöglichkeiten...“ schon herausgelesen werden, dass auch Namen und Anschrift eines Zulassungsbesitzers bekanntgegeben werden dürfen, dessen Fahrzeug nicht im örtlichen Wirkungsbereich dieser Behörde zugelassen ist, da die Behörden Zugriff auf die vom Versicherungsverband geführte Zulassungsevidenz haben und somit in der Lage sind, diese Auskünfte auch zu erteilen. (bmvit)

Ergebnis:

Den Ländern sind diesbezüglich keine Probleme bekannt. Auskünfte werden idR erteilt, auch wenn das Fahrzeug nicht im Sprengel der Behörde zugelassen ist.

Aus der Formulierung „... nach Maßgabe der technischen und organisatorischen Auswertungsmöglichkeiten...“ in § 47 Abs. 2a ergibt sich, dass auch Namen und Anschrift eines Zulassungsbesitzers bekanntgegeben werden dürfen, dessen Fahrzeug nicht im örtlichen Wirkungsbereich dieser Behörde zugelassen ist, da die Behörden Zugriff auf die vom Versicherungsverband geführte Zulassungsevidenz haben und somit in der Lage sind, diese Auskünfte zu erteilen.

§ 47 Abs. 2a – Auskünfte an Inkassobüros:

In den letzten Monaten haben sich wieder Anträge von Inkassobüros auf Auskunftserteilung aus dem Zulassungsregister gehäuft.

Diesbezüglich hat das BMVIT die Ausarbeitung eines Erlasses in Aussicht gestellt, der einer österreichweiten einheitlichen Vorgehensweise dienen soll. Bis dato wurde im Einvernehmen mit dem BMVIT davon ausgegangen, dass die Ausübung eines Auftrages bzw. einer Vollmacht per se kein rechtliches Interesse zur Auskunftserteilung darstellen würde, weshalb bei privatrechtlichen Forderungen ein entsprechendes rechtliches Interesse des Auftraggebers bzw. Vollmachtgebers glaubhaft zu machen ist. Nach Ansicht des BMVIT ist es für die Glaubhaftmachung des rechtlichen Interesses insbesondere auch erforderlich, eine Rechtsgrundlage und die daraus entstandene Forderung zu konkretisieren. Das bedeutet z.B., dass die Behauptung, es wolle Schadenersatz geltend gemacht werden, ohne die Konkretisierung des angeblich entstandenen Schadens, nicht ausreicht.

Der VwGH hat nun in seinem aktuellen Erkenntnis vom 26.6.2012, Zl. 2011/11/0044-6 unter Hinweis auf seine Rechtsprechung im Zusammenhang mit dem Fall eines Berufsdetektives argumentiert, dass das rechtliche Interesse an der Auskunftserteilung nur dasjenige seines Klienten sein könnte. Damit hat der VwGH zum Ausdruck gebracht, dass auch dann ein rechtliches Interesse iSd § 47 Abs. 2a KFG 1967 vorliegen kann, wenn derjenige, der die Bekanntgabe der Daten begehrt, als rechtliches Interesse das rechtliche Interesse seines „Klienten“ geltend macht, auch wenn er nicht als dessen gewillkürter Vertreter tätig wird.

Da im Gegenstandsfall der IKS eine lückenlose Vertretungskette, mit der „Autostrade Per L'Italia AG“ als (private) Vollmachtgeberin beginnend, über die „Park Trade Europe AB“ als Beauftragte, bis zur Subbeauftragten, der „IKS Inkasso & Kreditschutz Ges.m.b.H.“ gegeben ist, erscheint die Verweigerung der Auskunftserteilung nach § 47 Abs. 2a KFG 1967 als nicht mehr haltbar.

Verkompliziert wird diese Lage noch dadurch, dass nach Auskunft der Gewerbebehörde die Berechtigung von Inkassobüros im Sinne des § 118 GewO 1994 lediglich die Einziehung fremder Forderungen, nicht aber die Stellung von Auskunftsbegehren aus dem Zulassungsregister umfasst. Diese ist lediglich den Berufsdetektiven vorbehalten (Beschaffung von Beweismitteln für Zwecke eines gerichtlichen oder verwaltungsbehördlichen Verfahrens).

Tritt in diesem Falle das subbeauftragte Inkassobüro als (tatsächlich gewillkürter) Bevollmächtigter auf oder als eigenständige Institution?

Um Diskussion wird e-sucht. (Stmk)

Ergebnis:

Im Hinblick auf das Erkenntnis des VwGH vom 26.6.2012, Zl. 2011/11/0044-6, wird das rechtliche Interesse auch dann anzunehmen sein, wenn sich jemand eines Vertreters als Einschreiter bedient, da es um das rechtliche Interesse des Vertretenen geht.

Auch Anfragen von Inkassobüros können daher nicht mit dem Hinweis auf das fehlende rechtliche Interesse abgelehnt werden.

Falls Bedenken bestehen, ob Inkassobüros diese Art der Vertretung (Auskunftseinholung) im Hinblick auf ihre Gewerbeberechtigung überhaupt durchführen dürfen, könnte die Behörde (nachträglich) eine Überprüfung durch die zuständige Gewerbebehörde anregen.

Die Auskunft wäre aber zu erteilen, wenn das rechtliche Interesse im Einzelfall dargelegt wird.

§ 48 Abs. 5 – Zuweisung einer bestimmten Kennzeichenserie für Taxis und Mietwagen

Erfahrungsaustausch mit den Ländern, in denen solche Verordnungen erlassen wurden (Burgenland, Steiermark, Wien bzw. BPD Graz). (OÖ)

Ergebnis:

Im Burgenland wurde vor ca. 10 Jahren eine eigene Kennzeichenserie für Taxis vorgesehen. In der Steiermark gibt es in Graz eigene Kennzeichenserien für Taxis und Mietwagen. Es sind keine Probleme aus dem Vollzug bekannt.

§ 56 - Kostenbeitrag:

Nach § 56 Abs. 4 ist ein Kostenbeitrag zu entrichten, wenn schwere Mängel festgestellt wurden.

Wenn auf Grund der Feststellung von Fahrzeugmängeln bei Kontrollen nach § 58 KFG das Fahrzeug nach § 56 zu überprüfen ist, so stellt das zwar einen erheblichen Prüfaufwand dar, für den aber dann, wenn keine schweren Mängel anfallen, keine Kostenbeiträge eingehoben werden können.

Anders ausgedrückt, verursacht der Fahrzeugbesitzer durch seine Nachlässigkeit einen Prüfaufwand, für den aber kein Kostenbeitrag zu leisten ist.

Es sollte überlegt werden, ob diese Bestimmung nicht dahingehend abgeändert werden kann, dass immer, wenn ein Fahrzeug auf Grund von Mängeln berechtigterweise nach § 56 KFG vorzuladen ist, ein Kostenbeitrag eingehoben werden kann. (OÖ)

Ergebnis:

Eine Änderung des § 56 Abs. 4 und Entrichtung eines Kostenersatzes auch bei leichten Mängeln wird als nicht umsetzbar gesehen. Das würde zu Unverständnis bei den betroffenen Fahrzeugbesitzern führen, die im Falle einer behördlichen Vorladung zu einer besonderen Überprüfung auch bei nur leichten Mängeln einen Kostenersatz leisten müssten.

§ 57a - Bauartgeschwindigkeit von Zugmaschinen:

Für die wiederkehrende Begutachtung von Zugmaschinen stellt die Bauartgeschwindigkeit von 25 km/h die Grenze dar.

Während früher für diese Einstufung bei der gemessenen Bauartgeschwindigkeit eine Toleranz von 10%, das heißt bis 27,5 km/h berücksichtigt wurde, ist diese Toleranz mit dem Erlass BM GZ. 179732/2-II/ST4/03 vom 4. September 2003 (Besprechungsprotokoll-Erlass) ab 1. 1. 2004 gefallen.

Im Hinblick auf Anhang I der RL 2009/60/EG stellt sich nun die Frage, ob diese Toleranz von 3 km/h auch für die Beurteilung der Pflicht zur wiederkehrenden Begutachtung angewendet werden müsste:

Anhang I der RL 2009/60/EG:

„1.5 Um den verschiedenen insbesondere mit dem Messverfahren und der Steigerung der Motordrehzahl bei Teilleistung zusammenhängenden Fehlern Rechnung zu tragen, ist für die Erteilung der Betriebserlaubnis ein Messwert, der die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit um 3 km/h überschreitet, noch zulässig.“ (OÖ)

Ergebnis:

Das ist nunmehr durch Anlage 4 zur KDV, Zeile 220, eindeutig geregelt.

Bei Fahrzeugen der Klassen T, C und Iof ist bei einer nach der Richtlinie 74/152/EWG (nunmehr Richtlinie 2009/60/EG) gemessenen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 20,0 km/h bis zu 28,0 km/h der Wert „25“ als Höchstgeschwindigkeit für die Zulassungsbescheinigung einzutragen.

§ 101 Abs. 7 – Gewichtskontrolle durch Organe der ASFINAG:

1. Die ASFINAG ist an das Land Niederösterreich mit dem Wunsch herangetreten, ohne Zuziehung der Exekutive Gewichtskontrollen (gedacht ist in erster Linie an die Überprüfung von Sondertransporten) durchführen zu dürfen. Die Gewichtskontrollen sollen im höherrangigen Straßennetz (Kontrollplätze an Autobahnen) stattfinden. Um derart tätig werden zu können, strebt die ASFINAG die Bestellung von Mitarbeitern (Mautaufsichtsorganen) zu Straßenaufsichtsorganen an, die in sehr umfassender Weise mit „imperium“ ausgestattet werden sollen (Anhaltung, Lenkerkontrolle, Verwiegung und Fahrzeugkontrolle sowie Untersagung der Weiterfahrt). Es ergeht das Ersuchen, diese Themenstellung zu behandeln, gleichzeitig besteht Interesse daran, in Erfahrung zu bringen, ob und zutreffendenfalls an welche Bundesländer die ASFINAG in dieser Sache herangetreten ist. (NÖ-J)

2. Die ASFINAG ist mit dem Ersuchen vorstellig geworden, dass (ausgewählte) Bedienstete zu Straßenaufsichtsorganen gemäß § 97 StVO ernannt werden. Begründend wird ausgeführt, dass geplant sei, seitens der ASFINAG vermehrt Schwerverkehrs-, insbesondere Gewichtskontrollen in Eigenregie durchzuführen.

Um Diskussion wird ersucht. (Stmk)

Ergebnis:

Seitens der Länder wird eine Bestellung von Organen der Asfinag zu Organen der Straßenaufsicht zur Durchführung von Gewichtskontrollen abgelehnt. Rückfragen bei den Verkehrsabteilungen der Polizei hätten ergeben, dass kein Bedarf bestünde. Die Polizeiorgane könnten das problemlos abwickeln. Erforderlichenfalls könnten die Kontrollen durch die Polizei noch gesteigert werden.

§102 - Entfernung von Eisplatten und Schnee von Fahrzeugen

Obwohl ho bekannt ist, dass im Besprechungsprotokoll der Kraftfahrreferenten 2009 festgehalten wurde, dass dieser Punkt bereits Inhalt des Entwurfes der 30. KFG-Novelle war, jedoch im Begutachtungsverfahren überwiegend abgelehnt und ein neuerlicher Versuch nicht ins Auge gefasst wurde, wird von den Landesverkehrsabteilungen der Landespolizeidirektionen Salzburg und Tirol eine Regelung dieses Problems angeregt, da immer wieder gefährliche Situationen bzw. Unfälle durch Eis und Schnee auf Fahrzeugen entstehen.

Eine Anfrage im Wege der Vertreter Deutschlands und der Schweiz des Netzwerks der europäischen Verkehrspolizeien (TISPOL) ergab, dass deren Aussage zu Folge, bei Fahren mit Niederschlagsrückständen, im Besonderen Eisplatten oder Schnee auf LKW, in diesen Staaten, die Verkehrsgesetze eine Bestrafung und in der Schweiz auch einen Entzug des Führerausweises vorgesehen.

Ergänzend ist aus Sicht des BM.I aber anzumerken, dass entsprechend detaillierte Statistiken über das Unfallgeschehen nicht vorliegen.

Es wird um Diskussion der Kraftfahrbehörden ersucht, wie weit nicht eine gesetzliche Verpflichtung, trotz des nicht unerheblichen Aufwandes für die Betroffenen, im Zusammenhang mit dem objektiven Schutzbedürfnis der Verkehrsteilnehmer begründbar wäre. Unter Umständen wäre eine Verpflichtung, auf Fahrzeugarten bzw. auf Arten von Fahrzeugaufbauten, bei denen eine Entfernung zumutbar ist, einzuschränken. (BMI)

Ergebnis:

Ein entsprechender Vorschlag zur Lösung dieses Problems war im Entwurf der 30. KFG-Novelle enthalten. Dieser Punkt musste aber aufgrund der ablehnenden Haltung der Sozialpartner im Begutachtungsverfahren als nicht umsetzbar wieder herausgenommen werden. An dieser Haltung dürfte sich nichts geändert haben.

§ 102 Abs. 3 - Telefonieren/SMS-Schreiben während der Fahrt:

In seinem Erkenntnis vom 14.3.2012, GZ UVS 30.7-21/2012-2 hat der UVS Steiermark erkannt, dass ein Telefonieren bzw. SMS-Schreiben dann nicht strafbar ist, wenn das Fahrzeug z.B. an einer Haltelinie angehalten wird. Gemäß § 102 KFG 1967 sei das Telefonieren ohne Freisprecheinrichtung während des „Fahrens“ verboten. Aus der Tatsache, dass der Täter das Fahrzeug – ob des regen Verkehrsaufkommens – für längere Zeit an einer Haltelinie an einer, rotes Licht ausstrahlenden Ampel anhalten musste, sei somit der Tatbestand des § 102 Abs. 3 fünfter Satz KFG nicht erfüllt. Die in Frage stehende Bestimmung des § 102 Abs. 3 fünfter Satz KFG spreche klar und deutlich von „Fahren“ (während des Fahrens). Unter „Fahren“ verstehe man unter anderem, sich (in bestimmter Weise) mit einem Fahrzeug oder Ähnlichem fortzubewegen (Duden-Online). Bei einem – wenn auch verkehrsbedingtem – Anhalten des Fahrzeuges könne von einem Fortbewegen keine Rede sein.

Aus dem Schutzzweck der gegenständlichen Norm heraus sei es wohl klar, dass mit der Vorschrift, eine Freisprecheinrichtung zu benützen, erreicht werden solle, dass sich Fahrzeuglenker vollständig auf den Verkehr sowie die Handhabung ihres Fahrzeuges konzentrieren können. Bei einem stehenden bzw. angehaltenen Fahrzeug falle naturgemäß dieser Regelungszweck (zum größten Teil) weg. Die Ansicht der belangten Behörde, der Begriff „während der Fahrt“ bedeute, dass sich ein Fahrzeug von A nach B bewege und beende das Anhalten an einer Kreuzung noch nicht die Fahrt, sondern diese ende erst, wenn das Fahrzeug ein Ziel erreicht habe und dort abgestellt werde, sei somit unrichtig.

Das Gesetz verwende nicht die Wortfolge „während der Fahrt“, sondern die Wortfolge „während des Fahrens“ und erscheine diese Interpretation der belangten Behörde in diesem Lichte verfehlt.

Es wird um Diskussion gebeten, insbesondere inwieweit damit nicht der Schutzzweck der Norm (Ablenkung vom Verkehrsgeschehen hintanzuhalten) unterlaufen wird und eine gesetzliche Klarstellung sinnvoll bzw. die Möglichkeit einer Amtsbeschwerde hilfreich wäre. (Stmk)

Ergebnis:

Die Entscheidung des UVS Steiermark entspricht der geltenden Rechtslage. Gemäß § 102 Abs. 3 ist das Telefonieren ohne Benutzung einer Freisprecheinrichtung „während des Fahrens“ verboten. Dieses Verbot gilt somit nicht bei stehendem Fahrzeug.

§ 102 Abs. 3 iV mit § 134 Abs. 3c – Bestrafung bei Verstoß gegen „Handyverbot“

Eine Verwaltungsübertretung gemäß § 102 Abs. 3 fünfter Satz KFG kann nur geahndet werden, wenn sie bei einer Anhaltung gemäß § 97 Abs. 5 StVO 1960 festgestellt wird. Diese Regelung ist unsachlich, da die Verfolgbarkeit eines vom Gesetzgeber mit einem Unwerturteil versehenen Verhaltens von der Feststellung der Tat folgenden Anhaltung durch ein Organ der Straßenaufsicht abhängig gemacht wird. Dies ist nicht nachvollziehbar und es wird daher angeregt, diese Einschränkung zu überdenken.

Bei der StVO Tagung bestand seitens der Ländervertreter keine grundsätzliche Ablehnung des Vorschlages. Es wird jedoch betont, dass aus verwaltungsökonomischer Sicht, vor allem hinsichtlich der Frage der Beweissicherung weitere Überlegungen erforderlich sind. (W)

§ 102 Abs. 3 iV mit § 134 Abs. 3c – Strafbarkeit Handyverbot

Gemäß §134 Abs. 3c KFG 1967 ist es für die Ahndung einer Übertretung gemäß § 102 Abs. 3 fünfter Satz KFG 1967 (Handyverbot) erforderlich das Delikt bei einer Anhaltung gemäß § 97 Abs. 5 StVO 1960 festzustellen.

Die Einschränkung der verwaltungsrechtlichen Strafbarkeit durch die Verpflichtung zur Anhaltung erschwert die Ahndung dieses Delikts. Im städtischen Verkehrsgeschehen ist es für die einschreitenden Organe der Bundespolizei vor allem im Fußstreifendienst sehr leicht festzustellen ob ein verbotenes Telefonieren vom Lenker ausgeführt wird.

Die dann aber zur Ahndung des Deliktes notwendige Anhaltung, kann oft aus Platzmangel oder faktischen Gründen, wie z.B. der im Fußstreifendienst befindliche Beamte kann dem Fahrzeuglenker nicht nachlaufen, nicht durchgeführt werden. Gleichzeitig ist allein schon auf Grund der Vollausrüstung der Bevölkerung mit Mobiltelefonen anzunehmen (verlässliche Statistiken liegen ho nicht vor), dass das verbotene Telefonieren mit dem Handy beim Fahren seit Schaffung der gesetzlichen Regelung mit BGBl. I Nr. 146/1998 massiv gestiegen ist, obwohl auch die Ahndungen durch die Bundespolizei gestiegen sind. Nach ho Ansicht würde der Entfall der Anhalteverpflichtung zur Ahndung von Übertretungen wegen Telefonierens ohne Freisprecheinrichtung zu einer Steigerung der Wirkung der Überwachung führen.

Aus diesem Grund wird um Diskussion ersucht, wie weit ein Entfall der Anhalteverpflichtung aus Sicht der Kraftfahrbehörden anzustreben wäre.

Darüber hinaus darf angemerkt werden, dass die Relation zwischen der Höhe des anlässlich einer Übertretung gemäß §134 Abs. 3c KFG 1967 zu verhängenden Organmandats, nämlich € 50.-, und der möglichen Höchststrafe für diesen Fall, nämlich € 72.-, überdacht werden und die mögliche Höchststrafe nach oben angepasst werden sollte. (BMI)

Ergebnis:

Es war seinerzeit der ausdrückliche Wille des Gesetzgebers die Ahndung von Verstößen gegen das sog. Handyverbot den Gurt- bzw- Helmverstößen nachzugestalten. Daher die Anhalteverpflichtung.

Vor einigen Jahren wurde deren Sinnhaftigkeit diskutiert, aber letztendlich wollte man bei der geltenden Regelung bleiben.

Ein Entfall der Anhalteverpflichtung ist nur durch eine Änderung des § 134 Abs. 3c möglich.

Dieser Punkt wird vorgemerkt, damit er im Zuge einer nächsten KFG-Novelle zur Diskussion gestellt werden kann.

§ 106 Abs. 14 - "Bummelzüge"

Der Betreiber eines linienmäßig organisierten Bummelzuges (von einer Liftstation zu einer Almhütte) stellt den Antrag eine "Genehmigung" gemäß § 33 KFG des Amtes der Tiroler Landesregierung zu ändern.

Dieser "Genehmigung" liegt ein Gutachten des TÜV Bayern Landesgesellschaft Österreich GmbH mit dem Betreff "Hobbyzug und dessen Verkehrssicherheit; Hobbyzug genehmigt gemäß § 104/7 KFG 1967" zugrunde.

In diesem "Gutachten" sind folgende Unterlagen integriert:

- Genehmigung gemäß § 33 KFG für das Zugfahrzeug mit der behördlichen Eintragung:

"Ausführung b) Zugmaschine für Bummelzug (2 Anhänger Fgnr. BNC200710 und BNC200811) Fallbolzenkupplung (e4-D063, D=82,4KN, S=2500 kg), 2-Leiter Druckluftbeschaffungsanlage";

- jeweils 1 Datenblatt für jeden Anhänger mit der Eintragung in sonstige Angaben:

"Anhängewagen für Bummelzug in Verbindung mit Zugmaschine Lindner Geotrac 83T, Fahrgestellnr. VBLA4T40003831054";

- Bilddokumentation;

- 1 Seite mit diversen Auflagen.

Der Betreiber tauscht jetzt das Zugfahrzeug aus und beantragt die Eintragungen in den Anlagen entsprechend zu ändern.

Dabei stellten sich folgende Fragen:

a) Wurde mit der Anzeige bzw. Genehmigung gemäß § 33 KFG der gesamte "Hobbyzug" bestehend aus einem Zugfahrzeug und zwei Anhängern genehmigt?

b) Wenn ja, ist mit der Anzeige des Austausches der Zugmaschine gem. § 33 KFG wieder eine Genehmigung nach den vorliegenden Mustern zu erteilen?

c) Sollte entgegen der Festlegungen der Genehmigungskoordinationssitzung vom 17. und 18. März 2010 für jedes Fahrzeug eine Genehmigung nach §§ 31 bzw. 34 KFG erteilt werden?

Zusatzfrage:

In letzter Zeit mehren sich die Fälle in denen Bummelzüge mit Anhängern von beispielsweise 52 Sitzplätzen im Linienverkehr über bestimmte längere Zeiträume, z.B. Sommersaison, eingesetzt werden. Weiters werden vermehrt Bummelzugfahrten auf Bestellung, z.B. Abholung von Gästen an einem bestimmten Ort mit vorgegebenem Ziel, angeboten.

Es stellt sich die grundsätzliche Frage, ob diesem Trend nicht durch Einschränkungen in der Personenanzahl, den Abmessungen oder in sonstiger Hinsicht entgegengewirkt werden soll.

Um Diskussion und Festlegung einer einheitlichen Strategie wird ersucht. (S-T)

Ergebnis:

Eine Genehmigung gemäß § 33 reicht nicht aus (gemäß § 33 sind Änderungen an einzelnen Fahrzeugen zu genehmigen). Für die Beförderung von Personen auf Anhängern mit sog. „Bummelzügen“ wird eine Ausnahmegewilligung gemäß § 106 Abs. 14 benötigt.

§ 116 Abs. 1 Gleichhaltung von Maturaprüfungszeugnissen aus Ungarn

Gemäß § 116 Abs. 1 darf die Berechtigung als Fahrschullehrer an einer Fahrschule theoretischen und praktischen Unterricht zu erteilen, nur an Personen erteilt werden, die unter anderem ein in Österreich gültiges Reifeprüfungszeugnis besitzen.

Eine Anfrage, ob ein vorgelegtes ungarisches Maturaprüfungszeugnis einem österreichischen Reifeprüfungszeugnis gleich zu halten ist, wurde vom Bundesministerium für Unterricht, Kunst und Kultur so beantwortet, dass gemäß § 8c Abs. 1 Z 4 des Schulorganisationsgesetzes ein österreichisches Reifeprüfungszeugnis durch den Erwerb eines ausländischen Zeugnisses ersetzt wird, wenn mit diesem Zeugnis im Ausstellungsland die allgemeine Voraussetzung zu einem Hochschulbesuch verbunden ist. Aus dem vorgelegten (ungarischen) Maturazeugnis gehe hervor, dass der Inhaber zum weiteren Studium an Hochschulen in Ungarn berechtigt ist. Eventuell sei daher die Bestimmung des § 8c Schulorganisationsgesetzes im vorliegenden Fall anwendbar.

Anderenfalls wäre zur vollen Anerkennung des Maturazeugnisses ein Nostrifikations-verfahren erforderlich, dass mit der Ablegung von Zusatzprüfungen verbunden ist.

Die Anfrage wurde somit nicht abschließend beantwortet.

Es wird um Erörterung ersucht, ob aus Sicht des BMVIT ein ungarisches Maturazeugnis, welches zum Studium an ungarischen Hochschulen berechtigt, ausreichend im Sinne des § 116 Abs. 1 ist. (B)

Ergebnis:

Es wird auf den Erlass vom 17.8.1990, Zl. 179.767/4-I/7-90 verwiesen. In diesem Erlass wurde klargestellt, dass die Formulierung des § 116 Abs. 1 KFG „... und die ein in Österreich gültiges Reifeprüfungszeugnis besitzen, ...“ so zu verstehen ist, dass darunter auch alle Nachweise zu subsumieren sind, die zum Studium an einer österreichischen Universität berechtigen. Dies insbesondere dann, wenn bereits die Zulassung zum Studium ausgesprochen worden ist oder wenn ein Studienabschluss einer österreichischen Universität nachgewiesen wird.

§§ 116 Abs. 1, 117 Abs. 1 i.V.m. §109 Abs. 1 lit. g KFG – persönliche Voraussetzungen für die Berechtigung zum Fahr(schul)lehrer

Ein Fahr(schul)lehrer muss die in § 109 Abs. 1 lit. g KFG angeführten Voraussetzungen erfüllen. Es wird verlangt, dass die Bewerber seit mind. 3 Jahren eine Lenkberechtigung für die Klassen oder Unterklassen von Kraftfahrzeugen besitzen für die Lenker ausgebildet werden sollen. Bei Bewerbern um eine Fahrschul-/Fahr(schul)lehrerbewilligung für die Klasse D ist jedoch nur eine Lenkpraxis mit Fahrzeugen der Klasse C, ..., erforderlich.

§ 2 Abs. 1 Ziff. 3.1 lit. c FSG lautet:

„Die Lenkberechtigung darf nur für folgende Klassen und Unterklassen von Kraftfahrzeugen gem. § 2 KFG 1967 erteilt werden:

Fahrzeuge der Klasse D – sofern keine Fahrgäste befördert werden – innerhalb Österreichs, wenn dem Lenker die Lenkerberechtigung für die Gruppe C gem. § 65 KFG 1967 erteilt wurde oder ...“

Ist der Bewerber im Besitz einer Lenkerberechtigung der Gruppe C, die gem. § 65 KFG 1967 erteilt wurde (also vor dem 1. November 1997) so reicht womöglich diese für den Erwerb der Fahr(schul)lehrerberechtigung der Klasse D aus. Hat der Bewerber die Lenkberechtigung für die Klasse C nach dem 1. November 1997 erworben, so benötigt er als D-Fahr(schul)lehrer – unabhängig davon, ob Fahrgäste befördert werden oder nicht – wohl die Lenkberechtigung für die Klasse D, um Kraftfahrzeuge der Klasse D überhaupt lenken zu dürfen.

Im Kommentar zum Kraftfahrgesetz Grubmann, KFG³ (2011) § 109, Anm. 13), wird im Zusammenhang mit § 2 Abs. 1 Z. 3.1 lit. c FSG bei der Abnahme der praktischen Fahr(schul)lehrerprüfung für die Klasse D auf Probleme hingewiesen, u zw. dann, wenn der Prüfungskandidat die Lenkberechtigung für die Klasse D nicht besitzt, da er dann nur zum Lenken von unbesetzten Fahrzeugen der Klasse D berechtigt ist. Die Möglichkeit (so der Grubmann-Kommentar), eine Lenkberechtigung der Klasse D vorzuschreiben, wird als zu streng erachtet.

Um Erörterung und Bekanntgabe der Rechtsansicht des BMVIT wird gebeten. (NÖ-J)

Ergebnis:

Die genannte Anmerkung im Kommentar bezieht sich auf einen Protokollerlass (7.12.1999, Zl. 170.303/18-II/A/7/99), der nicht mehr der aktuellen Rechtslage entspricht.

Seinerzeit war gemäß § 109 Abs. 1 lit. g zweiter Halbsatz bei Bewerbern um eine Fahrschulbewilligung für die Klasse D nur eine Lenkberechtigung für die Klasse C und eine Lenkpraxis mit Fahrzeugen dieser Klasse erforderlich.

Das wurde aber mit der 21. KFG-Novelle, BGBl. I Nr. 80/2002, geändert. Seither ist jedenfalls die Lenkberechtigung für die Klassen, für die Lenker ausgebildet werden sollen, erforderlich. Somit auch die Lenkberechtigung der Klasse D.

Lediglich hinsichtlich der erforderlichen Lenkpraxis reicht bei Bewerbern um eine Fahrschulbewilligung für die Klasse D weiterhin eine Lenkpraxis mit Fahrzeugen der Klasse C aus.

§ 116 - Heeresfahrlehrerberechtigung Klasse A; Erhalt einer "zivilen" Fahrlehrerberechtigung:

Ein ehemaliger Fahrlehrer des Bundesheeres möchte eine Fahrlehrerberechtigung im Sinn des § 117 KFG auf Basis seiner Heeresfahrlehrerberechtigung für die Klasse A im Sinn des § 121 KFG erhalten. Diese Person verfügt bereits über eine Fahrlehrerberechtigung nach § 117 KFG für die Klasse B. Unter welchen Voraussetzungen kann die Fahrlehrerberechtigung nach § 117 KFG für die Klasse A erteilt werden?

Im KFG-Kommentar von Grubmann, 3. Auflage, wird bei § 121 unter Fußnote 1 auf eine Rechtsauskunft des (damaligen) BMWV vom 8.3.2000, Zahl 179.780/3-II/B/7/00, hingewiesen bzw. daraus wie folgt zitiert:

"Die Ausbildung zum Heeresfahrlehrer ist der Ausbildung zum zivilen Fahrlehrer durchaus vergleichbar. Ein Inhaber eines Heeres-Fahrlehrerscheines muss daher nicht neuerlich eine zivile Fahrlehrerausbildung absolvieren. Lediglich der Punkt "Berufsrecht" ist zu absolvieren und nachzuweisen.

Hinsichtlich der praktischen Ausbildung ist die praktische Ausbildung II zur Hälfte nachzuweisen (30 Unterrichtseinheiten Mitfahren beim praktischen Fahrunterricht).

Eine Umschreibung einer Heeres-Fahrlehrerberechtigung auf eine "zivile" Fahrlehrerberechtigung ist vom Gesetz nicht vorgesehen. Es ist daher jedenfalls die Lehrbefähigungsprüfung abzulegen."

Diese Rechtsauskunft liegt der hiesigen Dienststelle in voller Länge nicht vor. Aus den im Kommentar zitierten Ausführungen ist zu entnehmen, dass jedenfalls eine Lehrbefähigungsprüfung abzulegen wäre. Weiters soll auch noch ein gewisser Teil der praktischen Ausbildung nachgeholt werden (der Ausbildungssteil "Berufsrecht" sollte im Gegenstand kein Thema sein, da für die Klasse B bereits eine "zivile" Fahrlehrerberechtigung vorliegt).

Aus der Diktion "30 Unterrichtseinheiten Mitfahren beim praktischen Fahrunterricht" ist zu entnehmen, dass sich diese Aussage auf die Klasse B bezieht. Für die Klasse A sind nach Anlage 10d der KDV spezifische praktische Ausbildungsteile (praktische Ausbildung II) abweichend von jener für die Klasse B vorgesehen. Es ist daher auch zu klären, welche praktischen Ausbildungsteile für die Klasse A nachzuholen wären.

Um Abklärung, insbesondere zur Konkretisierung der allenfalls zu absolvierenden spezifischen Teile der praktischen Ausbildung für die Klasse A bzw. zur Bestätigung des Erfordernisses der Absolvierung der Fahrlehrerprüfung für die Klasse A, wird gebeten. (S-J)

Ergebnis:

Die im Kommentar wiedergegebene Rechtsauskunft ist das Ergebnis einer am 18. Jänner 2000 mit Vertretern des Bundesministeriums für Landesverteidigung und des Fachverbandes der Kraftfahrerschulen stattgefundenen Besprechung betreffend Vorgangsweise, wenn ein Besitzer einer Heeresfahrlehrerberechtigung eine zivile Fahrlehrerberechtigung anstrebt.

Dieses Ergebnis/diese Rechtsauskunft ist im Kommentar in voller Länge wiedergegeben.

Das seinerzeitige Ergebnis hat sich auf die Klasse B bezogen, kann jedoch analog auf die anderen Klassen umgelegt werden.

Es ist somit für die Klasse A die praktische Ausbildung II gem. Anlage 10d Kapitel 2, Abschnitt A4 zur Hälfte nachzuweisen und die Lehrbefähigungsprüfung abzulegen.

§ 116 – Verlust der F(S)L-Berechtigung:

Wie ist der Fall handzuhaben, wenn ein Fahrschullehrer oder auch ein Fahrlehrer z.B. wegen eines Alkohol- oder anderen Deliktes seine Lenkberechtigung und damit seine Berechtigung als Fahrlehrer verliert? Wie lange kann so ein Sperre dauern – Vorschlag: ein Jahr – und vor allem, kann nach Ablauf der „Sperrfrist“ die Fahrlehrer- bzw. Fahrschullehrerberechtigung einfach und ohne weiteres Verfahren wieder erteilt werden oder hat ein völlig neues Ermittlungsverfahren incl. Prüfung stattzufinden?

Wie ist dazu die Meinung der anderen Länder und des BMVIT (Stmk)

Ergebnis:

Gemäß § 116 Abs. 5 KFG ist die Fahrschullehrerberechtigung zu entziehen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht mehr gegeben sind. Somit auch im Falle des Entzuges der Lenkberechtigung.

Wenn die Fahrschullehrerberechtigung entzogen wird, dann kann sie später wieder erteilt werden, wenn die Voraussetzungen gegeben sind (insbes. § 116 Abs. 1 iV mit § 109 Abs. 1 lit. g – keine Bestrafung wegen schwerer Verstöße gegen kraftfahrrechtliche oder straßenpolizeiliche Vorschriften).

Da es keine speziellen Bestimmungen über eine vereinfachte Form der Wiedererteilung einer Fahrschullehrerberechtigung nach einem Entzug gibt, wird im Falle einer Wiedererteilung wie bei einer Ersterteilung vorzugehen sein (insbes. auch § 116 Abs. 3).

KDV

§ 4 KDV- Geschwindigkeitsindex von Reifen:

Muss der montierte Reifen dem Genehmigungsbescheid hinsichtlich Geschwindigkeitsindex entsprechen oder genügt es, wenn der Reifen der Bauartgeschwindigkeit des Fahrzeuges entspricht? (OÖ)

Ergebnis:

Gemäß § 4 KDV müssen die der Richtlinie 92/23/EWG unterliegenden Reifen den jeweiligen Bestimmungen (dieser Richtlinie) entsprechen.

Gemäß Artikel 6 der Richtlinie 92/23/EWG dürfen die Mitgliedstaaten den Verkauf, die Zulassung, die Inbetriebnahme oder die Benutzung eines Fahrzeugs nicht auf Grund der Reifen versagen oder verbieten, wenn diese mit dem EG-Typgenehmigungszeichen versehen und nach den Vorschriften von Anhang IV montiert sind.

Gemäß Anhang IV Z 3.4.1 der Richtlinie 92/23/EWG muss jeder Reifen, mit dem ein Fahrzeug ausgerüstet ist, ein Geschwindigkeitskategorie-Symbol aufweisen, das der vom Fahrzeughersteller angegebenen und im Zulassungsschein ersichtlichen bauartbestimmten Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges oder der jeweiligen Belastungs-/ Geschwindigkeitskombination entspricht.

Daher gelten grundsätzlich auch die in Anhang IV der Richtlinie enthaltenen allgemeinen Vorgaben hinsichtlich Anforderungen an Tragfähigkeit und Geschwindigkeitskategorie.

Die Richtlinie 92/23/EWG wird durch die Verordnung über die generelle Sicherheit 661/2009 aufgehoben und künftig durch die Verordnung 458/2011 abgelöst, wobei die gegenständlichen Regelungen im Prinzip aber unverändert bleiben.

Aus diesen Vorschriften ergibt sich somit, dass die Verwendung von Reifen gemäß Achslast und Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeuges grundsätzlich zulässig ist und keine verwaltungsstrafrechtlichen Sanktionen gesetzt werden können, wenn diese nicht in den Fahrzeugpapieren eingetragen sind.

Es ist aber zu beachten, dass bei Verwendung von anderen als vom Fahrzeughersteller freigegebenen Bereifungen, die im Genehmigungsdokument und im Zulassungsschein eingetragen sind, eventuell haftungsrechtliche Probleme entstehen können.

Wenn in der EU-Betriebserlaubnis und im COC-Papier für das Fahrzeug nur bestimmte Reifen mit höherem Geschwindigkeitsindex angegeben werden, so kann das bestimmte Gründe haben, wie zB dass das ESP-, ASR-System oder andere Fahrerassistenzsysteme des Fahrzeugs nur mit Reifen der angegebenen Kategorie optimal funktionieren oder dass die dynamische Auslegung des Fahrwerks auf solche Reifen abgestimmt ist und mit Reifen mit geringerem Geschwindigkeitsindex das Fahrverhalten des Fahrzeugs geändert wird.

Für den Fahrzeugbesitzer/Fahrzeugnutzer sollte daher immer die Fahrzeug - Bedienungsanleitung maßgeblich sein. Nur wenn er sich an diese hält, bleiben im Schadensfall Gewährleistungsansprüche aufrecht.

Daher sollte stets auch beachtet werden, welche Reifen vom Fahrzeughersteller für das konkrete Fahrzeug als geeignet angegeben werden.

Sind die Reifen einer höheren Geschwindigkeitskategorie als aufgrund der Bauartgeschwindigkeit des Fahrzeugs notwendig wären, so wären diese zu verwenden, um keine haftungsrechtlichen Probleme zu riskieren.

Es sollte im Mängelkatalog ein entsprechender Hinweis darauf aufgenommen werden.

§ 4 Abs. 6 KDV- Nachschneiden von Reifen:

Gemäß dieser Bestimmung dürfen an lenkbaren Rädern von Kraftfahrzeugen nachgeschnittene Reifen nicht verwendet werden.

Es wird ersucht klarzustellen, ob dies auch für lenkbare Räder von Nachlaufachsen gelten soll bzw. wie "lenkbar" in diesem Zusammenhang zu verstehen ist.

Aus technischer Sicht erscheint das Verbot für lenkbare Räder von Nachlaufachsen nicht erforderlich, zumal diese nationale Ausrüstungsvorschrift auch laut Hinweis im Protokoll über die Kraftfahrreferententagung 2002 in Bad Ischl für ausländische Fahrzeuge nicht angewendet werden kann. (S-T)

Ergebnis:

Diese Frage wurde durch die 59. KDV-Novelle, BGBl. II/471/2012, mittlerweile geklärt. In § 4 Abs. 6 zehnter Satz KDV wurde eine ausdrückliche Regelung geschaffen:

„An lenkbaren Rädern an der Hauptlenkachse von Kraftfahrzeugen dürfen nachgeschnittene Reifen nicht verwendet werden.“

§ 52 Abs.5 KDV - Arbeitsgerät am Anhänger

Entsprechend den Bestimmungen des § 52 Abs. 5 lit. a dürfen Anbaugeräte mit einer Arbeitsbreite ab 3 m eine Transportbreite auch bis zu 3,30 m erreichen.

Ein Antragsteller in Niederösterreich möchte nun an einem Anhänger (Güllefass) ein Anbaugerät (Scheibenegge) mit einer Breite von 3,30 m anbringen. Da der § 52 Abs. 5 KDV nur für Zugmaschinen Anwendung findet, ergibt sich nun die Frage wie in diesem Fall vorzugehen ist.

Möglich ist die Genehmigung des Anbaugerätes als Teil des Fahrzeuges unter Vorschreibung einer besonderen Zulassung gem. § 39 KFG oder das Anbaugerät als Ladung zu betrachten und eine Bewilligung unter Anwendung der Bestimmungen des §101 Abs. 5 ins Auge zu fassen.

In beiden Fällen bleibt festzulegen, welche Auflagen vorzusehen sind.

Es wird ersucht die Erfahrungen der Bundesländer einzuholen und die weitere Vorgangsweise festzulegen. (NÖ-T)

Ergebnis:

Anders als bei Zugmaschinen ist die Anbringung von Anbaugeräten an Anhängern nicht geregelt.

Die Breite des Anhängers sollte durch das Anbaugerät nicht überschritten werden.

Das Anbaugerät wird als Teil des Fahrzeugs mit dem Fahrzeug mitgenehmigt und eine eingeschränkte Zulassung gemäß § 39 KFG mit Route vorgeschrieben werden.

§ 54 i.V.m. § 52 Abs. 5 und § 58 KDV am Beispiel eines „selbstfahrenden Güllefasses“:

Dieses Fahrzeug auf Basis eines LKW mit einer Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h wurde mit Niederdruck-Breitreifen und damit einer Breite von 2.910 mm gemäß § 34 KFG unter der Bedingung einer Routenbewilligung als selbstfahrende Arbeitsmaschine mit der Verwendungsbestimmung 10 "zur Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes bestimmt" genehmigt.

Nachdem § 58 KDV dafür eine Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h bestimmt, erhebt sich die Frage, ob die bei der Genehmigung erteilte Bedingung einer Routenbewilligung gem. § 39 KFG grundsätzlich notwendig ist und, wenn ja, die Bewilligung bis zur genehmigten Bauartgeschwindigkeit von 65 km/h möglich ist.

Aus verkehrstechnischer Sicht wird diese Genehmigung äußerst problematisch gesehen und können keine besonderen Gründe für eine Genehmigung erblickt werden.

Eine etwaige Genehmigung hätte vermutlich Präzedenzcharakter, da ähnliche LKW-Basisfahrzeuge auch mit Wechselaufbauten wie Miststreuer, Ladewagen, Kippaufbauten und ähnliches versehen werden können (wie im Kleinen derzeit z.B. Reform Muli) und dabei auch österreichweit ein entsprechender Genehmigungsdruck entstehen wird.

Für einen überbreiten herkömmlichen LKW wäre eine Ausnahmegenehmigung mit damit verbundener erforderlicher Routenbewilligung jedenfalls undenkbar. (S-T)

Ergebnis:

In Salzburg wurde die eingeschränkte Zulassung des gegenständlichen Fahrzeuges versagt.

Es wird festgehalten, dass es sich bei einem derart umgebauten LKW nicht um eine selbstfahrende Arbeitsmaschine handeln kann.

§ 58 KDV zulässige Fahrgeschwindigkeit

Einige Geschwindigkeitsbeschränkungen scheinen in Anbetracht der fahrzeugtechnischen Weiterentwicklung und im Vergleich mit anderen Fahrzeugklassen sowie anderen Ländern nicht mehr zeitgemäß.

Folgende Vorschläge werden daher zur Diskussion gestellt.

- Leichte Anhänger auf Autobahnen wie zB in Frankreich 130 km/h
- M1 über 3500 kg hzl GG (zB schwere Rettungsfahrzeuge) auf Autobahnen 100 km/h wie Autobusse
- Wohnwagenzüge über 3.500kg hzl GG wie in Deutschland 100 km/h auf Autobahnen sofern die dortigen Voraussetzungen eingehalten werden (Zugfahrzeug ABS, Leermasse Zugfzg. min. hzl. Gesgew. Anhänger, Stabilisierung, etc.) (W)

Ergebnis:

Die Anhebung der zulässigen Geschwindigkeit für Fahrzeugkombinationen ist nicht unproblematisch und wird eher kritisch gesehen.

Die Anhebung der zulässigen Geschwindigkeit für Fahrzeuge der Klasse M1 mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3 500 kg (zB schwere Rettungsfahrzeuge) von derzeit 70 km/h bzw 80km/h auf Autobahnen und Autostraßen auf 80/100 km/h (wie für Omnibusse) ist aber gerechtfertigt und wird für die nächste KDV-Novelle vorgemerkt.

§ 64a Abs. 2 KDV – zuständige Behörde für die Genehmigung und Überprüfung des Übungsplatzes

Gem. § 64a Abs. 2 KDV muss für die Durchführung von Fahrübungen, wie Rückwärtsfahren, Umkehren, Einfahren in Parklücken, ein geeigneter Übungsplatz im Ausmaß von mindestens 1 000 m² verfügbar sein.

Entsprechend der bisherigen Verwaltungspraxis in Niederösterreich wurde das Vorliegen der Voraussetzungen, ob ein geeigneten Übungsplatzes verfügbar ist, von jener Behörde geprüft, in deren örtlichen Wirkungsbereich der Standort des Fahrschulbetriebes gelegen ist (§ 112 Abs. 1 KFG).

Dies auch dann, wenn der Übungsplatz im örtlichen Wirkungsbereich einer anderen Bezirksverwaltungsbehörde liegt als der Fahrschulbetrieb (insbesondere im Bereich angrenzender Magistrate und Bezirkshauptmannschaften).

Sofern daher der Fahrschulbetrieb und der Übungsplatz in unterschiedlichen Bezirksverwaltungsbehörden gelegen sind, wurde der Übungsplatz von jener Bezirksverwaltungsbehörde genehmigt bzw. überprüft (§ 114 Abs. 7 KFG), in deren örtlichen Wirkungsbereich der Fahrschulbetrieb und nicht der Übungsplatz gelegen ist.

Mit Erlass vom 31.08.2012 GZ., GZ. BMVIT-179.789/0007-IV/ST4/2012, wurde vom BMVIT bekannt gegeben, dass für die Erteilung der Außenkursbewilligung die Zuständigkeit jener Behörde gegeben ist, in deren Sprengel der Außenkurs gelegen ist.

Es erhebt sich nunmehr die Frage, ob die Feststellungen über das Vorliegen eines geeigneten Übungsplatzes und dessen Überprüfung analog der Bewilligung von Außenkursen zu behandeln ist, oder ob entsprechend der bisherigen Vorgangsweise jene Bezirksverwaltungsbehörde zur Genehmigung und Überprüfung berufen ist, in deren örtlichem Wirkungsbereich der Standort der Fahrschule liegt (§ 3 Z. 2. AVG). (NÖ-J)

Ergebnis:

Anders als bei einer Außenkursbewilligung gemäß § 114 Abs. 5 KFG wird keine eigene Bewilligung für einen Übungsplatz erteilt. Der Übungsplatz einer Fahrschule kann daher sowohl von der Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich der Standort der Fahrschule liegt, als auch von der Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich der Übungsplatz liegt, überprüft werden.

§ 64b Abs. 6 KDV – Sonderfahrt

Gemäß § 64b Abs. 6 KDV darf mit der praktischen Ausbildung für die Klassen C, D oder die Unterklasse C1 erst nach Abschluss der Vorschulung (3 UE) und der Grundschulung (3 UE) für die Klasse B begonnen werden. Dabei ist jedenfalls auch eine Sonderfahrt durchzuführen.

Eine Interpretation führt dazu, dass diese Sonderfahrt im Rahmen der Vorschulung oder der Grundschulung für die Klasse B mit einem Fahrzeug der Klasse B durchzuführen ist, wobei es frei steht, ob diese Sonderfahrt als Überlandfahrt, Nachtfahrt oder Autobahnfahrt absolviert wird.

Eine andere Auslegung dieser Bestimmung kommt zu dem Ergebnis, dass sich das Wort „dabei“ auf die Ausbildung für die Klasse C, D oder C1 bezieht und daher die Sonderfahrt im Ausmaß von 1 UE mit einem Fahrzeug der Klasse C, D oder C1 durchzuführen ist.

Da jedoch im letzten Absatz des § 64b Abs. 6 KDV noch weitere Ausbildungsvorschriften für die Klasse B normiert sind, ist die Sonderfahrt wohl eher auf die Klasse B und nicht auf die Klassen C, D und C1 zu beziehen. (NÖ-J)

Ergebnis:

Aus dem Wortlaut des § 64b Abs. 6 dritter Satz KDV („Dabei ist jedenfalls auch eine Sonderfahrt durchzuführen.“) ergibt sich, dass sich das „Dabei“ auf die praktische Ausbildung für die Klassen C, C1, D oder D1 bezieht. Im Rahmen dieser praktischen Ausbildung ist somit jedenfalls auch eine Sonderfahrt durchzuführen. In der Regel wird es sich dabei um eine Überlandfahrt handeln. Gemäß § 64b Abs. 6 vierter Satz KDV hat nach Beendigung der praktischen Ausbildung für die Klassen C, C1, D oder D1 die Abschlussausbildung für die Klasse B im Ausmaß von 2 UE zu erfolgen, die jeweils 1 UE Nachtfahrt und 1 UE Autobahnfahrt zu umfassen hat.

§ 64c KDV – Ausbildung nur in den Räumlichkeiten einer ermächtigten Ausbildungsstätte

Es ist die Frage aufgetaucht, ob einzelne Inhalte der Fahr(schul)lehrausbildung auch in Seminarhotels oder anderen angemieteten Räumlichkeiten abgehalten werden dürfen.

Ergebnis:

Aus § 64c Abs. 3 KDV ergibt sich, dass die Ermächtigung nur erteilt werden kann, wenn der Antragsteller u.a. über geeignete Räumlichkeiten im Sinne des § 64a Abs. 1 KDV verfügt. Die Unterrichtserteilung ist daher nur in diesen vom Ermächtigungsbescheid umfassten Räumlichkeiten zulässig.

§ 65b KDV – Mindestschulung

Gemäß § 65b Abs. 1 KDV hat die Mindestschulung in einer Fahrschule in Verbindung mit Übungsfahrten mit einem privaten Begleiter zu umfassen:

- eine theoretische Schulung von 8 UE
- eine theoretische Einweisung gemeinsam mit dem Begleiter von 1 UE und
- eine praktische Ausbildung von mindesten 12 UE

Gemäß § 65b Abs. 3 KDV hat die praktische Ausbildung jeweils mindestens folgende Teile zu umfassen:

1. Vorschulung 3 UE
2. Grundsulung 3 UE
3. Beobachtungsfahrt gemeinsam mit dem Begleiter nach mindestens 1000 km gefahrenen km 1 UE
4. Perfektionsschulung 4 UE
5. Prüfungsvorbereitung 1 UE

Diese Bestimmung wird von manchen Fahrschulen so ausgelegt, dass für den Fall, dass der 1000 km – Nachweis nicht erbracht wird, statt der Beobachtungsfahrt nach 1000 km 1 UE Hauptschulung durchgeführt wird und dann die Voraussetzungen für die Mindestschulung als erfüllt angesehen werden.

Dies auch dann, wenn der/die Schüler/in lediglich 8 UE theoretische Ausbildung absolviert hat.

Nach Ansicht der ARGE BH ist diese Auslegung unzulässig, denn die Mindestschulung gem. § 65b KDV ist als eine spezifische Ausbildungsform anzusehen.

Der Ersatz der Beobachtungsfahrt durch eine Hauptschulung im Ausmaß von 1 UE ist nämlich offenbar nur dann zulässig, wenn letztlich auf eine Ausbildung gem. § 64b KDV gewechselt wird und auch die theoretische Ausbildung gem. § 64b Abs. 4 KDV im Ausmaß von mindestens 26 UE Basisunterricht sowie die klassenspezifischen Teile absolviert wurde. (NÖ-J)

Ergebnis:

Der Ansicht der ARGE BH ist zuzustimmen.

Es handelt sich um 2 unterschiedliche Ausbildungsformen zwischen denen nicht beliebig gewechselt werden darf, da jeweils andere Anforderungen an die Mindestdauer gelten.

PBStV

§ 5 und 8 PBStV - EBV-Software:

Das EBV Programm in der aktuellen Version 3.4 ist für eine bestimmte Displayauflösung programmiert.

Wenn man das Programm dann auf neueren Laptops oder auf größeren Displays mit höheren Auflösungen als die vorgesehene verwendet, so führt dies entweder zu einer Darstellung mit immer kleinerer Schrift oder man muss die Schriftdarstellung im Windows verändern (z.B. Schrift auf 125 % vergrößern).

Das führt aber dann im EBV dazu, dass die Texte nicht mehr in die Eingabefelder passen, oder in den Eingabemasken einzelne Felder gar nicht mehr angezeigt werden und damit nicht mehr zugänglich sind.

Ein modernes Programm sollte so erstellt werden, dass es sich an verschiedene Bildschirmauflösungen selbst anpasst, bzw. dass sich Schrift und Anzeigemasken gleichzeitig selbst anpassen oder anpassen lassen (die Darstellung sollte skalierbar sein).

Wir und auch die nach § 57a ermächtigten Firmen haben große Probleme in dieser Hinsicht mit neuen Bildschirmen und Laptops, deren Auflösungen immer höher werden. Unsere IT kann kaum mehr so alte Geräte beschaffen, weil die dann andererseits, sofern sie überhaupt noch erhältlich sind, von der Geschwindigkeit her nicht mehr entsprechen.

Es sollte daher unbedingt im Zuge einer ohnehin geplanten Versionsänderung auch die Skalierbarkeit eingebaut werden. (OÖ)

Ergebnis:

Nach Rücksprache mit den ermächtigten Plakettenherstellern wird die Skalierbarkeit mit der nächsten Versionsänderung eingebaut werden.

Ergebnisse der Technikerrunde

KFG

§ 31 und § 57a - Serielle Hybrid-Fahrzeuge und Oberleitungsbusse mit Notfahraggregat zur Stromerzeugung:

Die Verbrennungsmotoren dienen dabei nicht zum direkten Antrieb, sondern speisen nur ins interne Fahrzeugstromnetz bzw. treiben sie als Notfahraggregat einen Generator an. Welchen Abgasbestimmungen müssen diese Motoren zum indirekten Antrieb entsprechen?

Wie sind diese Motoren bei der wiederkehrenden Begutachtung zu behandeln, wenn die Gesamtsteuerung des Systems das herkömmliche Prüfverfahren nicht zulässt? (S-T)

Ergebnis:

In Serien-Hybridfahrzeugen unterliegt der Einbaumotor der Richtlinie 97/68/EG. Hier ist für das Abgasverhalten das jeweilige Produktionsdatum entscheidend.

In den Vorschriften zur wiederkehrenden Begutachtung werden Motoren für den indirekten Antrieb nicht berücksichtigt. Es ist kein Abgastest erforderlich.

Generell ist hier zum Thema Durchführung von Abgastests festzuhalten:

Wird bei einem Fahrzeug vom Steuergerät das herkömmliche Prüfverfahren nicht zugelassen, so ist bei der Überlistung des Steuersystems indem das Fahrzeug in den Rollenprüfstand gestellt wird besonders zu beachten, ob es sich um ein Fahrzeug mit Allradantrieb handelt. Da es in der Vergangenheit zu Schäden am Antriebssystem gekommen ist, ist hier zukünftig der Abgastest zu unterlassen und lediglich eine Sichtprüfung durchzuführen. Ein entsprechender Vermerk am Prüfgutachten ist anzubringen und soll Klarheit im Rahmen einer Revision schaffen.

Diese Vorgehensweise ist bis zur Umsetzung eines neuen Prüfverfahrens, welches ohne die derzeit nötige hohe Drehzahl auskommt, beizubehalten.

KDV:

Zur Abgasklassen-Kennzeichnungs-Verordnung i.V.m. den Erläuterungen zur

Anlage 4 KDV idF. der 58. Novelle:

Gemäß den zitierten Erläuterungen ist vorgesehen, dass Fahrzeuge der Klasse M1 nur dann der Abgasnorm "Euro 1" zugeordnet werden können, wenn mindestens der Nachweis der Einhaltung der Richtlinie 70/220/EWG idF der Änderungsrichtlinie 91/441A/EWG erbracht werden kann.

Werden Fahrzeuge, die in Österreich schon lange vor dem Inkrafttreten diesbezüglicher internationaler Bestimmungen mit Abgasnachbehandlungssystemen (z.B. Fremdzündungsmotor mit 3-Wege-Katalysator) ausgerüstet sein mussten, aber in der Wirkung zwar vermutlich gleichwertige, allerdings – soweit nachvollziehbar - amerikanische Abgasbestimmungen erfüllten, auch der Abgasnorm "Euro 1" zuordenbar sein? (S-T)

Ergebnis:

Die praktische Zuordnung für die jeweilige Abgasklasse erfolgt über das, die nach § 57a KFG – geeignete Person unterstützende Programm, welches unter dem Link <http://www.akkp.at/> im Internet zu finden ist. Hier erfolgt die Zuordnung bei Kraftfahrzeugen, bei denen in den Zulassungsdokumenten keine Informationen vorhanden sind, nach dem verbindlichen Einführungsdatum der jeweiligen Abgasvorschrift.

Gegen Vorlage einer Herstellerbestätigung ist die darin vermerkte Abgasklasse als Einstufungsgrundlage heranzuziehen.

Themen aus dem KFG Koordinierungsbesprechungen, die nach Akkordierung

bei der Sitzung am 12.9.2012 im Namen aller Länder eingebracht werden:

§ 28 KFG Wohnmobil- und Wohnwagenablastung – Vorschreibung einer „Mindestnutzlast

Gemäß § 28 KFG 1967 kann das höchstzulässige Gesamtgewicht um 20% vom Höchstgewicht reduziert werden. Eine verbleibende „Mindestnutzlast“ ist national nicht vorgeschrieben.

Gemäß der Richtlinie 92/21/EWG Anhang II Anlage Pkt. 1.2 wird für die Berechnung der Massen und Achslasten bei einem Wohnmobil eine "Mindestnutzlast" (=Masse der Überlast laut EG-Rili) vorgeschrieben, die sich wie folgt errechnet:

$10\text{kg} \times \text{Anzahl der Sitzplätze} + 10\text{kg} \times \text{Fahrzeuglänge in m}$

Beispiel: technisches Höchstgewicht 4250kg, 4 Sitze, Länge: 7,40m, Masse fahrbereit:

3250kg; dies ergibt eine mindest erforderliche technische Höchstmasse von 3.589kg (3.250 + 225 + 40 + 74).

Auch wenn eine Ablastung ohne verbleibende Nutzlast als bedenklich angesehen wird, erscheint diese derzeit rechtlich möglich, da es sich bei den Vorgaben der Richtlinie lediglich um technische Bauvorschriften handelt. Für die Verwendung von Wohnmobilen wird es jedoch als problematisch

angesehen durch Reduzierung der höchsten zulässigen Gesamtmasse keine „Nutzlast“ vorzusehen, da diese bei bestimmungsmäßigen Gebrauch dann immer überladen eingesetzt werden.

Es wird deshalb angeregt eine sinnvolle Mindestnutzlast für Wohnmobile und Wohnwagen gesetzlich vorzuschreiben. Dies könnte durch Begrenzung der Ablastung bei Wohnmobilen auf den in der Richtlinie vorgesehenen Wert für die mindestens erforderliche technische Höchstmasse erfolgen.

Ergebnis:

Hier wird seitens des bmvit keine Änderung angedacht. Die bisherige Vorgehensweise erscheint flexibler für den jeweiligen Nutzungsfall als der Vorschlag in der Themendarstellung.

§ 31 KFG Importe aus anderen Mitgliedsstaaten – vorzulegende Dokumente

Immer wieder gibt es Probleme mit Fahrzeugen aus anderen Mitgliedsstaaten, welche ohne Papiere vorgeführt werden, mit dem Argument, dass es für diese Fahrzeuge eben im ggst. Land keine Zulassung gab und somit auch keine Papiere vorliegen. Vor allem betrifft dies Anhänger, LKW, Zugmaschinen oder selbstfahrende Arbeitsmaschinen (z.B. Mähdrescher aus Frankreich).

Es stellt sich auch die Frage, welche Nachweise es eigentlich in den anderen Mitgliedsstaaten gibt, bzw. was bei Wiederezulassung verlangt werden kann. Unter der folgenden Adresse gibt es eine jedoch sehr mangelhafte Aufstellung:

http://ec.europa.eu/enterprise/policies/single-market-goods/motor-vehicleregistration/index_en.htm (dort den Link „Impact Assessment“ nehmen. Auf den Seiten 90 ff steht da etwas über die Zulassungen und Dokumente).

In diesem Zusammenhang stellt sich außerdem die Frage, inwieweit überhaupt Dokumente bei der Genehmigung verlangt werden dürfen bzw. müssen. Das KFG regelt diesbezüglich nichts und auch im § 22 KDV 1967 sind die Dokumente nicht angeführt.

Es wird um Klarstellung und Regelung im KFG bzw der KDV ersucht, welche Dokumente bei der Genehmigung verlangt werden sollen.

Ergebnis:

In der Regel werden die ausländischen Fahrzeugpapiere vorgelegt. Sollten keine Papiere vorgelegt werden, kann eine Genehmigung nicht verwehrt werden. Für Fahrzeuge mit COC-Papier bleibt die Regelung der Erstzulassung wie bisher je nach Ausstellung des COCs (1. April für das erste Halbjahr / 1. Juli für das 2. Halbjahr). Lediglich bei älteren Fahrzeugen ohne COC kann der Antragsteller den Monat der Erstzulassung frei wählen, wenn dieser unbekannt ist.

Die Festlegung durch die Behörde ist jedenfalls im Bescheid deutlich zu kennzeichnen.

§ 31 und 31a KFG - Antragswahlmöglichkeit

Gemäß § 31 kann für Fahrzeuge, die keiner genehmigten Type angehören oder für die kein Typenschein erlangt werden kann, ein Antrag auf Einzelgenehmigung gestellt werden. Gemäß § 31a kann für Fahrzeuge die unter den Geltungsbereich der Richtlinie 2007/46/EG fallen, ein Antrag auf Einzelgenehmigung gestellt werden. Nachdem auch Fahrzeuge, die der Richtlinie 2007/46/EG unterliegen, die Antragsanforderungen des § 31 erfüllen, besteht im Widerspruch zur EU Richtlinie Wahlfreiheit. In der Praxis werden bislang auch nur Anträge nach § 31 gestellt. Neufahrzeuge aus dem EU Ausland könnten nach § 31a auch kaum bewilligt werden.

Es wird um Aufklärung ersucht, ob Einzelgenehmigungsanträge gemäß § 31 für Fahrzeuge die der Richtlinie 2007/46/EG unterliegen, abgelehnt werden können oder müssen.

Ergebnis:

Die Möglichkeit zur Genehmigung gem. § 31 KFG 1967 bleibt nach wie vor erhalten. Es sind keine Änderungen seitens des bmvt geplant.

Die Praxis hat gezeigt, dass es bezüglich der Anerkennung der Genehmigungen nach § 31a KFG 1967 in anderen Mitgliedstaaten Probleme gibt.

§ 33 KFG - Tieferlegungs- und Änderungserlass

Für die Genehmigung von Tieferlegungen gilt nach wie vor die starre 11 cm Regelung, während die neue Version der VDTÜV 751 sinnvolle technische Anforderungen an Fahrwerksmodifikationen definiert. Insbesondere bei EU Importen macht die 11 cm Regelung Probleme.

Diese Thematik ist bereits als Zusatzfrage bei den letzten Ländertagungen diskutiert und eine diesbezügliche Änderung des Erlasses in Aussicht gestellt worden. Mittlerweile sind in einigen Bundesländern auch Waagen zur Überprüfung angeschafft worden. Es wird um Information über den Erlassfortschritt gebeten.

Ergebnis:

Der Erlass wird eine Auswahlmöglichkeit von 2 getrennten Schienen beinhalten. Es ist entweder gem. VDTÜV- Merkblatt 751 vorzugehen oder die bestehende Variante zur Genehmigung heranzuziehen.

Es wird seitens des bmvt darauf hingewiesen, dass es ab sofort zulässig ist, nach diesen Vorgaben zu genehmigen. Formal ist dieser Vorgang vorübergehend in Form einer Genehmigung gem. § 34 KFG 1967 umzusetzen.

§ 33 in Verbindung mit § 34 KFG

Oft ergibt sich die Notwendigkeit, bei Änderungen Ausnahmetatbestände des § 34 KFG in Anspruch zu nehmen. Dies wurde bereits bei der Ländertagung 2003 in Werfenweng diskutiert (GZ. 170303/13-II/ST4/03:

Auszug: „Hierbei stellt sich nun die Frage, ob eine § 33 Genehmigung in Verbindung mit § 34 erfolgen kann oder das Fahrzeug gemäß § 34 neu genehmigt werden muss, womit jedoch wesentlich mehr Arbeit verbunden wäre als mit einer § 33 Eintragung. Es wird vereinbart, dass in solchen Fällen eine § 33 Genehmigung in Verbindung mit § 34 erfolgt.

Eigentlich müsste bei einer § 34 Bewilligung eine komplette Fahrzeugüberprüfung und Neugenehmigung erfolgen und käme auch eine andere Verwaltungsabgabe zur Anwendung.

Es wird angeregt die Notlösung aus Werfenweng durch eine klarere Regelung im KFG zu ersetzen.

Ergebnis:

Es bleibt bei der in Werfenweng getroffenen Lösung. Doch wird festgehalten, dass nichts dagegen steht, punktuelle § 34 KFG Ausnahmen zu machen und hierfür keine Neugenehmigung nötig ist.

§ 34 KFG Ausnahmemöglichkeit von Bestimmungen in EU Verordnungen

Gemäß § 34 können Ausnahmen von Bestimmungen des KFG der KDV gewährt werden. Im Umkehrschluss wären somit keine Ausnahmen von den Bestimmungen der direkt wirkenden EU-Verordnungen zulässig.

Es wird um Aufklärung ersucht, ob diese Ansicht richtig ist.

Ergebnis:

Für einzelne Fahrzeuge sollen begründete Ausnahmen zulässig sein. Diese Ausnahmemöglichkeit wird im KFG berücksichtigt werden.

§ 34 KFG - Ausnahme wegen Zulassungsfristversäumnis; Erstzulassungsfrist

In der Genehmigungsdatenbank wird eine Zulassungsfrist von 2 Jahren eingetragen. Wird ein Fahrzeug binnen dieser Frist nicht zugelassen und entspricht EU Richtlinien oder Verordnungen nicht mehr, wird dieses gemäß § 34 neu genehmigt.

Gemäß Übergangsbestimmungen in der KDV müssen Fahrzeuge, die bereits genehmigt sind die neuen Abgasvorschriften gar nicht erfüllen. Demgemäß müsste keine Ausnahmegenehmigung

erfolgen und könnte die Zulassungseinschränkung auch ohne Neugenehmigung gemäß § 34 aufgehoben werden.

Beide Vorgangsweisen widersprechen jedoch dem EU Recht wonach Fahrzeuge ab einem Stichtag nicht mehr erstmals zugelassen werden dürfen, sofern sie bestimmte Abgaswerte nicht einhalten.

Es stellen sich somit die Fragen, ob eine Ausnahme gemäß § 34 bei Nichterfüllung einer EU Vorschrift zulässig ist, ob eine Ausnahme auf Grund der KDV Übergangsvorschriften überhaupt notwendig ist und gegebenenfalls nach welcher Vorschrift (§ 33 ?) eine ledigliche Aufhebung der Zulassungssperre erfolgen könnte.

Weiters stellt sich auch ganz allgemein die Frage nach dem Sinn der zweijährigen Zulassungsfrist, da einerseits Fahrzeuge früher den EU Vorschriften nicht mehr entsprechen könnten und andererseits für diese so und so eine Ausnahmegenehmigung (Baujahrsregelung) erteilt wird.

Es wird um Klärung der richtigen Vorgangsweise ersucht.

Ergebnis:

Es dreht sich bei der Problematik um die von der EG vorgegebenen Erstzulassungsfristen bei Neufahrzeugen. Solange auf die Zulassung und nicht auf die Genehmigung in der EG abgestellt wird, bleiben die in der KDV vorgegebenen 2 Jahre als Zulassungsfrist.

- Haben sich zwischenzeitlich keine genehmigungsrechtlichen Vorschriften geändert, so ist mittels Datenänderung die Frist zu verlängern. Ergeben sich bei der Prüfung keine kürzeren Fristen, so sind wieder 2 Jahre als Frist zu vergeben.
- Hat sich eine gesetzliche Vorgabe verändert, die ein Zulassungsverbot bedingt, so ist eine Genehmigung nach § 34 KFG 1967 erforderlich. Die Ausnahme ist entsprechend zu vermerken.

§ 1f Abs. 1 KDV

Auf Grund zuwenig genauer Spezifizierung überragen Ladungsträger und Container häufig den hinteren Überfahrschutz gefährlich. Es wird daher vorgeschlagen, den 1. Satz entsprechend zu ergänzen: „.....bei unbeladenem oder unbesetztem Fahrzeug nicht mehr als 55 cm über der Fahrbahn und nicht mehr als 45 cm innerhalb der Fahrzeuglänge vom hintersten Punkt des Fahrzeuges entfernt sein. Als hinterster Punkt gilt bei Fahrzeugen mit Wechsellaufbauten oder solchen, welche genormte Frachtstücke wie z.B. Container befördern, der hinterste Punkt des Ladungsträgers.“

Es wird um Information ersucht, ob mit einer Umsetzung der vorgeschlagenen Änderung zu rechnen ist.

Ergebnis:

Dieser Punkt wird für eine nächste KDV Novelle vorgemerkt.

§ 3a Abs. 1 KDV - nur eine Bremsanlage

Gemäß § 3a Abs. 1 darf bei im § 6 Abs. 2 KFG angeführten Fahrzeugen mit nur einer Bremsanlage zwischen den Bremsen und den Rädern, auf die sie wirken, kein Ausgleichsgetriebe liegen. Diese Einschränkung entspricht nicht mehr dem Stand der Technik, da gemäß Bremsgutachten der aktuellen Ausführungen von derartigen Bremssystemen auch bei vorhandenem Ausgleichsgetriebe eine gesetzeskonforme Verzögerung sowie Fahrstabilität unter allen Betriebsbedingungen und Fahrbahnzuständen, insbesondere bei unterschiedlichen Fahrbahn-Reibwerten erreicht wird.

Es wird daher angeregt auch ein Ausgleichsgetriebe zwischen den Bremsen und den Rädern, auf die sie wirken, zuzulassen.

Ergebnis:

Dieser Punkt wird für eine nächste KDV Novelle vorgemerkt.

§ 11 Abs. 8 KDV

Hier ist ein Widerspruch zwischen KDV und EU Recht erkannt worden. Der Satz : „Die Tagfahrleuchten müssen sich automatisch ausschalten, wenn die Schweinwerfer eingeschaltet werden“ müsste gem. ECE Nr 48 ergänzt werden mit „oder Nebelscheinwerfer“. Es wird um Information ersucht, ob mit einer Umsetzung der vorgeschlagenen Änderung zu rechnen ist.

Ergebnis:

Dieser Punkt wurde mit der 59. KDV Novelle bereits umgesetzt.

§ 22a Abs. 1 KDV

In der ECE Regelung Nr. 124 ist eine Genehmigung von Leichtmetallrädern vorgesehen. Auf Grund der fehlenden Genehmigungsfreistellung in der KDV muss der Anbau dieser genehmigten Räder in Österreich angezeigt und vom Landeshauptmann genehmigt werden. Dies verursacht unnötigen Verwaltungsaufwand und viel Unmut bei den Betroffenen. Die Nichtbefolgung der Anzeige kann zu erheblichen Strafen führen.

Gemäß ECE Regelung Nr. 124 genehmigte Räder sollten über den § 22a anzeigefrei gestellt werden.

Es wird um Information über die Ansicht des BMVIT zu diesem Thema ersucht.

Ergebnis:

Dieser Punkt wurde mit der 59. KDV Novelle bereits umgesetzt.

§ 22a Abs. 1 Z.1 lit. q KDV

Frontschutzsysteme nach der Richtlinie 2005/66/EG sind nicht anzeigepflichtig. Diese Richtlinie ist mittlerweile durch die Verordnung 2009/78 ersetzt worden. Diese Änderung ist im § 22a nicht nachgezogen worden, wodurch neue Frontschutzsysteme nach dieser Richtlinie wieder anzeigepflichtig geworden sind. Dies ist ein Widerspruch zu Entbürokratisierungsbestrebungen.

Es wird um Information ersucht, ob mit einer entsprechenden Berücksichtigung der vorgeschlagenen Änderung zu rechnen ist.

Ergebnis:

In Artikel 15 der EG-Verordnung Nr. 78/2009 steht ausdrücklich, dass Verweisungen auf die aufgehobene Richtlinie als Verweise auf die Verordnung gelten.

Somit sind gemäß der EG-Verordnung Nr. 78/2009 genehmigte Frontschutzsysteme nicht anzeigepflichtig. Dennoch ist eine Anpassung mit der 59. KDV Novelle erfolgt.

§ 22a Abs. 1 Z 7a KDV

Mit der 56. KDV-Novelle wurden mit der Aufnahme dieses Absatzes Systeme „legalisiert“, welche das Abgasverhalten verbessern und den Verbrauch senken sollten. Solche Systeme sind sehr zweifelhaft und könnten auch gegenteilige Effekte haben.

Es wird um Information über die Ansicht des BMVIT zu diesem Thema ersucht.

Ergebnis:

Abgasverhalten verbessernde und Verbrauch senkende Systeme werden gem. § 22a Abs. 1 Z 7a KDV als zulässig erklärt, sofern aus dem zugehörigen Prüfbericht zu entnehmen ist, dass sich das Abgasverhalten nicht verschlechtert.

§ 22a Abs. 1 Z 8 KDV

Mit der 57. Novelle zur KDV wurde § 22a dahingehend ergänzt, dass ein Anbringen von typengenehmigten Scheibenfolien nunmehr anzeigefrei gestellt ist. In den Erläuterungen wird dazu Folgendes ausgeführt: „Da auch ausländische Genehmigungen akzeptiert werden, ohne auf dieser Basis eine neue österreichische Genehmigung zu erteilen, kann die Nennung der Scheibenfolien als nicht anzeigepflichtige Änderung in § 22a Abs. 1 Z 2 lit. I entfallen (keine Genehmigung gemäß § 35 KFG mehr vorgesehen), und es muss eine neue Z 8 geschaffen werden, wonach das Anbringen von genehmigten Scheibenfolien keine anzeigepflichtige Änderung darstellt“.

Im Erlass GZ. BMVIT-179.324/0001-IV/ST4/2011 vom November 2011 betreffend Scheibenfolien vom 02.11.2011 wird jedoch darauf wie folgt verwiesen: „Mit der nächsten KDV 1967 Novelle wird „das Anbringen von Scheibenfolien, die von einer Typgenehmigungsbehörde in einem Mitgliedsstaat der EU nach den Vorschriften des jeweiligen Mitgliedsstaates typgenehmigt wurden“ im § 22a Abs. 1 Z 8 angefügt und § 22a Abs. 1 Z 2 lit. I entfällt. Als Nachweis gilt das Genehmigungszeichen. Das jeweilige Gutachten muss nicht mitgeführt werden“.

Während also der Erlass noch von einer „in einem Mitgliedsstaat der EU genehmigten“ Folie spricht, wird dies in der KDV nun verallgemeinert auf „genehmigte Scheibenfolie“. Dies sollte dahingehend richtig gestellt werden, als auch der § 22a Abs. 1 Z 8. entsprechend angepasst wird:

„8. das Anbringen von Scheibenfolien, die von einer Typgenehmigungsbehörde in einem Mitgliedsstaat der EU nach den Vorschriften des jeweiligen Mitgliedsstaates typgenehmigt wurden“

Es wird um Information über die Ansicht des BMVIT zu diesem Thema ersucht.

Ergebnis:

Mit der 57. KDV Novelle ist hier eine Anpassung an die neue Regelung bzgl. der Anbringung von Scheibenfolien mit dem Wortlaut „8. das Anbringen von typengenehmigten Scheibenfolien“ erfolgt. Die Präzisierung auf „in einem Mitgliedsstaat der EU genehmigte“ bleibt nach wie vor im Erlass über Scheibenfolien.

§ 39 KDV Umsetzung der Richtlinie 2001/85/EG in der KDV:

Derzeit ist die Richtlinie in den §§ 39 und folgend nur mangelhaft umgesetzt. So wird z.B. der Anhang IV für die Festigkeit der Struktur für alle Busse verlangt, obwohl dieser nur für Busse, ausg. Doppeldeckerbusse und "Klasse I": Fahrzeuge mit Stehplätzen, die die Beförderung von Fahrgästen auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen ermöglichen", Anwendung findet.

Die Bestimmungen zum Transport von Personen mit eingeschränkter Mobilität gem. Anhang VII sind national nur für Stadtbusse umgesetzt, obwohl Anhang VII auch für Überlandbusse (Klasse II und III) Gültigkeit hat (Anmerkung: Lediglich zum Zugang wurde in der VO 661/2009 klargestellt, dass dies nur für Klasse I Gültigkeit hat). Die KDV müsste diesbezüglich entsprechend angepasst werden.

Es wird um Information ersucht, ob die erkannten Differenzen zwischen Richtlinie und KDV richtig gestellt werden.

Ergebnis:

Die Anpassung in Form einer Richtigstellung wird mit einer nächsten KDV Novelle erfolgen.

§ 52 Abs. 10 KDV

In Anlehnung an die Betriebserlaubnisrichtlinie idF 2010/62/EG sollte ergänzt werden:

„15. Anbringung des amtlichen Kennzeichens, der Schallzeichen und des Kraftstofftanks gemäß der Richtlinie 2009/63/EG,

16. Beifahrersitz der Richtlinie 76/763/EWG und Führersitz der EWG Richtlinie 78/764/EWG.“

Es wird um Information ersucht, ob mit einer Umsetzung der vorgeschlagenen Änderung zu rechnen ist.

Ergebnis:

Es wird die Umsetzung mit einer nächsten KDV Novelle erfolgen. Beifahrersitze sind bereits in § 19a Abs. 6 KDV 1967 geregelt.

§ 54a KDV Fabrikschild

Jedes Fahrzeug muss ein Fabrikschild aufweisen. Für Fahrzeuge der Klassen M, N und O gilt dies gem. Richtlinie 76/114/EWG seit 1.10.1981, für Iof-Fahrzeuge gem. Richtlinie 2009/144/EG seit 1979 und für Fahrzeuge der Klassen L gem. Richtlinie 2009/139/EG seit 1.7.2000. Gemäß KDV wird jedoch nur im § 54a KDV für Krafträder die Anbringung vorgeschrieben.

Es wird angeregt, die KDV für alle anderen Fahrzeugklassen entsprechend anzupassen.

Es wird um Information ersucht, ob mit einer Umsetzung der vorgeschlagenen Änderung zu rechnen ist.

Ergebnis:

Die Umsetzung der Anregung wird mit einer nächsten KDV Novelle erfolgen.

Allfälliges:

Genehmigungsdatenbank

Korrekte Vorgehensweise bei Typenscheinverlust von einem einzelgenehmigten USA-PKW, welcher in der Genehmigungsdatenbank enthalten ist.

Das Fahrzeug wurde im Jahr 2008 genehmigt. Obwohl der Datensatz eine Datensatznummer hat, ist er nicht vollständig, weil zwischenzeitlich eine Änderung durchgeführt wurde, welche eine Datensatznummer für den unvollständigen Datensatz generierte.

Die Problematik besteht darin, dass die Behörde keine Unbedenklichkeitsbescheinigung ausstellt, da erlassmäßig vereinbart wurde, bei Vorhandensein einer Datensatznummer keine Unbedenklichkeitsbescheinigung auszustellen.

Ergebnis:

Vorerst ist in so einem Fall nicht wie üblich ein Datenausdruck auszugeben, da dieser unvollständig im Hinblick auf die Änderung wäre. Es ist ein Duplikat des Einzelgenehmigungsbescheides zu erstellen. Falls dies nicht mehr möglich ist, führt derzeit leider an einer neuerlichen Einzelgenehmigung kein Weg vorbei.

Es soll jedoch die Verknüpfung in der Form programmiert werden, dass bei Eingabe einer Fahrgestellnummer immer jener Datensatz mit der jüngsten Datensatznummer ausgedruckt wird, der den aktuellen Genehmigungszustand beschreibt.

Plakettendatenbank

Im Rahmen der Prüfstellennummernvergabe wäre eine eindeutige Zuordnung der Prüfstellennummern zu der zugehörigen Prüfstelle wünschenswert.

Ergebnis:

Dieser Wunsch erscheint sinnvoll und es gilt österreichweit, dass die Prüfstellennummern von nun an so vergeben werden, dass eine eindeutige Zuordnung in der Plakettendatenbank erfolgen kann.

Revisionsprogramm

„Anordnung“ und „Bemerkung Ergebnis“ sollen wahlweise am Ausdruck ausgedruckt werden.

„Anordnung“ soll optional sein, aber der Vorschlag soll generell auf Ausdruck laufen.

Ergebnis:

Dieser Wunsch wird bei der nächsten Lenkungsausschusssitzung der EBV vom Ländervertreter vorgebracht und eine entsprechende Umsetzung angeregt werden.

Elektrofahrzeuge

Es besteht der Vorschlag für Elektrofahrzeuge im Hinblick auf die wiederkehrende Begutachtung eine eigene Fahrzeugklasse zu schaffen. Weiters sollten für die Überprüfung von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb elektrotechnische Prüfeinrichtungen notwendig sein, welche auch in der Anlage 2a der PBStV aufgelistet werden sollen.

Ergebnis:

Es ist nicht denkbar für Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb eine eigene Fahrzeugklasse zu generieren. Auch werden elektrotechnische Prüfgeräte nicht in der Anlage 2a der PBStV als Ausstattungskriterium für eine Ermächtigung vorgesehen.

Die ordnungsgemäße Durchführung der Fahrzeugprüfung soll jedoch weiterhin im Bereich der Vertrauenswürdigkeit der ermächtigten Stelle abgedeckt werden.