



BMVIT - II/ST4 (Rechtsbereich Kraftfahrwesen und Fahrzeugtechnik)

Postfach 3000
Stubenring 1, 1011 Wien
email : st4@bmvit.gv.at

GZ. BMVIT-170.303/0001-II/ST4/2006 DVR:0000175

Lt. Verteiler

Wien, am 16. Jänner 2006

Betreff: Besprechung mit den Kraftfahrreferenten der Länder am 18. und 19. Oktober 2005 in Anras: Protokoll

Sehr geehrte Damen und Herren!

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelt eine Zusammenstellung der in der Besprechung vom 18. und 19. Oktober 2005 in Anras mit den Verkehrsreferenten der Bundesländer über kraftfahrrechtliche und kraftfahrtechnische Fragen erarbeiteten Ergebnisse. Das Protokoll über die Ergebnisse der Technikerrunde wurde gesondert erstellt und liegt bei.

Der normative Teil dieser Protokolle ist (so wie bereits die vorhergehenden Protokolle) als Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie anzuwenden.

Beilagen: Protokoll (allgemeiner Teil und Juristen)
§ 24 KFG – Checkliste
§ 112 KFG – je ein Schreiben des BMWA und des BMVIT
Protokoll technischer Teil

Mit freundlichen Grüßen
Für den Bundesminister:
Dr. Wilhelm Kast

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):
Dr. Selma Eckhardt
Tel.: +43 (1) 711 00-5269, Fax-DW: 15072
selma.eckhardt@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt
Eva-Maria Kusolitsch

Protokoll

über die Besprechung mit den Kraftfahrreferenten der Bundesländer am 18. und 19. Oktober 2005 in Anras¹

¹ Werden im Protokoll Paragraphen ohne Beifügung einer besonderen Bezeichnung zitiert, so handelt es sich um Stellen des Kraftfahrgesetzes 1967.

Zum Kraftfahrgesetz 1967

zu § 2 Abs. 1 Z 8: Vierachsiger Lkw mit schwerem Ladekran und aufgebauter Ladefläche - kraftfahrrechtliche Einstufung

Es stellt sich die grundsätzliche Frage, wie ein vierachsiger Lkw mit schwerem Ladekran und aufgebauter Ladefläche (Länge ca. 4m!) kraftfahrrechtlich (Lastkraftfahrzeug, selbstfahrende Arbeitsmaschine, Spezialkraftwagen) zu genehmigen ist.

Ergebnis:

Eine Genehmigung als selbstfahrende Arbeitsmaschine oder Spezialkraftwagen bedeutet, dass bestimmte straßenpolizeiliche oder kraftfahrrechtliche Vorschriften (Wochenendfahrverbot, EG-Kontrollgerät, Spritzschutzvorrichtungen, Unterfahrschutz etc.) nicht zu beachten sind.

Aus diesem Grund ist ein solches Fahrzeug als Lastkraftwagen zu genehmigen.

zu § 2 Abs. 1 Z 10 und Z. 30: Begriffsbestimmungen:

Ziehen von Sattelanhängern mit Zugmaschinen oder Spezialkraftwagen

Ergebnis:

Eine Lösung könnte mit der nächsten KDV-Novelle in Aussicht genommen werden. Es ergeht ein Bescheid für mehrere Varianten, wobei die einzelnen Varianten in Beiblättern definiert / beschrieben werden.

zu § 2 Abs. 1 Zi. 14 KFG: Rückführung von Motorfahrrädern in den "Auslieferungszustand"

Dabei wird offensichtlich im Rahmen des Einbaues der Original-Drossleinrichtungen samt Bestätigung über den nunmehr gegebenen Originalzustand mit dem Argument "es wäre anders nicht möglich die zulässige Geschwindigkeit zu erreichen" auch zu weiteren Tricks gegriffen, wie Einbau eines kleineren Antriebsritzels oder zusätzlicher Blenden.

Ergebnis:

Es sollten verstärkt die Antimanipulationsaufkleber kontrolliert werden.

Die „Auslieferung im Originalzustand“ fällt in den Bereich des Konsumentenschutzes. Das BMVIT wird das Problem an die Vertreter des Konsumentenschutzes herantragen.

Kein Vormerkpunkt für Mopeds mit mehr als 66 km/h, gemessen am Rollenprüfstand. Ein Strafverfahren darf nicht auf Vermutungen aufbauen.

Zu § 4 (8) KFG - Festlegung der zulässigen Achslasten bei Mehrfachachsen:

Im § 4 (8) werden zulässige Achslasten lediglich für Doppel- und Dreifachachsen festgelegt (in Anlehnung an EU-RL 96/53/EG).

Wie ist bei Fahrzeugen vorzugehen, welche vier und mehr Achsen aufweisen?

(z.B. 4-Achsfahrzeug mit Achsabstand < 1,3 m. Bei Behandlung als zwei Doppelachsen wären 32 Tonnen zulässig, bei Behandlung als Dreifach- + Einzelachse jedoch nur 31 Tonnen zulässig)

Ergebnis:

Es ist immer die für den Antragsteller günstigste Lösung anzustreben.

§ 20 Abs. 4 KFG Genehmigungsfreistellung von Warnleiteinrichtungen

Mit der 26. KFG Novelle wurden beleuchtete Warnleiteinrichtungen für Sicherheitsdienste, Straßenaufsichtsorgane und Straßendienste genehmigungsfrei gestellt. Viele dieser Einrichtungen, insbesondere Abdeckanhänger werden aber auch von den Pannendiensten, Verkehrsbetrieben und Straßenbaufirmen verwendet. Es wird angeregt diese sinnvollen und der Verkehrssicherheit dienende Einrichtungen zumindest für Verkehrsbetriebe und wenn deren Verwendung in einem anderen Verfahren vorgeschrieben worden ist, genehmigungsfrei zu stellen.

Im Gegenzug sollten allerdings die beleuchteten Warneinrichtungen in die Liste der genehmigungspflichtigen Teile, Ausrüstungs- und Ausstattungsgegenstände gemäß Absatz 2 KDV aufgenommen werden, da ansonsten keinerlei Vorschriften über deren Beschaffenheit existieren (Leuchtstärke, Blinkfrequenz usw).

Ergebnis:

Der Straßendienst ist ex lege ausgenommen. Werden Baufirmen für den Straßendienst tätig, so gelten diese als Erfüllungsgehilfen des Straßendienstes und fallen daher unter diese Ausnahme. Dies gilt ebenso für Arbeiten auf der Straße zur Schieneninstandsetzung.

Der ÖAMTC z.B. würde für die Verwendung von Warnleiteinrichtungen eine Bewilligung benötigen. Dafür müsste ein dringender wirtschaftlicher oder beruflicher Bedarf bestehen. Das ist im Einzelfall zu bewerten. Dabei ist restriktiv vorzugehen, wobei die Voraussetzung eher nicht gegeben sein wird.

§ 20 Abs. 4: Unterbodenbeleuchtung:

In letzter Zeit wird bei den Kontrollen vermehrt festgestellt, dass die Lenker von ein- und mehrspurigen Kraftfahrzeugen farbige Unterbodenbeleuchtungen verwenden. Die Lichtquellen sind dabei zwar nicht sichtbar, da die entsprechenden Neonröhren am Fahrzeugboden angebracht sind, jedoch strahlen sie mitunter intensiv auf die Straße und beleuchten den kompletten Bereich unterhalb des Fahrzeugs. Durch die Lichtquelle ist eine Irritation anderer Verkehrsteilnehmer unvermeidbar.

Für die Anbringung solcher Lichtquellen ist eine Genehmigung erforderlich. Diese kann aber aufgrund der geltenden Rechtslage nicht erteilt werden (§ 20 Abs. 4 KFG). Daher dürfen derartige Lichtquellen weder angebracht noch genehmigt werden. Es liegt nur eine Genehmigung nach der EMV-Richtlinie vor.

Bewilligungsverfahren gemäß § 20 Abs. 5 KFG – örtliche Zuständigkeit

In § 20 Abs. 4 KFG wird festgelegt, dass die sachliche Zuständigkeit u.a. für die Erteilung der Bewilligung von Blaulicht und Folgetonhorn (gemäß § 20 Abs. 5 KFG) beim jeweiligen Landeshauptmann liegt. Zur örtlichen Zuständigkeit wurden im KFG keine Regelungen getroffen. Daher ist fraglich, welcher Landeshauptmann für die Bewilligungen für ein Fahrzeug, das in einem Bundesland zugelassen ist, jedoch in einem anderen Bundesland dauernd eingesetzt werden soll, zuständig ist.

Ergebnis:

Die Zuständigkeit zur Bewilligung zum Führen einer Blitzleuchte mit Blaulicht und Folgetonhorn richtet sich, unabhängig vom Einsatzbereich des Fahrzeuges, danach, wo das Fahrzeug zugelassen ist. Bei der Prüfung des öffentlichen Interesses, sowie allfälliger Bedenken der Verkehrs-, und Betriebssicherheit gemäß § 20 Abs. 5 KFG 1967 sind die im geplanten Einsatzbereich zuständigen Behörden insofern zu hören, als sie eine Stellungnahme zu den genannten Bereichen abzugeben haben.

Wenn ein Land eine negative Stellungnahme abgibt, wird dieses im Bescheid nicht genannt, was zur Folge hat, dass das Blaulicht dort nicht verwendet werden darf.

Wenn der Landeshauptmann eines Bundeslandes eine Bewilligung ohne örtliche Einschränkung erteilt, dann gilt diese für ganz Österreich, wobei die jeweils betroffenen Bundesländer vorher anzuhören sind.

§ 20 Abs. 4 KFG - Blaulichtsammlbescheide

Einige Rettungsdienste (Sameriterbund, Johanniter, usw) aber auch Versorgungsunternehmen (Gaswerke, E-Werke, usw) verfügen über einen großen Fuhrpark an Einsatzfahrzeugen. Es könnte Aufwand vermieden werden, wenn nach Prüfung der prinzipiellen Anspruchsvoraussetzung eine Bewilligung für eine bestimmte Anzahl von Fahrzeugen erteilt werden könnte. Das ist derzeit aber nicht möglich.

§ 20 Abs.5 und 6 KFG - Mobile Einsatzleuchten - Kojakleuchten

Insbesondere bei M1 und N1 Fahrzeugen, die im Rahmen einer großen fliegenden Einsatzflotte oder aus anderen Gründen nur sehr selten für tatsächliche Einsätze herangezogen werden, hat sich die Einschränkung von Blaulichtbewilligungen auf mobile Einsatzleuchten sehr bewährt. § 20 bietet auch eine entsprechende Grundlage dafür.

§ 20 Abs. 6 KFG „zeitliche ... Beschränkungen der Gültigkeit“ inkludiert die mobile Anbringung von Leuchten. Das heißt, „zeitliche Beschränkungen“ gelten nicht nur für Hebammen und Ärzte, sondern allgemein auch für andere.

Zu § 24:

Digitales Kontrollgerät – Kontrolle der Ermächtigten gemäß § 24 KFG:

Das BMVIT hat mit Erlass vom 27.7.2005, Zahl: BMVIT-179.738/0016-II/ST4/2005, unter Punkt IV. am Ende Folgendes bekannt gegeben:

"Das Vorhandensein der erforderlichen Einrichtungen gemäß § 11 Abs. 1 Z. 10 PBStV wird an Hand einer Bestätigung eines Kontrollgeräteherstellers überprüft werden können. Eine Kontrolle im Betrieb selbst wird nicht für zwingend notwendig erachtet bzw. kann eine solche im Zuge der nächsten Revision der ermächtigten Stelle erfolgen."

Herr DI Nissler hat sich bereit erklärt, eine entsprechende Checkliste zu erstellen. Diese ist dem Protokoll beigelegt.

zu § 30 Abs. 5, § 41 Abs. 4 KFG 1967 - Verlustanzeigen von kraftfahrrechtlichen Dokumenten

Typenschein:

In der Praxis ist in letzter Zeit mehrmals die Frage aufgetreten, ob die Polizei verpflichtet ist, Verlustanzeigen über Typenscheine aufzunehmen.

Im KFG ist im Gegensatz zu verlorenen Kennzeichentafeln und Zulassungsscheinen für den Typenschein keine Anzeige bei der Sicherheitsdienststelle vorgesehen.

Bei Verlust des Typenscheins hat keine Verlustanzeige bei der Polizei zu erfolgen, sondern die Behörde stellt eine Unbedenklichkeitsbescheinigung nach Glaubhaftmachung des Verlustes aus.

Zulassungsschein:

Verlustanzeigen über Zulassungsscheine, die von den Polizeidienststellen aufgenommen werden, werden den Bezirksverwaltungsbehörden in Durchschrift vorgelegt. Da für die Duplikatausstellung aber mittlerweile die Zulassungsstellen zuständig, keine weiteren Schritte seitens der Behörde zu veranlassen sind (eine Verpflichtung zur EKIS-Ausschreibung eines verlorenen Zulassungsscheines ist für die Behörde nicht gegeben) und keine gesetzliche Verpflichtung zur Vorlage der Durchschrift der Verlustanzeige an die Behörde besteht, wird dies nicht mehr für erforderlich erachtet.

Das Bundesministerium für Inneres wird die Polizeidienststellen darauf aufmerksam machen, dass die „geübte Praxis einzustellen“ ist.

Zu § 31:

Digitales Kontrollgerät:

1. Für Fahrzeuge die über ein EG-Kontrollgerät verfügen müssen, wird bei der Einzelgenehmigung die Vorlage eines positiven Prüfbefundes gem. § 24 Abs. 4 KFG 1967 verlangt. Da bei digitalen Kontrollgeräten das Kennzeichen des Fahrzeuges in das Gerät eingegeben werden muss, entsteht derzeit doppelter Überprüfungsaufwand, da vor der Einzelgenehmigung eine Überprüfung ohne Kennzeichen und unmittelbar nach der Zulassung eine Überprüfung mit dem eingegebenen Kennzeichen durchzuführen ist.

Es wird erörtert, ob und unter welchen Voraussetzungen auf die Vorlage eines Prüfungsbefundes gem. § 24 Abs. 4 KFG 1967 bei der Einzelgenehmigung von Fahrzeugen mit digitalem Kontrollgerät verzichtet werden kann.

2. Bei der Genehmigung eines aus dem EU-Raum importierten Fahrzeugs werden derzeit - im Ausland bereits überprüfte digitale Kontrollgeräte - nochmals gemäß § 24 KFG 1967 überprüft. Nachdem die Überprüfung eines Kontrollgerätes im EU-Raum einheitlich geregelt ist, wird ange-regt, auch eine Überprüfung des Kontrollgerätes durch einen Mitgliedstaat zu akzeptieren.

Ergebnis:

Es sollen bereits geprüfte Geräte anerkannt werden. Es ist keine doppelte Prüfung erforderlich. Für die neuen Fahrzeuge gilt folgendes: Die VO 3820/85/EWG stellt auf die Verwendung von Fahrzeugen ab, nicht auf die Bauart. Bei Einzelgenehmigung könnte man darauf verzichten, wenn man die Bestätigung des Herstellers über den Einbau hat. Eine doppelte Überprüfung ist nicht er-forderlich und könnte auch als schikanös angesehen werden.

Zu § 31 iVm § 39 KFG 1967:

Für einen Lkw, der für die doppelstöckige Verladung von Lebewild mit einer regulierbaren Höhe von 4,00m bis 4,30m vorgesehen ist, wird eine Dauerbewilligung gemäß § 39 KFG 1967 beantragt. Laut einer Mitteilung in der Zeitung "Der Straßengüterverkehr 1996" sollen Fahrzeuge mit regulier-barer Karosseriehöhe in Italien keiner speziellen Genehmigung bedürfen. In Deutschland soll es je nach Bundesland unterschiedliche Regelungen geben.

Es handelt sich weder um eine Erprobungsfahrt, noch um ein unteilbares Gut und auch nicht um besondere Gegebenheiten (Dauer-/Mehrfahrtenbewilligung). Daher kann eine Dauerbewilligung nicht erteilt werden. In Einzelfällen wurden von den einzelnen Bundesländern - zur Schonung der Tiere (Tierschutz) - Transportbewilligungen erteilt.

Es bestehen keine Bedenken, wenn in Einzelfällen eine Bewilligung erteilt wird, sofern es auf der beabsichtigten Route keine Probleme durch die Höhe des Fahrzeuges geben kann.

zu § 33 iV mit § 97 KFG 1967:

Für Änderungen an einzelnen Fahrzeugen ist gemäß § 33 KFG 1967 der Landeshauptmann zu-ständig. Für Änderungen an einzelnen Fahrzeugen, die im Bereich des Bundesheeres zugelassen sind, ergibt sich daher die Frage, welcher Landeshauptmann für dieses Verfahren zuständig ist; vor allem dann, wenn aufgrund der Änderung aus einem „Zivildfahrzeug“ ein „Heeresfahrzeug“ im Sinne des § 97 KFG 1967 wird (zB Anbringung eines Schutzgitters vor der Windschutzscheibe eines Geländewagens der Klasse M1G für Auslandseinsätze).

Im Hinblick auf die Zuständigkeit gemäß § 31 Abs. 6 KFG 1967 sind Änderungen an einzelnen Fahrzeugen gemäß § 33 KFG, die im Bereich des Bundesheeres zugelassen sind, vom Bundes-minister für Verkehr, Innovation und Technologie zu genehmigen.

zu § 33 KFG 1967:

Ein Motorfahrrad wurde 1993 aufgrund des Erlasses Zl. A3-476/1-IV/6-78 vom 20.2.1978 von einer Bezirkshauptmannschaft zum Kleinmotorrad umbenannt und als solches zugelassen. Im Typenschein ist der amtliche Vermerk "Das Fahrzeug entspricht den Vorschriften über Kleinmotorräder" angebracht und beim Feld "Art des Fahrzeugs" das Wort "Motorfahrrad" durchgestrichen. Alle anderen Daten blieben unverändert und entsprechen teilweise nicht mehr denen des Fahrzeugs. Die damals durchgeführte Änderung ist unbekannt und die Akten sind zwischenzeitlich vernichtet. Nun gibt es Probleme bei der Zulassung und werden Probleme bei einer Anhaltung für den Zulassungsbesitzer erwartet. Unter anderem ist in den Papieren eine Bauartgeschwindigkeit von 40 km/h enthalten, obwohl sie ca 70 km/h beträgt.

Wie und von wem sind die unrichtigen Daten im Genehmigungsdokument zu berichtigen?

Zulassungsstellen sollen keine Änderungen an technischen Daten vornehmen. Der Landeshauptmann soll die Daten im Genehmigungspapier korrigieren und dann kann auch die Zulassungsstelle diese Daten in die Zulassungsbescheinigung eintragen.

zu § 33 KFG 1967:

Vorarlberg beabsichtigt, ca. 20 Schwerfahrzeuge (Linienbusse und Müllfahrzeuge mit "EURO 2"-Motoren) mit Partikelfilter auszurüsten. Jeder Filter ist mit einem Datenlogger bestückt, der die Temperatur und den Gegendruck vor dem Filter aufzeichnet. Der Versuch soll sich vorerst auf ein halbes Jahr erstrecken, wobei Linien im Stadtbereich, in der Ebene und auf Bergstrecken befahren werden sollen. Der Versuch wird durch ein Schweizerisches Institut begleitet und überwacht. Bei positivem Versuchsausgang sollen die Filter in den Fahrzeugen verbleiben, ansonsten werden sie wieder ausgebaut.

Für die Genehmigung nach § 33 KFG hat der Filterhersteller folgende Hilfen angeboten: Beistellung eines Abgasgutachtens der ETH Zürich an einem Referenzmotor mit dem einzusetzenden Filter, Garantieerklärung für Schadensfreiheit der umgerüsteten Motoren durch den Filter, Einbauanleitung und Mithilfe beim Einbau in der Fachwerkstätte.

Als Nachweis, dass sich das Abgasverhalten der umgerüsteten Motoren nicht verschlechtert, dient der Abgasgegendruck vor dem Filter. Ist dieser gleich wie beim Originalschalldämpfer, kann angenommen werden, dass sich auch das Abgasverhalten des Motors nicht verändert. Die Einhaltung der Schallgrenzwerte kann durch Vergleich der Schallwerte vor und nach dem Einbau überprüft werden.

Es ist beabsichtigt, die Änderung der so umgerüsteten Fahrzeuge zu genehmigen.

Der Versuch, der im Land Vorarlberg durchgeführt wird, wird von den Teilnehmern der Sitzung begrüßt. Kraftfahrrechtlich kann hierzu keine Stellungnahme erfolgen. Es gilt vorerst die Ergebnisse des Versuchs abzuwarten.

Der § 34-Arbeitskreis sieht im Nachrüsten mit einem Partikelfilter keine anzeigepflichtige Änderung.

Zu §34:

1. Landwirtschaftliche Anhänger mit 3,0 m Breite infolge Bereifung:

In mehreren Besprechungen wurde festgelegt, dass bei Fahrzeugen mit Güllefassaufbauten die Breite durch Niederdruckbereifung bis 3,0 m überschritten werden kann.

Der § 34 Arbeitskreis entschied, dass künftig alle landwirtschaftlichen Anhänger gleich zu behandeln und somit auch in anderen Fällen als bei Güllefässern Ausnahmen zu gewähren sind. Somit besteht bis auf weiteres die Möglichkeit, landwirtschaftliche Anhänger mit einer Breite bis zu 3,0 m (aufgrund der Bereifung) unter den für Fahrzeuge mit Güllefassaufbauten festgelegten Bedingungen ohne Vorschreibung einer Routengenehmigung zu genehmigen.

Die bisherige Vorgangsweise als einheitliche Lösung soll beibehalten werden. Bis zum Inkrafttreten der neuen EU-Richtlinie „Masse und Abmessungen“ soll sich nichts ändern.

2. Historische Kraftfahrzeuge:

Insbesondere nach Einführung der Verwendungspflicht von Licht am Tag ergeben sich für historische Fahrzeuge Verkehrssicherheitsprobleme, wenn diese nicht mit Beleuchtungseinrichtungen ausgestattet sind. Es besteht aber keine Nachrüstungsverpflichtung aufgrund der Einführung von „Licht am Tag“.

Es wird deshalb vorgeschlagen Mindestsicherheitsstandards für historische Fahrzeuge zu erarbeiten. Dies soll im Beirat für historische Fahrzeuge diskutiert werden.

zu § 43 KFG 1967 Abmeldung - Änderung des Verlassenschaftsverfahrens:

Durch die Novelle des ABGB, BGBl I .Nr. 58/2004 wurde das Familien- und Erbrecht dahin geändert, dass bei Alleinerben keine genaue Auflistung des Verlassenschaftsvermögens (für die Kraftfahrbehörden relevant – Kraftfahrzeuge) notwendig ist. Mit dem Einantwortungsbeschluss können sämtliche auf den Erblasser zugelassenen Fahrzeuge umgemeldet werden. Ebenso erfolgt seit 1.6.2005 keine Verständigung der Behörde durch das Verlassenschaftsgericht, wer über Fahrzeuge nach Verlassenschaften verfügungsberechtigt ist.

Wenn keine Meldung nach § 43 KFG erfolgt, hat die Behörde mangels Kenntnis des Sachverhaltes keine Möglichkeit, die amtliche Abmeldung zu veranlassen.

Vorläufig soll die bisher geübte Praxis nicht geändert werden.

Es besteht die Möglichkeit der Hinterlegung der Kennzeichentafeln bis zu maximal einem halben Jahr. Dabei fallen keine Kosten an.

zu § 45 KFG 1967-Probefahrten:

Es gibt einige Staaten, die tolerieren österreichische Probefahrtenkennzeichen, andere, wie z.B.

Deutschland und Ungarn, jedoch nicht. Deutschland und Ungarn akzeptieren Probefahrtenkennzeichen aber dann, wenn ein „Zusatzblatt zum Probefahrtschein“ mitgeführt wird.

Ein Fahrzeug von Deutschland nach Österreich mit einem österreichische Probe- oder Überstellungskennzeichen zu überführen, wird von Deutschland nicht erlaubt, weil das von den deutschen Behörden als unzulässige „Fremdzulassung“ betrachtet wird.

zu § 48a – Wunschkennzeichen und Umgründungssteuergesetz – Kosten

Kann bei der Umgründung von Unternehmen, insbesondere bei der Verschmelzung, das Wunschkennzeichen mitübernommen werden, ohne dass Kosten anfallen.

Dazu bleibt die auch bisher vertretene Ansicht des BMVIT insofern aufrecht bleibt, als eine kostenlose Übertragung eines Wunschkennzeichens bei Unternehmenszusammenlegungen oder Unternehmensumgründungen nicht möglich ist.

Der Grund dafür liegt darin, dass das höchstpersönliche Recht zur Führung eines Wunschkennzeichens nicht übertragen werden kann. Dies ergibt sich aus § 1393 ABGB, wonach höchstpersönliche Rechte nicht abgetreten/zessiert werden können.

Zu § 49 Abs. 6 KFG

Vorderes Kennzeichen bei Quads ("vierrädrigen Kraftfahrzeugen im Sinne der Richtlinie 2002/24/EG"):

Bei solchen Fahrzeugen ist in der Regel die Anbringung der vorderen Kennzeichentafel schwer möglich.

Es wird vorgeschlagen, auch für diese Fahrzeuge nur eine hintere Kennzeichentafel vorzuschreiben. Das gleiche gilt auch für Motordreiräder. Dazu wäre aber eine Änderung des KFG notwendig. Eine solche KFG-Änderung ist aber nicht beabsichtigt.

Es bleibt dabei, dass beide Kennzeichentafeln am Fahrzeug anzubringen sind.

zu § 56 KFG 1967 - Besondere Überprüfung:

Derzeit werden die Zulassungsbesitzer von den Bezirksverwaltungsbehörden in NÖ aufgefordert, ihre Kraftfahrzeuge im Rahmen der besonderen Überprüfung nach § 56 KFG der technischen Prüfstelle des Amtes der NÖ Landesregierung vorzuführen. Die Wirtschaftskammer ersucht um eine Abänderung dieser bisher praktizierten Vorgangsweise.

Aus Sicht der ARGE BH stellt sich die Rechtslage wie folgt dar:

Gemäß § 56 Abs. 1 KFG kann die Behörde anstelle des gemäß § 57 Abs. 1 einzuholenden Gutachtens auch die Beibringung eines Gutachtens gemäß § 57a Abs. 1 KFG anordnen.

Der Vorschlag der Wirtschaftskammer, auch Reparaturbestätigungen anzuerkennen, ist abzulehnen, weil diese Möglichkeit (außer bei Unfallfahrzeugen, was aber in der Praxis kaum vorkommt) kraft Gesetzes nicht eingeräumt ist.

Auf bestimmte Mängel oder Mängelgruppen abzustellen und demnach die behördliche Aufforderung zur Überprüfung eines Kraftfahrzeuges zu differenzieren, stößt auf Schwierigkeiten, da vom Sachbearbeiter der Behörde kein technisches Know-how vorauszusetzen ist.

Der Prüfumfang bei § 57a-Gutachten bei KFZ über 3,5 t ist im Prinzip derselbe wie bei § 57 KFG-Gutachten.

Bei Fahrzeugen unter 3,5 t enthält das § 57a-Gutachten nur die Aspekte der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie des übermäßigen Lärms, Geruchs etc. Es fehlt jedoch der Prüfumfang des § 57 Abs. 1 Z. 2 KFG (vorschriftsmäßiger Zustand). Somit wäre bei KFZ unter 3,5 t mangels gleichen Prüfumfanges weiterhin eine besondere Überprüfung bei der technischen Prüfstelle anzuordnen.

Es bleibt bei der Wahlmöglichkeit für die BEHÖRDE (nicht für den Kunden). Die Behörde soll mit der technischen Prüfstelle Kontakt halten. Das KFG wird nicht geändert.

zu § 57 Abs. 8 KFG 1967 Gefahr im Verzug:

Gem. § 57 Abs. 8 KFG werden Kennzeichentafeln und Zulassungsschein bei Überprüfungen vor Ort sofort abgenommen, wenn ein Mangel vorliegt, der Gefahr im Verzug begründet. Zumeist liegen aber zusätzlich noch andere Mängel am Kraftfahrzeug vor, die entsprechend der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung zu qualifizieren sind (leichte Mängel, schwere Mängel, Vorschriftsmangel).

a. Rückstellung abgenommener Kennzeichentafeln

Es stellt sich nun die Frage, ob die gem. § 57 Abs. 8 KFG vorläufig abgenommenen Kennzeichentafeln über Antrag des Zulassungsbesitzers wieder auszufolgen sind, wenn lediglich jener Mangel behoben wurde, der Gefahr im Verzug begründet, gleichzeitig aber andere festgestellte Mängel (insbesondere andere schwere Mängel) noch nicht behoben sind.

Bei der vorläufigen Abnahme handelt es sich um eine faktische Amtshandlung, die auf einem bestimmten Sachverhalt beruht. Wird der Nachweis erbracht, dass der Gefahr im Verzug begründende Mangel behoben wurde, liegt ein geänderter Sachverhalt vor und würde das Verweigern der Rückgabe der Kennzeichentafeln (selbst wenn noch andere nicht behobene Mängel vorliegen) ein unzulässiges Aufrechterhalten der faktischen Amtshandlung darstellen. Die Kennzeichentafeln müssten daher bei Nachweis, dass der Gefahr im Verzug begründende Mangel behoben ist, wieder zurückgegeben werden, es sei denn, es wird wegen allfälliger noch nicht behobener anderer schwerer Mängel gleichzeitig ein Zulassungsaufhebungsbescheid nach § 44 Abs. 1 lit. a KFG erlassen.

b. Nachweis für die Behebung des Gefahr im Verzug begründenden Mangels

Es stellt sich die Frage, welche Nachweise für die Behebung des „Gefahr im Verzug-Mangels“ anzuerkennen sind, insbesondere, ob eine Reparurrechnung einer Werkstätte, die nicht gem. § 57a KFG ermächtigt ist, schon als Nachweis zur Rückstellung der Kennzeichentafeln ausreicht.

Da mit der Verwendung nicht verkehrs- und betriebssicherer LKW im Straßenverkehr eine hohe Gefährdung verbunden ist, ist wohl ein sorgsamer Maßstab für die Beurteilung von Beweismitteln heranzuziehen. § 56 Abs. 1 KFG lässt (außer bei Unfallfahrzeugen) nur Gutachten gem. § 57 Abs. 1 oder Gutachten gem. § 57a Abs. 1 KFG zu. Die bloße Vorlage einer Reparurrechnung reicht daher nicht aus und müsste jedenfalls ein Gutachten einer gem. § 57 Abs. 2 KFG ermächtigten Stelle oder ein § 57a KFG-Gutachten einer ermächtigten Werkstätte als Nachweis vorgelegt werden.

zu §§ 56 bis 58:

Aufgrund der Bestimmungen der PBStV sind derzeit sämtliche Prüfstellen verpflichtet, Gutachten EDV-mäßig zu erstellen. Dies führt zur Zeit zu etwa 4800 einzelnen Datenbanken mit der Möglichkeit, parallele „Geisterdatenbanken“ zu führen (Pickerl-Skandal OÖ/Stmk).

Da die verwendeten Systeme zur Erstellung der Gutachten Datenkompatibel sein müssen, wird im Sinne der Qualitätssicherung, Datensicherheit und Verwaltungsvereinfachung vorgeschlagen, eine zentrale Datenbank einzuführen. Diese sollte überdies mit der Genehmigungsdatenbank bzw. Zulassungsdatenbank so kommunizieren, dass eine Vorlage eines Gutachtens gemäß §56 ff bei den Zulassungsvorgängen nicht mehr erforderlich ist.

Der Vorschlag wird von den Teilnehmern positiv bewertet, erscheint aber derzeit aufgrund eines fehlenden Onlinesystems (noch) nicht realisierbar.

zu § 58 iV mit §§ 103 und 134 KFG 1967:

Aufgrund von der BAV bekannten Verwaltungsstrafverfahren nach Prüfungen gemäß § 58 KFG 1967 und Vorliegen von zumindest schweren Mängeln wird festgestellt, dass von den Verwaltungsstrafbehörden 1. Instanz lediglich jene Mängel, die für den Lenker erkennbar waren, auch dem Zulassungsbesitzer angelastet werden.

Dies kommt vor allem auch dann vor, wenn der Zulassungsbesitzer aufgrund nicht oder absolut unzureichend durchgeführter Wartung des Fahrzeuges damit rechnen musste, dass das Fahrzeug schwere Mängel aufweist und damit nicht den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der aufgrund dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen entspricht.

Einschlägige Erkenntnisse des VwGH sagen jedoch aus, dass sich die Verantwortung der Zulassungsbesitzer nicht alleine auf die Fahrzeugteile beschränkt, die vom Lenker vor Antritt bzw. während der Fahrt erkennbar sind: Ist er selbst nicht in der Lage, dafür zu sorgen, dass das Fahrzeug den Vorschriften entspricht, so hat er andere Personen zu beauftragen, die für die Einhaltung dieser Vorschriften Sorge zu tragen haben – dieses entbindet ihn jedoch nicht von seiner Aufsichtspflicht.

In diesem Zusammenhang ist auch auffällig, dass die vom Zulassungsbesitzer direkt oder indirekt abhängigen Lenker teilweise strenger bestraft werden als die Zulassungsbesitzer selbst.

Für die Frage der Anlastung einer Verwaltungsübertretung für den Zulassungsbesitzer ist festzuhalten, dass häufig ein Abhängigkeitsverhältnis zwischen Lenker und Zulassungsbesitzer besteht. Die diesbezügliche Verantwortung des Zulassungsbesitzers sollte stärker berücksichtigt werden. Stellungnahmen von Sachverständigen sollen so formuliert sein, dass klarer hervorgeht, wer primär die Verantwortung trägt bzw. wem der Mangel (stärker) anzulasten ist.

Nur der Lenker und nicht der Zulassungsbesitzer kann ein Vormerkdelikt begehen (§ 30a FSG) und dies überdies in bezug auf schwere Mängel nur dann, wenn es sich dabei um Gefahr im Verzug handelt.

zu § 58:

1. Nichtzulassen einer Prüfung gemäß § 58 KFG durch den Lenker eines Fahrzeuges:

Bei Prüfungen nach § 58 Abs. 1 KFG können Organe der Straßenaufsicht bzw. die Kraftfahrbehörde Zulassungsschein und Kennzeichentafeln unverzüglich abnehmen, wenn die Verkehrssicherheit durch die weitere Verwendung des Fahrzeuges gefährdet werden würde. Nach § 102 Abs. 11 KFG hat der Lenker eines Kraftfahrzeuges auf Verlangen der Organe des Öffentlichen Sicher-

heitsdienstes oder der Straßenaufsicht diesen, sofern dies zum Zweck der Überwachung der Einhaltung der kraftfahrrechtlichen Vorschriften auf Straßen mit öffentlichem Verkehr erforderlich ist, die Teile, Ausrüstungs- und Ausstattungsgegenstände des von ihm gelenkten Fahrzeuges auf dem einfachsten Weg und ohne diese oder dritte Personen zu gefährden, zugänglich zu machen. Wenn nun der Lenker eines Kraftfahrzeuges es nicht ermöglicht, dass die überprüfenden Organe eine Zugangsmöglichkeit zum Fahrzeug erlangen, wird damit ausdrücklich der vorerwähnten Verpflichtung des § 102 Abs. 11 KFG zuwider gehandelt und besteht eine verwaltungsrechtliche Bestrafungsmöglichkeit. Die Weiterfahrt kann jedenfalls solange verhindert werden, solange die Amtshandlung andauert bzw. an dem Ort geprüft wird. Danach besteht jedoch das Risiko, dass ein möglicherweise nicht verkehrssicheres Fahrzeug wieder in den öffentlichen Verkehr zu entlassen wäre. Die in § 102 Abs. 12 KFG eingeräumten Zwangsmaßnahmen für die Organe des Öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Straßenaufsicht, treffen in solchen Fällen kaum zu. Eine Lösung ähnlich den Bestimmungen über den Verdacht einer Alkoholisierung, dass von einem Mangel mit Gefahr im Verzug auszugehen ist, wenn die Mitwirkung an einer Prüfung durch den Lenker verhindert wird, wird für eine allfällige KFG-Novelle vorgemerkt.

2. 10km/h Fahrzeuge – Prüfung an Ort und Stelle:

10 km/h Fahrzeuge unterliegen den Bestimmungen des § 58 KFG 1967. Wird bei einer Prüfung eines 10 km/h Fahrzeuges jedoch eine Gefährdung der Verkehrssicherheit festgestellt, so sind keine Zwangsmaßnahmen vorgesehen, da sich die Bestimmungen des § 58 KFG 1967 nur auf die Abnahme des Zulassungsscheins und der Kennzeichentafel beziehen.

Es wurde vorgeschlagen, die Bestimmungen des § 58 KFG 1967 dahingehend zu verändern, dass der weitere Betrieb eines 10 km/h Fahrzeuges bei einer Gefährdung der Verkehrssicherheit untersagt werden kann.

Bevor eine solche Lösung für eine KFG-Novelle vorgemerkt wird, sollen noch praktische Erfahrungen gesammelt werden, ob eine solche Lösung tatsächlich notwendig ist.

zu § 101 - Ladungssicherung:

Die bisher geltenden Bestimmungen über die Beladung und Sicherung der Ladung wurden durch die mit 1. Juli 2005 in Kraft getretene 7. Führerscheingesetz-Novelle exakter geregelt. Wer ein Fahrzeug lenkt dessen nicht gesicherte Beladung eine Gefährdung der Verkehrssicherheit darstellt und dies vor Antritt der Fahrt erkennen hätte müssen, begeht ein Vormerkdelikt gemäß § 30a Abs. 2 FSG. Eine entsprechende Ladungssicherung wird jedenfalls dann gegeben sein, wenn die Vorschriften der ÖNORM V5750 ff eingehalten werden.

Während für technische Mängel durch die Anlage 6 der PBStV Mängel, die Gefahr in Verzug darstellen, definiert sind, ist dies für Ladungssicherungsmängel derzeit nicht der Fall. Um eine einheitliche Vollziehung zu gewährleisten, sollen entsprechende Vorgaben für den Bereich der Ladungssicherung in einer kleinen Arbeitsgruppe erarbeitet werden.

zu § 102 KFG 1967:

Jeden Winter treten Schadensfälle durch von Fahrzeugen fallende Eisplatten auf. Es ist keine Bestimmung bekannt, die einen Lenker dazu verpflichtet, sein Fahrzeug vor Antritt der Fahrt derart zu reinigen, dass "Eisplatten, die geeignet sind eine Person zu verletzen oder eine Sache zu beschädigen, zu entfernen".

Dieser Punkt wird für eine der nächsten KFG-Novellen vorgemerkt. Festgehalten wird, dass dieses Thema nicht in den Bereich Ladungssicherung fällt.

zu § 103 Abs. 2 KFG – Akteneinsicht:

Im Protokollerlass der Kraftfahrreferententagung 2004 wurde festgehalten, dass im Rahmen des Administrativverfahrens nach § 103 Abs. 2 KFG dem Zulassungsbesitzer als Partei auch Einsicht im dem vorerwähnten Verfahren zugrunde liegende Verwaltungsstrafanzeige zu gewähren wäre (insbesondere unter Hinweis auf VwGH-Erkenntnis vom 20.2.2001, 2000/11/0291). Durch die Einsichtnahmemöglichkeit in die Verwaltungsstrafanzeige kann nicht ganz ausgeschlossen werden, dass bei Erkennen eines Deliktes, das mit bedeutenden Folgen für den Lenkberechtigungsbesitzer verbunden wäre (z.B. Entziehung der Lenkberechtigung) die Neigung für eine Lenkerauskunftsverweigerung steigen wird oder eine Angabe vorgeschoben wird, deren Verifizierung für die Behörden nicht oder nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand möglich wäre. Diese Situation verschärft sich umso mehr im Hinblick auf das nunmehr geltende Vormerksystem. Es erscheint daher zweckmäßig, eine Lösung zu finden, die die vorerwähnten Gefahren hintanhält.

Eine Vorsorge dafür zu treffen, dass dem Bürger keine Möglichkeit zur Einsichtnahme in die Verwaltungsstrafanzeige gewährt wird, erscheint schwer umsetzbar.

Es gibt auch ein VwGH-Urteil, welches aussagt, dass jemand trotz Verweigerung der Lenkerauskunft für das Grunddelikt bestraft werden kann. Der VwGH hat in dem genannten Fall argumentiert, dass die Wahrscheinlichkeit, dass der Zulassungsbesitzer das Fahrzeug gelenkt hat, sehr hoch ist (VwGH 10.8.1980, Gz 765/78; 12.2.1980, Gz 895/78; 25.9.1981, Gz 81/02/0050; 12.6.1986, Gz 86/02/0042).

zu § 106 KFG: Verwendung von Stehplätzen im Kraftfahrlinienverkehr:

Dürfen Personen im Kraftfahrlinienverkehr, der über eine Autobahn ohne Haltestellen und bei dementsprechender Geschwindigkeit führt, auf dafür vorgesehenen Stehplätzen befördert werden (Fahrzeuge der Klasse II bzw. A im Sinn der RL 2001/85/EG)?

Es gibt derzeit keine Bestimmung, die die Verwendung von Stehplätzen außerhalb des Nahverkehrs verbietet.

Entsprechende einschränkende Auflagen bei der Genehmigung, dass Stehplätze nur im innerstädtischen Nahverkehr verwendet werden dürfen, sind nicht vorgesehen.

Den Bereich des Kraftfahrrechts betrifft nur die Genehmigung, nicht aber die „Verwendung“ von Fahrzeugen im Kraftfahrlinienverkehr. Aus kraftfahrrechtlicher Sicht besteht kein Änderungsbedarf. Daher ist diesbezüglich nichts in die Genehmigung aufzunehmen.

zu § 112 - Genehmigung von Räumen von Fahrschulen:

Nach § 94 Abs. 1 Z. 8 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz sind bei der Genehmigung von Räumen von Fahrschulen nach dem Kraftfahrgesetz 1967 die Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen. Im Rahmen der Erteilung einer Fahrschulbewilligung bzw. der Genehmigung des Betriebes einer Fahrschule sowie von Außenkursbewilligungen hat die Kraftfahrbehörde u.a. zu prüfen, ob die für den Fahrschulbetrieb vorgesehenen Räumlichkeiten nach Größe, Beschaffenheit und Einrichtung einen sachgerechten Unterrichtsbetrieb zulassen (§ 64a Abs. 1 und 4 KDV iVm § 110 Abs. 1 lit. a und Abs. 4 sowie § 112 Abs. 1 und § 114 Abs. 5 lit. b KFG).

Eine zu dieser Fragestellung ergangene Anfragebeantwortung des BMWA wird diesem Protokoll beigelegt (GZ 179.785/4-II/B/7/02, GZ 461.201/14-III/3/02).

zu § 116 - Fahrschullehrerprüfung:

Im § 116 Abs.3 KFG 1967 ist für das Nichtbestehen einer Fahrlehrerprüfung bzw. Fahrschullehrerprüfung eine Wiederholungsfrist von mindestens zwei Monaten vorgesehen. Von Kandidaten wurde vorgebracht, dass diese Frist unter Berücksichtigung des Entfalls der Probefahrlehrerregelung als zu lange angesehen wird.

Eine Verkürzung der Dauer der Wiederholungsfrist könnte im Zuge einer Neuregelung der Fahrschullehrer-Ausbildung und -Prüfung zur Diskussion gestellt werden.

KDV

zu § 21d (5) KDV - Bestätigung für die Zulassung:

Gem. dieser Bestimmung kann eine Überprüfung ob das Fahrzeug entspricht, entfallen, wenn der Nachweis erbracht wird, dass das Fahrzeug seit der Ausstellung des COC-Dokuments nicht verändert wurde.

An diese Nachweise sind keine allzu strengen Maßstäbe anzulegen.

Es sind jedenfalls solche Nachweise zu akzeptieren, welche vom Bevollmächtigten oder einer Fach- bzw. Markenwerkstätte stammen. Auch entsprechende Nachweise aus den EU-Mitgliedsstaaten können akzeptiert werden.

zu § 64b - Bewusstseinsbildung bei Fahrschülern:

In Anlage 10a der KDV sind die Lehrinhalte für die theoretische (Fahr)Ausbildung festgehalten. Diese beziehen sich durchwegs auf rechtliche und technische Belange, Auswirkungen fehlerhaften Verhaltens im Straßenverkehr werden jedoch kaum oder gar nicht behandelt. Das aktuelle Verkehrssicherheitsprogramm des Landes Salzburg enthält auch die Befassung mit den Möglichkeiten einer (verstärkten) Bewusstseinsbildung bei Fahranfängern im Hinblick auf die mit dem Lenken eines Kraftfahrzeuges verbundene Verantwortung. Auch vom BMVIT wurde eine in diese Richtung zielende Initiative mit dem Versuch der Einbindung der Fahrschulen gestartet. Gerade das Bewusstmachen der oft bedeutsamen Folgen für Leib und Leben von Menschen bei fehlerhaftem Verhalten im Straßenverkehr könnte jedoch einen wesentlichen Beitrag im Interesse der Verkehrssicherheit darstellen und die Fahrausbildung wertvoll ergänzen.

Dem Anliegen, Pilotprojekte mit Fremdmoderatoren auf die Theorieausbildung anzurechnen, kann auf Basis der geltenden Rechtslage nicht entsprochen werden, da ein Moderator kein Fahrschullehrer ist und daher auch keinen Theorieunterricht halten darf. Inhalte des Lehrplans dürfen nicht substituiert werden.

Tagung der Kraftfahrreferenten der Länder 2005 18. und 19. Oktober Anras in Osttirol

Ergebnisse der Technikerrunde

KFG 1967

zu § 6 Genehmigung von landwirtschaftlichen Anhängern; Bremsanlagen:

Problemstellung:

da der Bestand an Zugfahrzeugen mit Einleiterbremsanlagen verbreitet gegeben ist, und ein und derselbe Anhänger von Zugfahrzeugen mit Einleiterbremsanlagen, sowie von Zugfahrzeugen mit Zweileiterbremsanlagen gezogen werden soll, werden weiterhin Anhänger, ausgerüstet mit beiden Bremsanlagen genehmigt.

Ergebnis:

die Diskussion ergab, dass für solche Anhänger die Genehmigung unter der Auflage einer höchsten zulässigen Geschwindigkeit von 25 km/h erteilt wird, wobei an der Rückseite des Anhängers eine 25 km Tafel anzubringen ist.

Diese Geschwindigkeitsgrenze gilt für beide Verwendungsmöglichkeiten, sowohl für den Betrieb des Anhängers mit der Einleiterbremsanlage, als auch für den Betrieb des Anhängers mit der Zweileiterbremsanlage.

Eine wechselweise Zuordnung von 25 km/h oder 40 km/h, entsprechend der Verwendung des jeweiligen Bremssystems, ist nicht zulässig, da ein- und demselben Fahrzeug nicht zwei unterschiedliche Höchstgeschwindigkeiten zugeordnet werden können.

zu § 11 KFG: Alternative Antriebssysteme

Problemstellung: Gibt es schon Erfahrungen bei der Genehmigung von Fahrzeugen mit Antrieb durch alternative Energie, wie Wasserstoff oder Brennstoffzelle?

Ergebnis: Die Umfrage ergab, dass bei den Ländern keine Erfahrungen mit Fahrzeugen mit Antrieb durch Wasserstoff oder Brennstoffzellen bestehen.

zu § 33 KFG - Umbau auf Wohnmobil:

Problemstellung: Welche Kriterien sind bezüglich der nachträglich eingebauten Sitzplätzen zu erfüllen?

Ergebnis: Für die Genehmigung nachträglich eingebauter Sitze sind folgende Nachweise erforderlich:

- hinsichtlich der Sitzfestigkeit entsprechend der RL 74/408/EWG über Sitze
- hinsichtlich der Verankerungen der Sicherheitsgurte entsprechend RL 76/115/EWG
- hinsichtlich der Sicherheitsgurte entsprechend RL 77/541/EWG.

Entsprechend der RL 77/541/EWG sind für Sitze in Fahrtrichtung jedenfalls Dreipunktgurte und bei solchen gegen die Fahrtrichtung jedenfalls Beckengurte vorzuschreiben.

Sitze quer zur Fahrtrichtung brauchen entsprechend der RL derzeit nicht mit Gurten ausgerüstet zu werden.

zu § 33 KFG:

Problemstellung: Fahrzeug der Klasse L7e (POLARIS) mit EU-Betriebserlaubnis. Es liegt ein Antrag auf Ausrüstung mit einem Schneeräumsystem vor.

Es stellt sich die Frage, ob entsprechende Änderungen in anderen Bundesländern bereits durchgeführt wurden bzw. diese werden. Unter welchen Auflagen bzw. Nachrüstungen könnte dies möglich sein (eventuell unter Berücksichtigung des Erlasses ZI.: 190500/7-II/B/5/00 vom 31.05.2000).

Ergebnis: Das Fahrzeug bleibt der Klasse L7e zugehörig. Die Anbauplatte wird als zusätzlicher Anbauteil betrachtet und die daran angebauten Geräte als Ladung.

zu § 33 KFG 1967 – Änderungskatalog:

Problemstellung: Erlass ZI. 190500/2-II/ST4/04 (Änderungsliste), Frontschutzbügel.

Hier ist vorgeschrieben: „erforderliche zusätzliche Nachweise werden bei Prüfung festgelegt“.

Andererseits wird keine Eintragung in das Genehmigungsdokument vorgeschrieben.

Ergebnis: Bei der nächsten Überarbeitung der Änderungsliste (voraussichtlich im Frühjahr 2006) sollte in der Spalte „hat zur Folge“ die Eintragung „E“ vorgenommen werden.

KDV

zu § 4 Abs. 4 KDV Laufflächenbreite bei Beurteilung der Profiltiefe:

Problemstellung: Die Tiefe der für die Ableitung des Wassers von der Lauffläche des Reifens erforderlichen Vertiefungen des Laufstreifens (Profiltiefe) muss im mittleren Bereich der Lauffläche, der etwa drei Viertel der Laufflächenbreite einnimmt, - bei PKW - am gesamten Umfang mindestens 1,6 mm betragen. Ebenso werden bei PKW entsprechende Indikatoren in den Profilirillen vorgeschrieben, welche deutlich erkennbar machen sollen, ob die Mindesttiefe der Vertiefungen erreicht ist.

Die Praxis hat gezeigt, dass bei einigen am Markt befindlichen modernen Reifenprofilen die mit Indikatoren versehenen Profilirillen sich nur etwa über die halbe Laufflächenbreite verteilen. Es stellt sich somit die Frage, ob bei der Beurteilung einer ausreichenden Profiltiefe in solchen Fällen

die durch die Indikatoren begrenzte Breite oder unabhängig davon der mittlere Bereich der Lauffläche, über etwa drei Viertel der Laufflächenbreite, maßgebend ist.

Ergebnis: Der Text in der Richtlinie 89/459/EWG, aus der diese Formulierung stammt, bezieht sich auf die Profiltiefe des „Hauptprofils“ der Lauffläche. Als „Hauptprofil“ gelten die breiten Profilrillen im mittleren Bereich der Lauffläche, der etwa drei Viertel der Laufflächenbreite einnimmt. Da die Laufflächenbreite eines Reifens nicht als Maß vorliegt und an sich nur sehr ungenau bestimmt werden kann, und wie auch der Ausdruck „etwa“ indiziert, handelt es sich bei dieser Angabe nur um eine ungefähre Beschreibung des Bereiches, der gemeint ist. Bei der Beurteilung der Profiltiefe sollten daher, falls vorhanden, nur jene Profilrillen in Betracht gezogen werden, die mit Indikatoren ausgestattet sind.

zu § 4 Abs. 4c KDV und RL 92/23/EWG, Anhang IV - Verwendung von Winterreifen nur an einer Achse

Problemstellung: Im Protokoll der KFR-Tagung im Oktober 2000 in Gödersdorf wurde festgestellt, dass die Verwendung von Winterreifen an nur einer Achse eines Kraftwagens mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 3500 kg und einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h nach Gemeinschaftsrecht zulässig ist und eine Änderung der KDV in Aussicht gestellt, die allerdings noch nicht erfolgt ist.

Auch Fahrschulen haben diese Feststellung schon aufgegriffen.

Ist es denkbar, dass Typgenehmigungen von Reifen die Verwendung an allen Rädern vorschreiben?

Falls dieser sicherheitstechnische Rückschritt tatsächlich umgesetzt werden muss, muss auch die Vorschrift über die Verwendung von Winterreifen mit Profiltiefen um 4 mm (§ 4 Abs. 4c KDV) angepasst werden.

Ergebnis: Die Bestimmungen in der Richtlinie 92/23/EWG Anhang IV, Abs. 3.2 betreffen die Montage der Bereifung von Fahrzeugen für die Erlangung einer EU-Betriebserlaubnis und können nicht auf die Bedingungen, die für den weiteren Betrieb des Fahrzeuges, insbesondere für die Verwendung von Matsch- und Schneereifen, gelten, angewendet werden. Es kann somit nicht argumentiert werden, dass bei Einhaltung der Bestimmungen der Richtlinie (achsweise Verwendung von Reifen gleicher Type) die Vorschriften über die Verwendung von Matsch- und Schneereifen des § 4 Abs.4c KDV 1967 nicht eingehalten sein müssen, da es sich um völlig unterschiedliche Sachverhalte handelt. Bei der EU-Richtlinie handelt es sich um Bestimmungen für die Erlangung einer Betriebserlaubnis, und bei den KDV-Vorschriften um die Ausrüstung eines Fahrzeuges für den sicheren Betrieb bei besonderen Fahrbahnzuständen.

Die diesbezügliche Aussage im Protokoll der KFR-Tagung im Oktober 2000 in Gödersdorf kann nicht aufrechterhalten werden und wird daher aufgehoben.

zu § 21d KDV:

Problemstellung: Wie der BAV aus Gesprächen mit Fahrzeugimporteuren und Anfragen aus Zulassungsstellen bekannt wurde, sind in manchen Bestätigungen für die Zulassung wesentliche

Abweichungen von den Daten in den Übereinstimmungsbescheinigungen festzustellen, wobei die Daten in der Übereinstimmungsbescheinigung mit den tatsächlichen Daten und den Daten im Beschreibungsbogen übereinstimmen. Dies betrifft auch leicht überprüfbare Merkmale wie zB die Anzahl der Zylinder oder Datum der Genehmigung. Es handelt sich dabei augenscheinlich meist um Schreibfehler.

Ergebnis: Es wird seitens der BAV darum ersucht, bei der Erstellung der Daten in der Bestätigung für die Zulassung mehr Sorgfalt walten zu lassen.

§ 21 d(5) KDV: Bestätigung für die Zulassung: Fehler im COC-Dokument:

Problemstellung: Immer wieder kommt es vor, dass bei Ausstellung einer Bestätigung für die Zulassung Fehler im COC-Dokument erkannt werden. Diesbezüglich wurde bereits in einem § 34 Arbeitskreis (179.415/0002-II/ST4/2004 vom 14.11.2004) entschieden, dass ein COC-Dokument in die § 21d Bestätigung zu übernehmen ist, auch einschließlich allfälliger Fehler.

Ergebnis: Da die Vorgangsweise bei fehlerhaften Angaben im COC-Papier gesetzlich nicht geregelt ist, wird eine individuelle Entscheidung entsprechend des konkreten Fehlers, vorgeschlagen. Es bieten sich die folgenden Möglichkeiten an:

- Handelt es sich offensichtlich um einen Schreibfehler (z.B.: Zylinderzahl), so kann mit dem richtigen Wert weitergearbeitet werden.
- Erscheinen beispielsweise Messergebnisse nicht plausibel (z.B.: Wert für den Nahfeldpegel, der aber mit dem Wert auf dem Fabrikschild übereinstimmt), so ist der angegebene Wert zu verwenden.
- Sind Daten so zweifelhaft, dass die Zuordnung von Fahrzeug und COC-Dokument in Frage zu stellen ist, so ist eine Bestätigung zu verweigern. Bei Nachweis der entsprechenden Daten besteht die Möglichkeit einer Einzelgenehmigung.

Jedenfalls ist die BAV, Ing. Wurst über das fehlerhafte COC-Dokument zu informieren, damit weitere Schritte unternommen werden können.

Allgemeines:

Problemstellung: Auf Grund unterschiedlicher Interpretationen wird vorgeschlagen, in der Technikkerrunde das Thema „Ausnahmekontingente für Kleinserien“ zu diskutieren. Angestrebt werden sollte eine einheitliche Vorgangsweise im Hinblick auf die Vorgaben gemäß Artikel 8 und Anhang 12 der Richtlinie 70/156/EWG.

Ergebnis: Im Zuge der Diskussion wurde festgestellt, dass der konkrete Anlassfall (Einzelgenehmigung Ford Mustang 2005) nicht unter die Bestimmungen über „Ausnahmekontingente für Kleinserien“ gem. der Rili. 70/156 EWG fällt, da es sich um ein Großserienprodukt handelt, das, ohne EU-Betriebserlaubnis, importiert wird und national einzeln genehmigt werden soll. Hier ist gemäß Erlass Zl. 190.500/3-II/A/5/98 vom 29.06.1998 über „Genehmigung von außerhalb des EWR-Raumes importierten Fahrzeugen der Klasse M1 –Fahrzeuge ohne EU-Betriebserlaubnis“ vorzugehen.