



BMVIT - II/ST4 (Rechtsbereich Kraftfahrwesen und Fahrzeugtechnik)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien
DVR 0000175
email: st4@bmvit.gv.at

GZ. BMVIT-170.303/0003-II/ST4/2009

Bitte Antwortschreiben unter Anführung der Geschäftszahl
(wenn möglich) an die oben angeführte e-mail-Adresse richten.

An alle
Landeshauptmänner



*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

Straße und Luft

Wien, am 21.12.2009

**Betreff: Tagung der Kraftfahrreferenten der Länder am 6. und 7. Oktober 2009 in
Klagenfurt; Protokoll**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelt eine Zusammenstellung der in der Tagung vom 6. und 7. Oktober 2009 in Klagenfurt mit den Verkehrsreferenten der Bundesländer über kraftfahrrechtliche und kraftfahrtechnische Fragen erarbeiteten Ergebnisse.

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

Beilage: Protokoll

Mit freundlichen Grüßen

Für die Bundesministerin:

Dr. Wilhelm Kast

Ihr(e) Sachbearbeiter/in:

Mag. Astrid Pansi

Tel.: +43 (1) 71162 65 5512

Fax: +43 (1) 71162 65 5073

e-mail: astrid.pansi@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt

info@bmvit.gv.at

www.bmvit.gv.at

Dynamik mit Verantwortung

Protokoll

über die Besprechung mit den Kraftfahrreferenten der Bundesländer am 6. und 7. Oktober 2009 in Klagenfurt¹

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

Zum Kraftfahrzeuggesetz (KFG) 1967:

zu § 4:

Plakatwechselträger

Problemstellung:

An Sightseeingbussen sind Plakatwechselträger aufgetaucht. Diese sind leicht zu demontieren und werden daher als Ladung angesehen. Gemäß eines Gutachten eines Verkehrssicherheitssachverständigen in Wien stellen diese eine Gefährdung der Verkehrssicherheit dar.

Nachdem eine Versagung einer fix montierten Anlage von einem UVS aufgehoben worden ist, stellt sich die Frage, ob der Schluss des Gutachtens eine Beanstandung als Vorschriftsmangel gemäß § 4 bei einer § 56-Überprüfung zulässt.

Ansonsten wird angeregt ein dezidiertes Verbot von Plakatwechselträgern vorzusehen.

Ergebnis:

Da eine Benützung des über Straßen befindlichen für die Sicherheit des Straßenverkehrs in Betracht kommenden Luftraumes zu verkehrsfremden Zwecken vorliegt, bedarf es einer Bewilligung gem. § 82 Abs. 1 StVO. Die Verwendung von Plakatwechselträgern mit eingesetzten Leuchtmitteln, wodurch Licht nach hinten ausgestrahlt wird, welches gem. § 20 Abs. 7 KFG verboten ist, ist unzulässig.

zu § 4:

Überschreitung der Breite durch Container

Problemstellung:

Wie ist bei einem Containertransport vorzugehen, wenn der Container z.B. eine Breite von 3 m aufweist („Mobiler“ Fahrzeuge)? Ist der § 101(5) oder der § 39 anzuwenden?

Bei § 39 fehlt aber eine Genehmigungsvoraussetzung, da ja die Fahrzeuge mit Normcontainer mit 2,55m ausgestattet werden können, sofern nicht unteilbares Ladegut geschützt transportiert werden soll.

Ergebnis:

Mit der 30. KFG-Novelle wurde klargestellt, dass die zulässigen Grenzwerte für die Abmessungen der Fahrzeuge auch die Wechsellaufbauten und genormten Frachtstücke wie zB Container umfassen. Somit sind die Container im Rahmen der Fahrzeuggenehmigung zu berücksichtigen. Sofern die in § 4 Abs. 6 KFG angegebenen Maße überschritten werden, ist die Auflage in der Genehmigung zu vermerken, dass für die beabsichtigte Route eine Genehmigung gem. § 39 erforderlich ist. Ist dies nicht der Fall so ist keine zusätzliche Genehmigung erforderlich.

zu § 20 Abs. 5:

Blaulicht für Suchhundestaffel

Problemstellung:

Die ÖHU benötigt für notwendige Einsatzfahrten zu Einsatzörtlichkeiten für Privatfahrzeuge der Mitglieder die Bewilligung Blaulicht führen zu dürfen. Teilweise wurden solche Bewilligungen erteilt; Anträge wurden jedoch auch unter dem Hinweis, dass eine Bewilligung nur erteilt wird, wenn die Fahrzeuge auf die Organisation angemeldet sind, abgelehnt.

Ergebnis:

Diesbezüglich kann keine allgemein gültige Aussage getroffen werden. Voraussetzung für die Erteilung einer Bewilligung ist, dass die Organisation in den Katastrophenhilfsdienst des Landes eingebunden ist. Daher ist im Einzelfall eine Zustimmung der zuständigen Stelle für den Katastrophenhilfsdienst des Landes einzuholen. Das Fahrzeug muss nicht zwingend auf die Organisation (Verein) zugelassen sein. Der Zulassungsbesitzer und das konkrete Fahrzeug sind jedenfalls im Bescheid anzugeben.

Blaulicht für Bergrettungsdienst

Problemstellung:

Im Rahmen der 30. KFG-Novelle wurde im § 20 Abs. 5 lit. c KFG ausdrücklich die Möglichkeit eingeräumt, für den "Bergrettungsdienst" die Berechtigung zur Anbringung von Blaulicht vorsehen zu können. Da nunmehr die Fahrzeuge des Bergrettungsdienstes im selben Tatbestand wie jene des Rettungsdienstes angeführt sind, wird zu klären sein, ob an die Fahrzeuge des Bergrettungsdienstes die selben Maßstäbe hinsichtlich ihrer Ausstattung wie an die Fahrzeuge des Rettungsdienstes anzulegen sind.

Ergebnis:

An die Fahrzeuge des Bergrettungsdienstes sind nicht dieselben Maßstäbe hinsichtlich ihrer Ausstattung, wie an die Fahrzeuge des Rettungsdienstes anzulegen, da nicht der Transport von Verunglückten im Vordergrund steht. Diese Fahrzeuge wurden auch bisher schon unter dem Tatbestand öffentlicher Hilfsdienst genehmigt.

Blaulicht für Notarzt

Problemstellung:

Es handelt sich um einen Notarzt der einen Ordinationssitz besitzt und somit in keine der Erteilungsvoraussetzungen des § 20 Abs. 5 KFG fällt.

Sein PKW (Privat KFZ) ist offensichtlich auch kein Fahrzeug das für die Verwendung bestimmt ist - für den Rettungsdienst (wie im § 20 Abs. 5 lit. c) vorgesehen). Auch die sonstigen Normen des Abs. 5 aufgezählt in den lit. d), e), f) oder h), sind nicht geeignet, die Tätigkeit von Notärzten zu erfassen, obwohl dies durchaus als sinnvoll erachtet wird.

Ergebnis:

Vorerst ist diesbezüglich restriktiv vorzugehen. Es gibt derzeit keine Möglichkeit Blaulicht für ein Privatfahrzeug eines Notarztes zu bewilligen.

zu § 20 Abs. 6a:**Entfernung von Blaulicht**

Aus der Formulierung des § 20 Abs. 6a KFG nach Maßgabe der 30. KFG-Novelle könnte bei enger Auslegung angenommen werden, dass die Entfernung von Scheinwerfern und Warnleuchten mit blauem Licht nur bei einem Widerruf der Bewilligung nach § 20 Abs. 5 KFG erforderlich wäre. Da in der Verwaltungspraxis im Rahmen der Bewilligungen nach § 20 Abs. 5 KFG sehr oft vorgeschrieben wird, das Blaulicht nur während gewisser Zeiträume am Fahrzeug anbringen zu dürfen, wird um Klarstellung gebeten, dass die Entfernung solcher Scheinwerfer und Warnleuchten mit blauem Licht nicht nur im Fall des Widerrufs der

einschlägigen Bewilligung zu erfolgen hat, sondern natürlich auch nach Maßgabe der behördlichen Bescheidvorschreibungen bei Bewilligungen gemäß § 20 Abs. 5 KFG.

Ergebnis:

Es wird klargestellt, dass die Entfernung solcher Scheinwerfer und Warnleuchten mit blauem Licht auch nach Maßgabe der behördlichen Bescheidvorschreibungen bei Bewilligungen gem. § 20 Abs. 5 KFG zu erfolgen hat.

Unbefugte Anbringung von Blaulicht – Entfernung

Unter Berücksichtigung von § 20 Abs. 6a KFG idF der 30. KFG-Novelle setzt ein behördlicher Auftrag, ein Blaulicht von einem Fahrzeug entfernen zu müssen, voraus, dass eine Bewilligung nach § 20 Abs. 5 KFG widerrufen worden ist oder es sich um ein Fahrzeug handelt, das unter die Bestimmung des § 20 Abs. 1 Z. 4 KFG fiel und nicht mehr als solches Fahrzeug verwendet wird. Kann jedoch auch bei anderen Fahrzeugen, bei denen die vorerwähnten Voraussetzungen nicht vorliegen und bei denen Blaulicht unbefugter Weise angebracht ist, die Entfernung dieses Blaulichtes zulässiger Weise kraftfahrbehördlich durchgesetzt werden?

Ergebnis:

Dieser Fall ist nicht ausdrücklich geregelt. In Analogie zu den bestehenden Regelungen kann die Entfernung des Blaulichtes jedoch durchgesetzt werden.

zu §§ 24 und 24a:

Möglichkeit der Anordnung durch LH

Der Angestellte einer ermächtigten Einrichtung ist wegen einer Verurteilung nach § 302 StGB nicht mehr vertrauenswürdig.

Derzeit besteht keine gesetzliche Grundlage und Möglichkeit diesen Angestellten zu „sperren“ da keine analoge Regelung zu § 57a Abs.2a KFG (den Anordnungen des LH ist unverzüglich Folge zu leisten) vorgesehen ist. Dies erscheint rechtspolitisch als ein nicht erwünschter Zustand, da gerade diesem Personenkreis nach ho. Ansicht ein besonderes Maß an Vertrauenswürdigkeit zukommen muss.

Ergebnis:

Dieser Punkt wird für die nächste KFG-Novelle vorgemerkt. Bis dahin kann dieser Fall lediglich unter den Tatbestand der Vertrauenswürdigkeit subsumiert werden.

zu § 31a:

Einzelgenehmigungen nach der RL 2007/46/EG

Problemstellung:

Für die Erteilung einer Einzelgenehmigung, mit Dateneingabe in die Genehmigungsdatenbank, entsprechend dem § 31a KFG sind derzeit die erforderlichen Voraussetzungen nicht gegeben.

So ist z.B. noch keine Landesprüfstelle als Technischer Dienst benannt, die erforderlichen Antragsdaten und der Einzelgenehmigungsbogen sind nicht näher definiert.

Der Einzelgenehmigungsbogen kann derzeit auch nicht mit dem elektronischen KFZ-Genehmigungssystem erstellt und in die Genehmigungsdatenbank übermittelt werden.

In der TP 298 der Bundesverwaltungsabgabenverordnung ist eine Verwaltungsabgabe nur für Einzelgenehmigungen gem. § 31 Abs. 2 KFG vorgesehen. Bei einer Einzelgenehmigung nach § 31a KFG kann daher keine Verwaltungsabgabe verrechnet werden.

Der im Absatz 8 geregelte Aufwandsersatz kann nur verrechnet werden, wenn Prüfungen als Technischer Dienst durchgeführt wurden, nicht jedoch für Genehmigungen auf Grund vorgelegter Prüfungen oder für Dateneingaben bei Annerkennung einer Einzelgenehmigung nach der Richtlinie 2007/46/EG aus einem anderen Mitgliedsstaat.

Ergebnis:

Da seitens der europäischen Kommission noch nicht geklärt ist, wie der Beschreibungsbogen aussehen soll und in welchem Umfang die Prüfung durchzuführen ist, wird vorerst wie bisher vorgegangen (Genehmigung gem. § 31 KFG).

Der seitens der Länder abgegebene Vorschlag bezüglich der Vergebührung wird mit der Bitte um rasche Änderung an das Finanzministerium weitergeleitet.

zu § 37:

Nacherfassung von Fahrzeugen

Problemstellung:

-- Nacherfassung von Fahrzeugen, die lange nicht zugelassen waren (zumindest seit Anfang 1999 nicht mehr zugelassen) und noch nicht im Zulassungssystem erfasst sind.

Seitens des VVO wurde das Problem aufgezeigt. Im Zeitraum Jänner bis August 2009 waren bereits 5.200 solcher Fahrzeuge nachzuerfassen. Das bedeutet viel Aufwand und es ist unklar, wer das durchzuführen hat: Zulassungsstelle – Behörde - Landesprüfstelle?

Im Hinblick darauf, dass Zulassungsstellen keine technischen Daten erfassen sollten, die Daten in der Regel aus alten Typenscheinen zu übernehmen sind, was ein gewisses know-how erfordert, dürfte es am zweckmäßigsten sein, wenn die technischen Daten solcher Fahrzeuge von den Landesprüfstellen erfasst werden.

Ergebnis:

Diesbezüglich gibt es unterschiedliche Vorgehensweisen in den Ländern, welche beibehalten werden können:

- Eingabe durch Generalimporteur
- Eingabe durch örtlich zuständigen Landeshauptmann gegen Kostenersatz
- Eingabe durch den Versicherungs Koordinator der jeweiligen Versicherung bei der Zulassungsstelle

zu § 42:

Behördliche Änderung von Eintragungen in der Zulassungsbescheinigung - Anzeigepflicht für den Zulassungsbesitzer

Problemstellung:

Oftmals werden Postleitzahlen von Gemeinden oder Wohnadressen inkl. Straßen- oder Ortsteilbezeichnungen behördlich geändert, wodurch auch Eintragungen in den Zulassungsbescheinigungen berührt werden.

Damit verbunden stellt sich die Frage, ob in solchen Fällen gegen den Zulassungsbesitzer eines Kraftfahrzeuges ein Verwaltungsstrafverfahren wegen Begehung einer Verwaltungsübertretung nach § 42 Abs 1 KFG eingeleitet und durchgeführt werden kann, wenn dieser es trotz behördlicher Aufforderung unterlässt, die maßgeblichen Änderungen anzuzeigen.

Ergebnis:

Derartige Änderungen hat der Zulassungsbesitzer nicht zu vertreten und es kann daher gegen ihn ein Verwaltungsstrafverfahren nicht wirksam durchgeführt werden. Die Bestimmung in § 42 Abs 1 KFG richtet sich an den Zulassungsbesitzer - für den Fall, dass dieser Änderungen seiner Wohnadresse etc. nicht rechtzeitig der Behörde anzeigt, um nachhaltig zu gewährleisten, dass behördliche Schriftstücke rechtswirksam zugestellt werden können.

zu § 45:

Probefahrten

Problemstellung:

Eine protokollierte Einzelfirma (natürliche Person), die Inhaberin einer Bewilligung zur Durchführung von Probefahrten gemäß § 45 Abs. 1 KFG 1967 ist, wird auf Grund der Bestimmungen des Umgründungssteuergesetzes in eine juristische Person eingebracht.

Ist in diesem Fall auf Antrag der juristischen Person eine neue Bewilligung gemäß § 45 Abs. 1 KFG 1967 zu erteilen oder genügt eine Änderung des Namens in der Zulassungsbescheinigung durch die beliebige Zulassungsstelle?

Ergebnis:

Wenn sich der Adressat geändert hat, sollte die Behörde so vorgehen, dass keine neuerliche Probefahrtbewilligung erteilt werden muss. Eine Möglichkeit wäre ein Feststellungsbescheid mit folgendem Inhalt: „Es wird festgestellt, dass der Bescheidadressat nunmehr ... zu lauten hat.“

zu § 49:

Ausgabe einer 3. Kennzeichentafel

Problemstellung:

Bei der Anbringung eines Aufbaus am Heck eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers wird in der Regel das Kennzeichen verdeckt. Fahrzeuglenker behelfen sich in vielen Fällen damit, anstelle des behördlich zugewiesenen Kennzeichens ein „eigenes Kennzeichen“ herzustellen und am Aufbau anzubringen. Damit besteht aber die Gefahr, dass sie bei Herstellung und Verwendung dieses „Kennzeichens“ eine Übertretung nach § 224 StGB begehen.

Es sollte analog zur Regelung des § 49 Abs 3 Z 3 KFG 1967 (auf der Anhängerkupplung des Kraftfahrzeuges montierte Fahrradträger) eine entsprechende Regelung geschaffen werden, dass der Zulassungsbesitzer zusätzlich zu den behördlich zugewiesenen Kennzeichentafeln eine weitere Kennzeichentafel beantragen kann, die dann am Aufbau montiert werden darf.

Ergebnis:

Es wird vorerst abgewartet, ob betroffene Interessengruppen an das BMVIT herantreten. Dann kann eine KFG-Änderung vorbereitet werden.

zu § 57a Abs. 3:

Begutachtungsfristen

Problemstellung:

Im KFG wären nachfolgende Punkte der Tabelle zu ändern bzw. fehlen die Hintergründe für eine Zuordnung:

1. Begutachtungsfristen für Sonderkraftfahrzeuge:

Wenn es sich um eine land- und forstwirtschaftliche Zugmaschine auf Gleisketten (§3 Abs. 1 Ziff.3.1) handelt- dann gilt die 3/2/1 Regelung, wenn es eine andere Art (§3 Abs. 1 Ziff..... 3.2) handelt – dann jährlich.

2. Begutachtungsfristen für auswechselbare Iof-Maschinen (Klasse S):

Ist die 3/2/1 Regelung wie bei landwirtschaftlichen Anhängern anzuwenden?

Im § 2 KFG wird eine selbstfahrende Arbeitsmaschine als Kraftfahrzeug und eine Zugmaschine als Kraftwagen bezeichnet. Es ergibt sich somit, dass ein Sonderkraftfahrzeug keine Zugmaschine und somit kein Kraftwagen sein kann, da ein Kraftwagen gem. §2 Abs. 1 Z 3 mindestens 4 Räder aufweisen muss.

Ergebnis:

Für die in § 57a Abs. 3 ausdrücklich genannten Fahrzeuge gilt die 3-2-1 Regelung. Für alle anderen Fahrzeuge kommt die jährliche Begutachtungsfrist zum Tragen. Diesbezüglich ist keine Änderung vorgesehen.

zu § 57a Abs. 5:

Zentrale Erfassung gestohlener oder in Verlust geratener Begutachtungsplaketten und Begutachtungsstellenstempel

Problemstellung:

Es wurde beim BMVIT angefragt, ob im Hinblick auf den bei den Ländern anfallenden Aufwand hinsichtlich der Information über gestohlene oder in Verlust geratene Begutachtungsplaketten und Begutachtungsstellenstempel eine verwaltungsökonomische Lösung in Form einer zentralen Erfassung möglich ist. Es wird um Bekanntgabe über den aktuellen Stand hierzu gebeten.

Ergebnis:

Diesbezüglich liegt bereits ein Konzept für die Plakettendatenbank vor. In dieser Datenbank sollen nicht nur gestohlene oder in Verlust geratene Begutachtungsplaketten erfasst werden, sondern auch gestohlene oder in Verlust geratene Begutachtungsstellenstempel. Es ist der Wunsch der Länder, dass es zu einer raschen Umsetzung kommt.

zu § 58 Abs. 4:

örtliche Zuständigkeit

Problemstellung:

Von erstinstanzlichen Behörden angrenzender Bundesländer, in deren örtlichen Wirkungsbereich Fahrzeuge gemäß § 58 KFG überprüft wurden, wurden Akten zur Einhebung der Kosten nach § 58 Abs.4 KFG an erstinstanzliche Behörden, in deren Wirkungsbereich sich der Sitz des Unternehmens (es handelte sich um Firmenfahrzeuge) befindet „zuständigkeitshalber“ unter Berufung auf § 3 Ziff. 2 AVG abgetreten.

Es wird die Rechtsansicht vertreten, dass der Kostenersatz nach § 58 Abs.4 KFG von der Kraftfahrbehörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich die Überprüfung gem. § 58 KFG durchgeführt wurde, einzuheben ist.

Eine Abtretung nach § 3 AVG an die für den Wohnsitz oder die für den Sitz der Unternehmung örtlich zuständige Kraftfahrbehörde ist unzulässig, da sich die Zuständigkeit aus §§ 58 (1), (4) KFG iVm. § 2 Abs.2 PBStV ergibt und das AVG nur subsidiär gilt.

Ergebnis:

Nach Möglichkeit ist der Kostenersatz sofort vor Ort einzuheben. Sonst ist zu unterscheiden, ob es zu einer Anzeige kommt oder nicht. Ist die für die Durchführung der Kontrolle zuständige Behörde auch Strafbehörde, so hat diese den Kostenersatz vorzuschreiben. Ist dies nicht der Fall, so kann die Vorschreibung des Kostenersatzes an die zuständige Strafbehörde delegiert werden.

zu § 102:

Entfernung von Eisplatten vom Fahrzeug

Problemstellung

Im Protokoll der Kraftfahrreferententagung 2005 (BMVIT-170.303/0001-II/ST4/2006) ist zu § 102 KFG festgehalten, dass keine Bestimmung bekannt sei, die einen Lenker dazu verpflichte, 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 werde jedoch für eine der nächsten KFG-Novellen vorgemerkt. Es wird um Information über den Stand der Umsetzung hiezu gebeten.

Ergebnis:

Da dieser Punkt bereits Inhalt des Entwurfes der 30. KFG-Novelle war, jedoch im Begutachtungsverfahren überwiegend abgelehnt wurde, wird ein neuerlicher Versuch nicht ins Auge gefasst.

zu § 102 Abs. 3:

SMS-Schreiben

Problemstellung:

Noch immer ungelöstes Problem ist das SMS-Schreiben während der Fahrt. Gilt dieser Vorgang ebenfalls als Telefonieren?

Ergebnis:

Gem. des Erkenntnisses des VwGH vom 14.07.2000 (GZ. 2000/02/0154) umfasst das im § 102 Abs. 3 KFG geregelte Verbot für den Lenker, während des Fahrens ohne Verwendung einer Freisprecheinrichtung zu telefonieren, jede Verwendung eines Handys ohne Freisprecheinrichtung zu Fernsprechzwecken, wie etwa auch aus welchen Gründen immer gescheiterte Versuche, das Mobiltelefon während des Lenkens (ohne Freisprecheinrichtung) in Betrieb zu nehmen. Es bestehen daher keine Bedenken, wenn „SMS-Schreiben“ unter das Verbot des § 102 Abs. 3 KFG subsumiert wird.

zu § 102 und 103

ausländische Fahrzeuge

Problemstellung:

Der gesamte Abschnitt II des KFG mit dem Überbegriff „Bauart und Ausrüstung der Kraftfahrzeuge und Anhänger“ gilt nur für inländische KFZ jeweils i.V.m. § 102 oder § 103, weil eben Bauart und Ausrüstung der KFZ landespezifisch geregelt sind (§ 1 KFG).

Den Strafbehörden stellt sich das Problem, dass für alle ausländischen KFZ die §§ 102 und § 103 mit der nationalen Vorschrift des jeweiligen Landes bzw. mit div. Verordnungen oder Übereinkommen zwischen den Vertragsländern (Genfer, Wiener Übereinkommen) verbunden werden. Demnach beinhalten diese Übereinkommen z.B. auch Vorgaben darüber, welchen Erfordernissen z.B. eine Bremsanlage entsprechen muss.

Hinsichtlich der allgemeinen Erkennbarkeit von Mängeln ist strikt zu unterscheiden zwischen Lenker und Zulassungsbesitzer.

§ 102 Abs. 1 verpflichtet den Lenker ein KFZ erst in Betrieb zu nehmen, wenn er sich, „soweit dies zumutbar ist“ überzeugt hat ...“ und das bedeutet nach ho. Ansicht nur Sicht- und Betätigungskontrolle. Nachdem diese Bestimmung also auf „vor Fahrtantritt“ abstellt, sind Auffälligkeiten im Fahrverhalten und Dinge die „hörbar oder spürbar“ sind, auch nicht vor Fahrtantritt erkennbar. Auch kennt die Bestimmung in diesem Zusammenhang nur einen Lenker und keine Berufskraftfahrer. In diesem Zusammenhang wird nämlich häufig von der Polizei argumentiert, dass ein Berufskraftfahrer eben „mehr“ erkennen muss, als ein herkömmlicher Lenker.

In **§ 103** gibt es KEINE solche Zumutbarkeitsgrenze und es sind auch technische Mängel anders zu bewerten. Der Zulassungsbesitzer trägt also eine wesentlich höhere Verantwortung für den Zustand des Fahrzeuges. Die Strafbarkeit findet dort ihre Grenze, wo wirklich nur mehr ein Sachverständiger den Mangel erkennen kann.

Bis dato sind die Strafbehörden davon ausgegangen, dass Lenker und Zulassungsbesitzer zu gleichen Teilen verantwortlich sind und haben auch dementsprechend bestraft. Eine konkrete Unterscheidung im Hinblick auf die Zumutbarkeitsgrenze des Lenkers sind dabei nicht in dieser Form vorgenommen worden.

Und zu guter Letzt ist dies alles auch unter dem Blickwinkel des **§ 58 StVO** zu sehen. Stellt der Lenker also UNTERWEGS fest ... und kann er den Zustand nicht sofort beheben, ... kann er die Fahrt fortsetzen, solange er niemanden gefährdet. Wenn somit der Lenker während der Fahrt „hört oder spürt“, ist es eigentlich für eine Strafbarkeit zu spät.

Dies führt in konsequenter Folge dazu, dass Ausländer für Delikte dieser Art nicht bestraft werden können und erscheint dies unter anderem vom Blickwinkel des Sicherheitsrisikos aus betrachtet eine Ungleichbehandlung (für Inländer) darzustellen.

Ergebnis:

Ein Sachverständiger soll feststellen, ob ein Mangel erkennbar war oder nicht. Schulungen mit Strafbehörden sowie Workshops mit Sachverständigen sollen eine Verbesserung der Zuordnung der Erkennbarkeit von Mängeln zu Lenker und Zulassungsbesitzer bewirken. Einzelne Länder können schon auf positive Erfahrungen verweisen.

zu § 103 Abs. 2:

Fahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes; Lenkerauskunft

Problemstellung:

Gemäß § 103 Abs. 2 KFG 1967 hat der Zulassungsbesitzer auf Verlangen der Behörde Lenkerauskünfte zu erteilen. Diese haben den Namen und die Anschrift der betreffenden Person zu enthalten.

Nun kommt es vor, dass durch Organe der öffentlichen Sicherheit im Rahmen z.B. von verdeckten Fahndungen, welche kriminaltaktisch im Sinne einer effizienten Strafrechtspflege/-verfolgung unbedingt sinnvoll und notwendig sind, Verwaltungsübertretungen mit Dienstkraftfahrzeugen begangen werden (teilweise sogar müssen). Auf Grund der zitierten Bestimmung verlangt nun die Behörde Auskunft über den Lenker.

Hat das BMI, respektive die diesem nachgeordnete Sicherheitsdienststelle als Zulassungsbesitzer dieses Dienstkraftfahrzeuges, die von § 103 Abs. 2 KFG 1967 geforderte Lenkerauskunft zu erteilen, weil das Sicherheitsorgan im Rahmen seiner dienstlichen Obliegenheiten eine Verwaltungsübertretung begangen hat?

Ergebnis:

Langt eine derartige Lenkerauskunft, in der über das Dienstkraftfahrzeug verfügende Dienststelle ein, so sind allfällige Umstände, die eine Inanspruchnahme eines Rechtfertigungsgrundes gemäß §§ 26 oder 26a StVO 1960 idgF durch den Lenker des Fahrzeuges des öffentlichen Sicherheitsdienstes begründen könnten, bereits im Zusammenhang mit der Entsprechung der Lenkerauskunft anzuführen und diese Umstände durch den Leiter der Dienststelle bzw. seinem Vertreter zu bestätigen.

Ist in besonderen Einzelfällen, wie zum Beispiel bei Ermittlungen gegen die organisierte Kriminalität oder im Bereich der Terrorismusbekämpfung, die namentliche Bekanntgabe des Lenkers nicht zweckmäßig, so genügt an Stelle der Bekanntgabe des Namens des Bediensteten, das Anführen der Dienstnummer unter Hinweis auf den Grund des besonderen Einzelfalles. Auf behördliche Urgenz zur Bekanntgabe des Namens des Lenkers ist dieser aber jedenfalls von der Dienststelle zu entsprechen.

zu § 106:

Personenbeförderung auf Anhängern

Problemstellung:

Die Vorschriften bezüglich der Beförderung von Personen auf Ladeflächen wurden verschärft. In den maßgeblichen Bestimmungen über die Personenbeförderung finden sich keine Ausnahmen für Fahrzeuge des Straßendienstes. Es ergeht das Ersuchen um Erörterung (Anm.: die Fahrzeuge weisen generell eine Bauartgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h auf, weshalb Bedienstete, die z.B. Erhaltungstätigkeiten durchführen sollen, nicht mehr auf den Ladeflächen mitgeführt werden dürfen).

Ergebnis:

Nach derzeitiger Gesetzeslage besteht keine Möglichkeit der Personenbeförderung auf Ladeflächen, für den beschriebenen Fall. Probleme im Bereich des Straßendienstes sollen konkret formuliert werden.

zu § 107:

Blaulicht bei Einsatzübungen

Problemstellung:

Die Verwendung von Blaulicht bei Übungen der Feuerwehren ist derzeit gesetzlich nicht geregelt.

Derzeit werden teilweise lediglich auf Grund der Meldungen der Bezirksfeuerwehrkommanden über Übungen im Bezirk, von den Bezirkshauptmannschaften Ausnahmegenehmigungen vom § 26 StVO für den Übungsort erteilt, da auf Grund dieser Gesetzesstelle Blaulicht nur bei Gefahr im Verzug Verwendung finden darf. Die Kennzeichen der dafür vorgesehenen Fahrzeuge sind dafür aber unbedingt erforderlich, da die Genehmigung nur für bestimmte Fahrzeuge erteilt werden kann.

Diese Vorgangsweise schließt derzeit (provisorisch und in nicht befriedigender Weise) die in § 107 KFG vorhandene Lücke, sodass auch für die Feuerwehrleute im schlimmsten Fall keine Haftungsfragen entstehen können.

Ergebnis:

Eine Änderung der Gesetzeslage dahingehend, dass Rettungsorganisationen, die auf Grund von landesgesetzlichen Ermächtigungen oder gar Verpflichtungen zu regelmäßigen Übungen angehalten sind, generell bei Übungen die Verwendung von Blaulicht zu gestatten, wäre erforderlich.

Die kraftfahrrechtlichen Bestimmungen scheinen jedoch nicht geeignet, um dieses Problem zu lösen, da in § 107 Abs. 2 KFG nur geregelt ist, wie vorzugehen ist, wenn bei Übungsfahrten die höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit überschritten wird. Eine Änderung der StVO wird daher als zweckmäßiger angesehen.

zu § 112:

Übungsplätze von Fahrschulen - Einführung eines Genehmigungsverfahrens

Problemstellung:

In den kraftfahrrechtlichen Vorschriften findet sich dzt. keine Bestimmung, welche ein konkretes Genehmigungsverfahren für Übungsplätze von Fahrschulen vorsieht. § 114 Abs 4b KFG bestimmt, dass Fahrübungen gem. § 11 Abs 4 Ziff.2 FSG auf dem Übungsplatz der Fahrschule durchzuführen sind.

§ 64a Abs 2 KDV bestimmt, dass für die Durchführung von Fahrübungen, wie Rückwärtsfahren, Umkehren, Einfahren in Parklücken, ein geeigneter Übungsplatz im Ausmaß von mindestens 1000m² verfügbar sein muss. Lediglich in § 64a Abs 4 Ziff.2 KDV ist zu lesen, dass bestimmte Fahrübungen auch auf dem für den Standort einer Fahrschule genehmigten Übungsplatz durchgeführt werden können. Diese Bestimmung ist jedoch sehr allgemein formuliert und ist eine Vorschrift für die Abhaltung von Fahrschulkursen außerhalb des Standortes einer Fahrschule.

In Ermangelung einer konkreten materiell-rechtlichen Vorschrift erscheint es dzt. jedenfalls nicht möglich, Übungsplätze unter Einhaltung bestimmter Auflagen oder Bedingungen zu bewilligen - obwohl die Einhaltung solcher Auflagen oder Bedingungen aus Gründen der Verkehrssicherheit oftmals geboten erscheint.

Ergebnis:

Dieser Punkt wird für die nächste KFG-Novelle vorgemerkt. Unter anderem wird diesbezüglich auf die Ausführungen im Protokoll der Ländertagung 2008 in Gols (BMVIT-170.303/0004-II/ST4/2008) verwiesen.

zu § 118:**Reprobationsfristen**

Problemstellung:

Die langen Reprobationsfristen führen in der Praxis zu Problemen. So wird der Druck auf die Prüfer und der Stress für die KandidatInnen sehr groß. Während der Wartezeit wird oft mehr vergessen als dazugelernt. Zur Umgehung der Bestimmungen wird in andere Bundesländer ausgewichen.

Ersucht wird um einen Erfahrungsaustausch über die derzeitigen Bestimmungen und Diskussion über mögliche Verbesserungen.

Ergebnis:

Eine Änderung könnte nur mit einer KFG-Novelle bewirkt werden. Mögliche Lösungen wären die Sperrfrist auf ein Jahr zu verkürzen oder die Zahl der Prüfungsantritte auf fünf zu erhöhen.

zu § 122:**Übungsfahrten**

Problemstellung:

§ 102 Abs. 8 KFG normiert, dass der Lenker das Lenken eines ihm übergebenen Kraftfahrzeuges ohne Zustimmung des Zulassungsbesitzers nicht dritten Personen überlassen darf. Bislang wurde von den Behörden eine Zustimmungserteilung des Zulassungsbesitzers für die im Bewilligungsbescheid eingetragenen Fahrzeuge verlangt, bevor die Bewilligung zur Durchführung von Übungsfahrten erteilt wurde. Obgleich die Fahrzeugdaten (Kennzeichen und Fahrgestellnummer) von den Kraftfahrbehörden in den Bewilligungsbescheid aufgenommen werden (müssen), ergibt sich unserer Auffassung nach keine Verpflichtung für die Behörden, die Zustimmung(-serklärung) des Zulassungsbesitzers zur Verwendung des für Übungszwecke überlassenen Kraftfahrzeuges einzuholen (somit keine Erteilungsvoraussetzung nach § 122 KFG).

Auf die Bestimmung des § 102 Abs. 8 KFG 1967 könnte (als Serviceleistung) im Bewilligungsbescheid nach § 122 leg. cit. jedoch hingewiesen werden.

Ergebnis:

Dieser Punkt kann mit der nächsten KFG-Novelle zur Diskussion gestellt werden.

In § 122 KFG wird die Zustimmung des Zulassungsbesitzers nicht ausdrücklich als Erteilungsvoraussetzung vorgeschrieben, jedoch hat sich eine ständige Behördenpraxis dahingehend entwickelt, vor Ausstellung des Bewilligungsbescheides eine solche einzuholen. Falls dieses Fahrzeug auch als Prüfungsfahrzeug verwendet werden soll, kann durch diese Zustimmungserklärung auch gleich dem gesetzlichen Erfordernis im Hinblick auf Prüfungsfahrzeuge Rechnung getragen werden (siehe § 12 FSG).

Seitens des BMVIT bestehen keine Bedenken, wenn die ständige Behördenpraxis weiter geführt wird.

zu § 122:

Erteilung von Bewilligungen zur Durchführung von Übungsfahrten

Problemstellung:

Im § 122 Abs. 2 Ziffer 1 lit. a Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG 1967) wird für Begleiter bei Übungsfahrten (gleichlautend mit § 19 Abs. 3 Ziffer 1 Führerscheinggesetz (FSG) für Begleiter bei Ausbildungsfahrten) als Voraussetzung zur Erteilung der Bewilligung zur Durchführung von Übungsfahrten (bzw. Ausbildungsfahrten) folgendes gefordert:

1. Der Begleiter muss seit mindestens sieben Jahren eine Lenkberechtigung für die betreffende Klasse oder Unterklasse (im Falle der Ausbildungsfahrten der Klasse B) besitzen (siehe § 122 Abs. 2 Z 1 lit. a KFG). Muss ein Begleiter, um diesem eine Bewilligung zur Durchführung von Übungsfahrten erteilen zu dürfen, die Lenkberechtigung für die betreffende Klasse oder Unterklasse sieben Jahre vor Erteilung der Bewilligung durchgehend (keine Entziehung der Lenkberechtigung in diesem Zeitraum wegen mangelnder Verkehrszuverlässigkeit) besessen haben?
2. Bei Verneinung von Frage 1: Ist eine Entziehung einer Lenkberechtigung (die bereits vor zumindest sieben Jahren vor der Erteilung der Bewilligung zur Durchführung von Übungsfahrten erteilt wurde) wegen mangelnder Verkehrszuverlässigkeit nur dann zu berücksichtigen, wenn diese in den Regelungsinhalt im Sinne des § 122 Abs. 2 Ziffer 1 lit. b KFG 1967 (Der Begleiter muss während der der Einbringung des Antrages um eine Bewilligung unmittelbar vorangehenden drei Jahre Kraftfahrzeuge der betreffenden Klasse oder Unterklasse gelenkt haben) eingreift, da auf Grund der Entziehung der Lenkberechtigung in diesem Zeitraum (drei Jahre vor Antragstellung) Kraftfahrzeuge der betreffenden Klasse nicht rechtmäßig gelenkt werden durften.
3. Bei Verneinung von Frage 1: Ist eine Entziehung einer Lenkberechtigung (die bereits vor zumindest sieben Jahren vor der Erteilung der Bewilligung zur Durchführung von Übungsfahrten erteilt wurde) wegen mangelnder Verkehrszuverlässigkeit nur dann zu berücksichtigen, wenn diese in den Regelungsinhalt im Sinne des § 122 Abs. 2 Ziffer 1 lit. c KFG 1967 (Der Begleiter darf während der der Einbringung des Antrages um eine Bewilligung unmittelbar vorangehenden drei Jahre nicht wegen eines schweren Verstoßes gegen kraftfahrrechtliche oder straßenpolizeiliche Vorschriften bestraft worden sein) eingreift, da die zur Entziehung der Lenkberechtigung führende Strafe innerhalb dieses Zeitraumes (drei Jahre vor Antragstellung) verhängt wurde.

Als unbefriedigend wird die unterschiedliche Auslegung durch die einzelnen Behörden erachtet.

Ergebnis:

ad. § 122 Abs.1 Z 1 lit. a

Die Entzugszeit kann nicht in den Zeitraum von 7 Jahren eingerechnet werden. Bei einem allfälligem Entzug sind die Zeiträume vor bzw. nach dem Entzug daher zu stückeln.

ad. § 122 Abs. 1 Z 1 lit. b

Der Begleiter muss während der der Einbringung des Antrages um die Bewilligung unmittelbar vorausgehenden drei Jahre die Möglichkeit gehabt haben ein Fahrzeug zu lenken. Ein allfälliger Entzug unterbricht daher den Zeitraum von 3 Jahren und die Frist beginnt erneut zu laufen.

zu § 123:

Amtsbeschwerde

Problemstellung:

In Ihrer Tagung am 1.10.2008 fasste die Landesamtsdirektorenkonferenz den Beschluss, die bis zur Novelle BGBl I 65/2002 geltende Bestimmung des § 123 Abs. 1 letzter Satz, welche lautete „*Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr (Anm: nunmehr BMVIT) kann gegen Bescheide der unabhängigen Verwaltungssenate Beschwerde wegen Rechtswidrigkeit an den Verwaltungsgerichtshof erheben.*“ Mit der Änderung, dass statt des Bundesministers „Die belangte Behörde“ zu nennen wäre, wieder in § 123 aufzunehmen.

Dies aus der praktischen Vollzugserfahrung, da zwar der Berufungswerber gegen Bescheide des unabhängigen Verwaltungssenates eine Beschwerdemöglichkeit hat, nicht mehr jedoch die Behördenseite. Die Möglichkeit zur Amtsbeschwerde wäre am sinnvollsten der belangten Behörde einzuräumen, da so der Behördenaufwand minimiert werden kann.

Ergebnis:

Dieser Punkt ist für die nächste KFG-Novelle vorgemerkt.

zu § 134 Abs. 3b:

Übertretungen

Problemstellung:

§ 134 Abs. 3b legt fest, dass ermittelte Geschwindigkeiten bestimmter Fahrzeuge und die dabei gewonnenen Daten zur Feststellung einer Überschreitung einer ziffernmäßig festgesetzten Höchstgeschwindigkeit verwendet werden können. Die Verwendung der Daten beschränkt sich somit auf Geschwindigkeitsdelikte. Zeigt die Auswertung der automationsunterstützten Messung z.B. ein Motorrad, auf welchem neben dem Lenker noch zwei weitere Personen befördert werden, so kann dieser Umstand nicht zum Gegenstand einer Anzeige gemacht werden. Dies wird insbesondere von der Exekutive als unbefriedigend empfunden. Es stellt sich die Frage, ob nicht eine Besserung auf legislativem Wege angestrebt werden sollte.

Ergebnis:

Aufgrund der einschränkenden StVO-Formulierung, dürfen die gewonnenen Daten nur im Überschreitungsfall und nur insoweit verwendet werden, als dies zur Identifizierung eines Fahrzeuges oder Fahrzeuglenkers erforderlich ist, und zwar ausschließlich für Zwecke eines Verwaltungsstrafverfahrens wegen der Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Daten, die keine Überschreitungsfälle betreffen, sind unverzüglich und in nicht rückführbarer Weise zu löschen. Aus datenschutzrechtlichen Gründen wird eine legislative Änderung eher unwahrscheinlich sein.

Zur EU-Verordnung (EG) Nr. 561/2006:

Problemstellung:

Mit Erlass des BMVIT vom 29.6.2009, GZ: BMVIT-179.723/0005-II/ST4/2008 wurde das Regime der Kontrollgerätestatistik geändert. Grundlage dafür war u.a., dass nunmehr seitens der Kommission eine äußerst umfangreiche Statistik hinsichtlich des Kontrollgerätewesens gefordert wird. So müssen z.B. Erhebungsblätter in Übermittlungsprotokolle „umgegossen“ werden. Der Exekutive ist es aber auf Grund des Erlasses des BMI vom 30.10.2008, GZ: BMI-EE2020/0053-II/2/d/2008 verwehrt, eine Sammelmeldung für die Übermittlung von Ergebnisprotokollen an die Behörden I. Instanz zu erstellen, was den Aufwand für die Erstellung dieser Statistik wenigstens noch rudimentär in Grenzen halten würde. Die Erstellung einer solchen Statistik ist für die Behörden jedoch in dieser Form nicht mehr administrierbar.

Ergebnis:

An einer Lösung in Form einer Lenk- und Ruhezeitendatenbank wird derzeit gearbeitet. Bis zur Einführung der Lenk- und Ruhezeitendatenbank wird die bisherige Vorgehensweise beibehalten.

Ergebnisse der Technikerrunde

Zum Kraftfahrgesetz (KFG) 1967:

zu § 4 Abs. 7a:

Gleichwertigkeit von Super Single Tires mit einer Doppelbereifung; Erlass vom 28.8.2009, GZ: BMVIT-179.342/0010-II/ST4/2009

Problemstellung:

In diesem Erlass wird die Gleichwertigkeit von diversen Reifen mit einer Doppelbereifung festgelegt. § 4 Abs. 7a KFG lässt aber expressis verbis ausschließlich DOPPELBEREIFUNG zu und spricht nicht von allfälligen „Gleichwertigkeiten“.

Ergebnis:

Dieser Punkt wird für die nächste KFG-Novelle für die Einfügung der Wortfolge „*oder gleichwertige Bereifung*“ vorgemerkt.

zu § 28b Abs 5b:

Eingabe der Genehmigungsdaten in die Genehmigungsdatenbank

Problemstellung:

Mit der 30. KFG-Novelle (BGBl I Nr. 94/2009) wurde in § 28b der Absatz 5b eingefügt. In den Erläuterungen (220 der Beilagen XXIV. GP - Regierungsvorlage – Materialien) wird dazu Folgendes ausgeführt:

„Zu Z 17 (§ 28b Abs. 5b):

Hinsichtlich der Eintragung der Fahrzeugdaten in die Genehmigungsdatenbank gibt es Beschwerden von sogenannten Grauimporteuren, die nicht einsehen, dass sie sich wegen der Dateneingabe an den Generalimporteur als Vertreter des Herstellers wenden müssen. Sie befürchten dadurch Wettbewerbsnachteile. Um derartige Probleme zu vermeiden, soll eine Regelung geschaffen werden, wonach unter grundsätzlicher Beibehaltung des derzeitigen Systems bei Glaubhaftmachung eines dringenden wirtschaftlichen Interesses durch den Antragsteller (Grauimporteur) die Dateneingabe durch einen bevollmächtigten Dienstleister, der auch für andere Bevollmächtigte in deren Auftrag Daten in die Genehmigungsdatenbank eingibt, oder durch die Bundesanstalt für Verkehr (BAV) möglich sein soll.“

Die Eintragung der Genehmigungsdaten in die Genehmigungsdatenbank hat grundsätzlich der Inhaber der EG-Betriebserlaubnis bzw. dessen Bevollmächtigter vorzunehmen (§ 28b Abs 1 KFG).

§ 28 b Abs 5 normiert eine subsidiäre Zuständigkeit des Landeshauptmannes in den Fällen, in denen es keinen Bevollmächtigten gibt oder dieser der Verpflichtung zur Dateneingabe nicht unverzüglich nachkommt.

Im nun eingefügten § 28b Abs 5b KFG wird eine Zuständigkeit der Dienstleister normiert (für Grauimporteure).

In diesem Zusammenhang wird vom Gesetzgeber die Formulierung „neben den im Abs. 5 beschriebenen Fällen“ verwendet. Es wird davon ausgegangen, dass Dienstleister zur Eingabe von Genehmigungsdaten sowohl im Falle der Grauimporteure als auch in den im Abs. 5 genannten Fällen (nämlich wenn es keinen Bevollmächtigten gibt oder dieser der

Verpflichtung zur Dateneingabe nicht unverzüglich nachkommt) zuständig sein sollen. Unklar ist allerdings, welche Bedeutung dem Wort „auch“ im ersten Satz des Abs 5b zukommt. „Auch“ bedeutet grundsätzlich, dass diese Möglichkeit zusätzlich bestehen soll, der Dienstleister also neben einem anderen zur Dateneingabe berechtigt ist, die Dateneingabe vorzunehmen; also dem Antragsteller eine Wahlmöglichkeit eingeräumt ist. Aufgrund des Verweises auf die im Abs 5 beschriebenen Fälle (es gibt keinen Bevollmächtigten, der Bevollmächtigte kommt der Verpflichtung nicht nach) stellt sich die Frage, ob die Bestimmung in dem Sinne zu verstehen ist, dass der Antragsteller die Wahl hat einerseits die Dateneingabe vom Dienstleister vorzunehmen zu lassen oder diesen Antrag auch beim Landeshauptmann einbringen kann. Dass mit der Formulierung „auch“ nicht zum Ausdruck gebracht werden sollte, dass der Dienstleister neben dem Bevollmächtigten die Eintragung vornehmen kann, ergibt sich aus der Tatsache, dass in den im Abs 5 genannten Fällen der Bevollmächtigte gerade nicht zur Verfügung steht (da es keinen gibt bzw. dieser der Verpflichtung nicht nachkommt).

Im Ergebnis würde dies bedeuten, dass sowohl in den im Abs 5 als auch in den im Abs 5b geregelten Fällen

- es gibt keinen Bevollmächtigten,
 - der Bevollmächtigte kommt seiner Verpflichtung nicht nach,
 - die Eingabe durch den Bevollmächtigten ist nicht zumutbar (Generalimporteur)
- der Antragsteller jeweils die Wahl hat, die Dateneingabe entweder beim Landeshauptmann oder beim Dienstleister zu beantragen.

Ergebnis:

Die in der 30. KFG-Novelle beschriebene Eingabemöglichkeit der Genehmigungsdaten in die Genehmigungsdatenbank gilt optional zu den bisher Existierenden.

Somit ist es weiterhin zulässig, dass Ämter der Landesregierungen Dateneingaben vornehmen, auch wenn die vorgesehene Frist von 2 Wochen noch nicht abgelaufen ist.

Es ist darauf zu achten, dass gewerbliche Antragsteller eine GLN-Nummer (Global Location Number) vorlegen.

zu § 30a Abs. 4a:

Dateneingabe bei Re-Import von Fahrzeugen

Problemstellung:

Im Abs. 4a des § 30a KFG 1967 ist geregelt, dass bei Fahrzeugen, die einer genehmigten Type angehören, schon einmal in Österreich zugelassen waren und zwischenzeitlich in einem anderen EU-Mitgliedsstaat zugelassen wurden, wobei der österreichische Typenschein eingezogen oder entwertet wurde, der Erzeuger oder dessen Bevollmächtigter (oder sonst der LH) die Daten in die Genehmigungsdatenbank einzugeben hat.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

- a) Welches Dokument erhält der Antragsteller nach der Dateneingabe (Duplikat des Typenscheines oder Datenauszug?)
- b) Wie ist die Vorgangsweise bei einzelgenehmigten, wiederimportierten Fahrzeugen ? (Vermutlich analog, das bedeutet Dateneingabe durch den LH; Dokument Duplikat des Einzelgenehmigungsbescheides oder Datenauszug?)

Ergebnis:

ad a) Gemäß § 30a Abs. 4a KFG hat eine Eingabe in die Genehmigungsdatenbank sowie die Ausgabe des Datenauszuges zu erfolgen.

ad b) Ein eventuell erstellter Einzelgenehmigungsbescheid kann sowohl als Duplikat als auch als Original angefügt werden. Wesentlich jedoch ist, dass als Genehmigungsgrundlage Datenauszug angegeben und der Datenauszug ausgegeben wird.

Ergänzend wird bemerkt: Bei Fahrzeugen, die bereits in der Genehmigungsdatenbank enthalten sind, ist die Anzahl der Vorbesitzer und das letzte behördliche Kennzeichen zu aktualisieren und ein Datenauszug auszugeben.

Zur Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung (KDV):

zu § 2 Abs. 1:

Scheibenfolien

Problemstellung:

Es wird angeregt die strengen Bestimmungen des Erlasses BMVIT-179.324/0001-II/ST4/ 2008 für an den hinteren Seitenscheiben angebrachte Scheibenfolien zu überdenken. Diese sehen bei einem Lichttransmissionsgrad von weniger als 20% einen Weitwinkelspiegel der Klasse IV vor. Bei einem Umbau zu einem Fiskal-LKW mit Verblechung der hinteren Scheiben sind hingegen keine Ersatzmaßnahmen vorgesehen. Eine Anpassung der Bestimmungen für diese vergleichbaren Verschlechterungen der Sicht nach hinten wäre wünschenswert.

Ergebnis:

Die Auflage eines Klasse IV Spiegels im Erlass BMVIT-179.324/0001-II/ST4/ 2008 wird demnächst insofern abgeändert, dass zukünftig ein Weitwinkelspiegel (Toter Winkel Spiegel), welcher eine Mindestgröße von 7000 mm² aufweist, anzubringen ist. Dieser Weitwinkelspiegel ist am rechten Außenspiegel zu montieren und darf die Spiegelfläche des Außenspiegels nicht verkleinern. Die Einhaltung der Angaben bezüglich des Sichtfeldes der Klasse IV Spiegel ist nicht mehr erforderlich. Es handelt sich hierbei um keine anzeigepflichtige Änderung.

zu § 4 Abs. 7:

Verwendung einer "AutoSock" anstelle von Schneeketten

Problemstellung:

Die Firma "AutoSock" bewirbt im Internet unter der Adresse <http://autosock.com/?aid=90494883> eine aus einem speziellen Glasfasergewebe bestehende Anfahrhilfe, welche angeblich auch anstelle von Schneeketten verwendet werden darf. Die Anfahrhilfe sei gem. der neuen ÖNORM V 5121 geprüft.

In der Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung (§ 4 Abs.7) findet sich in der dzt. geltenden Fassung jedoch kein Verweis auf diese Prüfnorm.

Es stellt sich daher die grundsätzliche Frage, ob es sich bei diesem Produkt im Sinne der Bestimmung des § 7 Abs 2 KFG um Gleitschutzvorrichtungen (Schneeketten) handelt und diese daher anstelle herkömmlicher Schneeketten während des in § 102 Abs 9 KFG angeführten Zeitraumes mitgeführt werden können.

Ergebnis:

Da „Autosocken“ als Gleitschutzvorrichtung anzusehen sind werden diese nach der ÖNORM V 5121 geprüft.

Es handelt sich hierbei nicht um Schneeketten geprüft nach ÖNORM V 5117 oder ÖNORM V 5119 wie gefordert im § 4 Abs.7 KDV. Da Gleitschutzvorrichtungen die Anforderungen an Schneeketten nicht erfüllen, kann das Produkt der Firma „AutoSock“ nicht als einer Schneekette gleichwertig eingestuft werden.

Zur Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung (PBStV):**zu § 5:****EBV**

Problemstellung:

Im Zuge einer Revision einer ermächtigten Stelle wurde folgender Sachverhalt festgestellt: Für ein und dasselbe Fahrzeug wurden zwei Gutachten erstellt. Im Erstgutachten wurde irrtümlicherweise das falsche Erstzulassungsdatum eingegeben. Um diesen Fehler nach einiger Zeit zu beheben, wurde durch einfaches Abschreiben bzw. Kopieren der Daten ein neues Gutachten mit richtigem Erstzulassungsdatum erstellt.

Ergebnis:

Eine Änderung des EBV-Programmes ist hier nicht angebracht, da Änderungen grundsätzlich nur vor dem Ausdruck des Gutachtens zulässig sein dürfen. Hierbei handelt es sich um jene Sicherheitseinrichtung, dass Gutachten nicht nachträglich abgeändert werden können.

Im oben beschriebenen Fall liegt die beste Lösungsmöglichkeit in einer Neubegutachtung mit einer neuen Plakette.

Ebenso ist es zulässig eine Ersatzplakette auszustellen und in dem Feld Bemerkung den Grund der Ersatzplakettenausstellung und den Bezug zum ursprünglichen Gutachten festzuhalten.

zu Anlage 2a:**erforderliche Geräte**

Problemstellung:

1. Was ist mit den Ziffern 3.a und 3.c bei Geräten mit digitaler Anzeige?
2. Benötigt man für einen Anhänger gebremst O1 keinen Bremsenprüfstand? Oder wo lese ich die Notwendigkeit heraus?
3. Was ist mit Fahrzeugen der Klasse T5 bis 3.500 kg und über 50 km/h

Bauartgeschwindigkeit?

4. In der Tabelle müsste unter 2.1>3.500 kg M1 ergänzt werden, da es z.B. Wohnmobile in dieser Klasse gibt, die zu begutachten wären.
5. In welche Rubrik fallen die auswechselbaren Lof-Maschinen (S1 bzw. S2)

Ergebnis:

ad 1.)

Bei Rollenbremsprüfständen mit digitaler Anzeige ist die Teilungsproblematik nicht gegeben. Der Nullpunktgleich erfolgt bei jedem neuerlichen Einschalten des Messgerätes im Hintergrund.

ad 2.)

Da es sich bei Anhängern bis 750kg HzGG normalerweise um ungebremste Ausführungen handelt, ist als Ausrüstung für die Ermächtigung der Fahrzeugklasse O1 kein Bremsenprüfstand vorgeschrieben.

Da jedoch im Rahmen einer Überprüfung nach § 57a KFG der genehmigte Zustand des Fahrzeuges nach sicherheitstechnischen Kriterien beurteilt wird, ist bei einem gebremsten Anhänger der Klasse O1 auch die Bremsanlage zu überprüfen.

Die PbstV wird insofern abgeändert, dass zukünftig Ermächtigungen der Fahrzeugklassen O1 und O2 durch Ermächtigungen für ungebremste und gebremste Anhänger erteilt werden.

ad 3.)

Eine Anpassung der PbstV wird insofern erfolgen, dass durch das Wegfallen der Gewichtsbeschränkung von 3500 kg zukünftig alle Fahrzeuge der Klasse T5 über 50 km/h einer Bremsprüfung am Rollenbremsprüfstand unterliegen.

ad 4.)

Unter 2.1 Fahrzeuge zur Personenbeförderung wird für die Berücksichtigung von Fahrzeugen der Klasse M1 > 3500 kg eine Anpassung erfolgen.

ad 5.)

Auswechselbare LOF-Maschinen (S1, S2) mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h sind gemäß § 27a Abs. 4 KFG (Bauvorschriften für Fahrzeuge, die vom Geltungsbereich der EU-Betriebserlaubnisrichtlinie erfasst werden) wie ein Fahrzeug der Klasse O zu behandeln. Dies gilt auch für die Überprüfung gemäß § 57a KFG.