



BMVIT - II/ST4 (Rechtsbereich Kraftfahrwesen und Fahrzeugtechnik)

Postanschrift: Postfach 202, 1000 Wien
Büroanschrift: Stubenring 1, 1011 Wien
DVR 0000175
email: st4@bmvit.gv.at



*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

Straße und Luft

GZ. BMVIT-170.303/0004-II/ST4/2007

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

An alle
Landeshauptmänner

Wien, am 04.08.2008

**Betreff: Tagung der Kraftfahrreferenten der Länder am 23. und 24. Oktober 2007 in
Wien; Protokoll**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelt eine Zusammenstellung der in der Tagung vom 23. und 24. Oktober 2007 in Wien 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 den Bundesminister:

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 23. und 24. Oktober 2007 in Wien¹

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

Zum Kraftfahrgesetz (KFG) 1967:

Allgemein:

Problemstellung:

Oftmals gibt es Anfragen seitens einzelner Länder bzw. der WKO an das BMVIT. Die Antworten kommen dann jedoch nur demjenigen zu, der die Anfrage gestellt hat. Diese sind jedoch oftmals auch für alle anderen Länder von Relevanz, weshalb angeregt wird, diese zur Information auch an die übrigen Länder zu versenden.

Ergebnis:

Das BMVIT wird sich bemühen Antworten auf eine konkrete Anfragen einzelner Länder bzw. WKO, die für alle anderen Länder ebenfalls von Relevanz sind, auch an die übrigen Länder zu versenden.

zu § 2 Abs. 1 Z 37a:

Bauartgeschwindigkeit

Problemstellung:

Die Bauartgeschwindigkeit wird heutzutage z.B. bei Mopeds aber auch PKWs häufig elektronisch begrenzt. Die Begrenzung der Geschwindigkeit bei LKWs durch den Geschwindigkeitsbegrenzer wird aber nicht als Begrenzung der Bauartgeschwindigkeit angesehen. Daraus ergeben sich einige Widersprüche. So müssen prinzipiell die Reifen der Bauartgeschwindigkeit entsprechen. Gerade bei LKWs gibt es solche Reifen aber nicht und muss daher eine Ausnahme erteilt werden, obwohl diese der begrenzten Geschwindigkeit entsprechen.

Da die begrenzte Geschwindigkeit exakt der Definition gemäß Z 37a entspricht, wird angeregt diese auch als Bauartgeschwindigkeit zu akzeptieren.

Ergebnis:

Es wird klargestellt, dass die bisherige Vorgehensweise beibehalten wird. Eine einheitliche Lösung im EU-Raum wird angestrebt, daher wird eine Lösung auf EU-Ebene abgewartet.

zu § 20 Abs. 5:

Blaulicht für Ärzte nach lit. e

Problemstellung:

Neben den allgemeinen Tatbestandsvoraussetzungen des § 20 Abs. 5 KFG ist für die Erteilung einer Bewilligung zum Führen von Blaulicht nach lit. e für die Leistung dringender ärztlicher Hilfe durch Ärzte in verkehrsreichen Gebieten Voraussetzung, dass in diesem Gebiet kein mit einem Arzt besetzter Rettungsdienst und kein ärztlicher Bereitschaftsdienst nach lit. d zur Verfügung stehen. Wenn nun ein Rettungsdienst garantiert, dass er neben dem Rettungs- und Krankentransportdienst auch über ein integriertes Notarztsystem verfügt, das im ganzen Land flächendeckend zum Einsatz kommt, kann dann davon ausgegangen werden, dass die Voraussetzungen zur Erteilung einer Blaulichtbewilligung nach § 20 Abs. 5 lit. e KFG generell nicht mehr vorliegen (können)?

Ergebnis:

Gestützt auf das Erkenntnis des VwGH vom 21.05.1996 (96/11/0049) ist bei der Erteilung der Bewilligung restriktiv vorzugehen.

zu § 24:

Problemstellung:

Seit 1. Mai 2006 müssen auch gewerblich genutzte Zugmaschinen mit einem digitalen Kontrollgerät ausgestattet sein. Es mehren sich Anträge auf Erteilung einer Ausnahme vom Vorhandensein eines digitalen Kontrollgerätes, weil die Zugmaschine nicht mit einem solchen ausgestattet werden kann. Eine derartige Ausnahme kann jedoch derzeit nicht erteilt werden.

Ergebnis:

Vor Erteilung einer Ausnahme müsste im konkreten Fall geprüft werden, ob es tatsächlich keine Einbaumöglichkeit gibt. Eine wie in der Beilage dargestellte Einbaumöglichkeit, für Fahrzeuge der Klasse N1, müsste auch für Zugmaschinen möglich sein.

zu § 30 Abs.5:**Verlust des Typenscheines**

Problemstellung:

Für versteigerte und reimportierte Fahrzeuge mit österreichischer Typengenehmigung können derzeit Duplikattypenscheine nicht ausgestellt werden, da von den Behörden (BH, VA) keine Unbedenklichkeitsbescheinigungen ausgestellt werden. Die Fahrzeuge müssen daher, obwohl bereits in Österreich genehmigt, unnötigerweise einzeln genehmigt werden. Es wird angeregt zu überlegen, ob eine Unbedenklichkeitsbescheinigung nicht doch ausgestellt werden könnte.

Voraussetzung dafür ist gemäß Gesetz, dass der Verlust des Typenscheines glaubhaft gemacht wird und die Zustimmung der Behörde vorliegt.

Der Verbleib des Typenscheines ist bei versteigerten Fahrzeugen unbekannt, während dieser bei Reimporten oft von der ausländischen Behörde eingezogen oder entwertet worden ist. In beiden Fällen ist dieser bei einer unbürokratischen Gesetzesauslegung für die derzeitigen Besitzer nicht erlangbar und damit quasi in Verlust geraten.

Hinsichtlich des Eigentums bestehen bei versteigerten Fahrzeugen mit Sicherheit keine Bedenken. Bei reimportierten muss ein schlüssiger Eigentumsnachweis für die Zulassung vorliegen.

Eine Einzelgenehmigung führt jedenfalls nur zu unnötigem bürokratischen Aufwand.

Die Problematik sollte auch in Hinblick auf die diesbezüglichen zukünftigen Änderungen durch die Genehmigungsdatenbank diskutiert werden.

Ergebnis:

Die Vorgehensweise bei re-importierten Fahrzeugen wurde mit der 29. KFG-Novelle geregelt. Die vorübergehende Vorgangsweise wurde im Erlass BMVIT-179.418/0008-II/ST4/2007 vom 13.11.2007 festgelegt.

zu § 30a:

Genehmigungsdatenbank

Problemstellung:

Kosten für Dateneingabe

- Mit Erlass BMVIT-179.418/0003-II/ST4/2007 vom 29.6.2007 wurde festgelegt, dass für den Sachaufwand bei der Dateneingabe von den Ländern ein Betrag in der Höhe 35 Euro zu verrechnen ist.

Es wäre festzulegen:

- rechtliche Grundlage der Verrechnung (Kostenbescheid)
- Art des Betrages (Verwaltungsabgabe, Gebühr gem.,)

Ergebnis:

Gem. § 28 Abs. 5 Kraftfahrzeuggesetz (KFG) handelt es sich bei diesem Betrag um einen Aufwendersatz für den Landeshauptmann.

zu § 31 Abs. 2 und § 37 Abs. 2:

Problemstellung:

Fahrzeugimport und Zulassung mit der Adresse eines Nebenwohnsitzes:

Vereinzelt möchten Personen mit Hauptwohnsitz in einem Mitgliedsstaat an der Adresse ihres Nebenwohnsitzes in Österreich, an dem sie sich oft aufhalten und daher ein Fahrzeug zur Verfügung haben wollen, ein solches auf Dauer zulassen. In der Regel steht es schon länger in ihrer Verwendung und ist daher, auch im Hinblick auf die Bestimmungen des § 79 KFG ein Verfahren nach § 28b oder § 31 KFG erforderlich.

Ein solcher Vorgang und vor allem eine spätere Zulassung ist aber mangels Vorliegen eines Hauptwohnsitzes derzeit nicht zulässig. Eine vorübergehende Zulassung am Nebenwohnsitz gemäß § 38 KFG ist in diesem Sinn nicht zielführend, da sie auch auf ein Jahr beschränkt und eine Verlängerung offensichtlich nicht vorgesehen ist.

Ist es denkbar für solche Fälle eine Lösung in der Art zu schaffen, dass die Antragstellung für den Fahrzeugimport und Zulassung des Fahrzeuges am Nebenwohnsitz mit Kontaktadresse am Hauptwohnsitz und gleichzeitiger Verständigung am Nebenwohnsitz ermöglicht wird.

Ergebnis:

Es wird klargestellt, dass die Zulassung eines Fahrzeuges ausschließlich am Hauptwohnsitz des Antragstellers zulässig ist (bei Fahrzeugen von Unternehmen der Ort, von dem aus der Antragsteller hauptsächlich verfügt). Dort wo sich die Notwendigkeit stellt, soll es die Möglichkeit geben, die vorübergehende Zulassung gem. § 38 Kraftfahrzeuggesetz (KFG) zu verlängern.

zu § 37:

Problemstellung:

Anerkennung von ausländischen Gutachten bei Zulassungen von Fahrzeugen.

Gleichwertigkeit der Gutachten gem. §57a oder 56 KFG mit Gutachten gem. 96/96 EWG aus Polen, Rumänien, Slowenien etc.? Müssen die Gutachten in einer „gemeinsamen Sprache“ abgefasst sein?

Ergebnis:

Es wird klargestellt, dass für die Zulassung grundsätzlich ein österreichisches Gutachten verlangt wird.

Ist bei einem der wiederkehrenden Begutachtung unterliegenden Fahrzeug bereits eine Begutachtung fällig geworden, dürfen die Genehmigungsdaten erst nach Vorliegen eines positiven Gutachtens gemäß § 57a KFG angelegt werden.

Dieses Gutachten kann durch den Nachweis eines positiven Ergebnisses einer technischen Untersuchung im Sinne der Richtlinie 96/96/EG ersetzt werden, sofern keine weitere Begutachtung gemäß § 57a KFG fällig geworden ist. Somit sind Nachweise einer positiven technischen Untersuchung aus einem anderen Mitgliedstaat grundsätzlich anzuerkennen, sofern noch keine weitere Begutachtung gemäß § 57a KFG fällig geworden ist (vgl. BMVIT-179.418/0003-II/ST4/2007). Diese Vorgehensweise gilt sinngemäß auch für die Zulassung eines Fahrzeuges, das in die Genehmigungsdatenbank eingetragen wurde.

zu § 37 und § 57a Abs. 3:**Zulassung sowie Begutachtungsfristen**

Problemstellung:

Es soll ein Kraftfahrzeug angemeldet werden, welches schon länger in einem Betrieb verwendet wurde, allerdings ohne Zulassung, weil nur auf Privatgrund damit gefahren wurde. Dieses Kraftfahrzeug wird z.B. nach fünf Jahren an einen Externen verkauft.

Es tritt bei der Zulassung dieses Kraftfahrzeuges dann das Problem auf, welches Datum als Datum der erstmaligen Zulassung herangezogen werden soll und welche Begutachtungsfristen anzuwenden sind.

Da das Kraftfahrzeug schon mehrere Jahre in Verwendung steht, erscheint es sinnvoll, den einjährigen Begutachtungszeitraum zur Anwendung zu bringen; wie allerdings bei der Zulassung vorgegangen werden soll, um dies zu erreichen, erscheint fraglich.

Ergebnis:

Es wird klargestellt, dass die Behörde das Datum der Erstzulassung festsetzen kann. Bei der Genehmigung des Fahrzeuges wird das Baujahr als relevantes Datum herangezogen (vgl. BMVIT-179.415/0002-II/ST4/2005, Pkt. 2.7.).

zu § 37:**Zulassung von Kraftfahrzeugen auf Kinder**

Problemstellung:

Zurückliegend kam es zu unterschiedlichen Auslegungen hinsichtlich der Zulassung von Kraftfahrzeugen auf Kinder, insbesondere Personen unter 14 Jahren. Hintergrund derartiger Anmeldungen dürften steuerliche Erleichterungen sein, wenn das Kind behindert ist. Gem. § 154 Abs. 3 ABGB bedarf es nach Ansicht der BPD Linz jedoch bei der Zulassung eines Kraftfahrzeuges auf eine Person unter 14 Jahren jedenfalls der Genehmigung des zuständigen Pflsgerichts. Um entsprechende Abklärung der Rechtslage darf ersucht werden.

Ergebnis:

Grundsätzlich können gemäß § 103 Abs. 9 Kraftfahrzeuggesetz (KFG) Kraftfahrzeuge auf geschäftsunfähige oder beschränkt geschäftsfähige Personen zugelassen werden. Ob eine Genehmigung des zuständigen Pflsgerichts erforderlich ist, ist kraftfahrrechtlich

nicht speziell geregelt. Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie wird diesbezüglich eine Anfrage an das Justizministerium stellen. Bis auf Weiteres kann auf eine pflegschaftsgerichtliche Genehmigung verzichtet werden.

zu § 37 iVm § 8 Zulassungsstellenverordnung:

Problemstellung:

Gemäß den Bestimmungen der Zulassungsstellenverordnung müssen Antragsteller ihre Identität nachweisen. § 8 der Verordnung normiert, welche Unterlagen von den Zulassungsstellen zu den Akten zu nehmen sind. Demnach ist jedoch nicht vorgesehen, Kopien des jeweils vorgelegten amtlichen Lichtbildausweises anzuschließen. Da sich in letzter Zeit nach Angaben des Verkehrsamtes Wien Anzeigen im Zusammenhang mit der Anmeldung von Kraftfahrzeugen bei Zulassungsstellen durch Personen, die nicht mit dem Zulassungsbesitzer ident sind, häufen, wird angeregt, eine Novellierung des § 8 Zulassungsstellenverordnung dahingehend zu diskutieren, dass auch Kopien von vorgelegten amtlichen Lichtbildausweisen zum Akt genommen werden müssen.

Ergebnis:

Da häufig Zulassungswerber nicht persönlich in die Zulassungsstelle kommen, sondern nur Vertreter, dürfte das Problem aber kaum lösbar sein. Um ein besseres Feedback zu erhalten, kann dieser Punkt bei der nächsten Novelle der Zulassungsstellenverordnung zur Diskussion gestellt werden. Damit wäre aber erhöhter Aufwand für die Zulassungsstellen verbunden.

zu § 44:

Aufhebung der Zulassung

Problemstellung:

Aufgrund der derzeitigen gesetzlichen Regelung nach dem KFG sowie der Zulassungsstellenverordnung erhebt sich die Frage, ob im Zuge eines Aufhebungsverfahrens eine eventuell erforderliche zwangsweise Einziehung der Zulassungsbescheinigung (Teil I und Teil II) noch erforderlich ist, zumal Teil I nach Eintragung der Aufhebung ohnehin wieder dem Zulassungsbesitzer auszufolgen ist und Teil II schon bei der Fahrzeuganmeldung mit dem Genehmigungsdokument zu verbinden und somit als Einheit zu betrachten ist bzw. nicht mehr getrennt werden dürfen. Eine trotzdem erforderliche Einziehung bedeutet einen nicht unerheblichen Verwaltungsaufwand.

Ergebnis:

Es wird klargestellt, dass grundsätzlich nicht gleich auf die zwangsweise Einziehung der Zulassungsbescheinigung (Teil I und Teil II) verzichtet werden soll. Werden jedoch die Kennzeichentafeln abgenommen, ist eine weitere zwangsweise Einziehung der Zulassungsbescheinigung (Teil I und Teil II) nicht mehr erforderlich.

zu § 57a:

1) Verwaltungsstrafrechtliche Verantwortlichkeit, wenn eine ermächtigte Stelle einzelne Arten von Fahrzeugen außerhalb des Ermächtigungsumfanges begutachtet

Problemstellung:

In der Praxis kommt vereinzelt vor, dass die gemäß § 57a Abs. 2 KFG 1967 ermächtigten Stellen außerhalb des Ermächtigungsumfanges einzelne Arten von Fahrzeugen „irrtümlich“ begutachten.

Ungeachtet der Vorschriften über den Widerruf der Ermächtigung sollte in § 57a KFG ein Verbot verankert werden, wonach die ermächtigte Stelle nur im Rahmen ihres Ermächtigungsumfanges Fahrzeuge wiederkehrend begutachten dürfen.

Ergebnis:

Ein solches Verbot wird nicht für erforderlich erachtet. Es ergibt sich eindeutig aus den einschlägigen kraftfahrrechtlichen Bestimmungen, dass Fahrzeuge nur im Rahmen des Ermächtigungsumfanges begutachtet werden dürfen.

Es wird klargestellt, dass rechtswidrige Handlungen von ermächtigten Stellen in Ausübung ihrer behördlichen Tätigkeit nicht nach § 134 Kraftfahrzeuggesetz (KFG) strafbar sind. Es besteht wie bisher die Möglichkeit die Ermächtigung zu entziehen bzw. kann der Ausschluss bestimmter geeigneter Personen von dieser Tätigkeit angeordnet werden.

2) Anerkennung geeigneter Personen

Problemstellung:

Der Unabhängige Verwaltungssenat Salzburg hat in seinem Erkenntnis vom 30.4.2007, UVS-22/10012/2-2007, festgehalten, dass "weder dem KFG noch der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung eine Bestimmung entnommen werden kann, wonach das geeignete Personal mittels Bescheid zur Kenntnis zu nehmen ist bzw. wonach die Eignung für die Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung bescheidmäßig eingeschränkt werden kann. Vielmehr ist die Eignung des Personals als (gesetzlich normierte) Voraussetzung für die Erteilung der Ermächtigung zur Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung zu prüfen und ist die Ermächtigung bei Vorliegen der Voraussetzungen zu erteilen."

Unter Berücksichtigung dieser Entscheidung erfolgt im Rahmen der behördlichen Erledigungen in Salzburg keine Anerkennung geeigneter Personen im Ermächtigungsbescheid bzw. bei Änderungsmeldungen mit gesondertem Bescheid. Im Ermächtigungsbescheid wird im Rahmen der Begründung festgehalten, um welche geeigneten Personen es sich handelt. Bei Änderungsmeldungen erfolgt die "Anerkennung" mit formlosen Schreiben. Solange keine behördliche "Anerkennung" der Eignung der namhaft gemachten Personen erfolgt, geschieht deren Einsatz in Verantwortung des Ermächtigten.

Ergebnis:

Dieses Salzburger Beispiel wird z.T. positiv aufgenommen. Andere Länder werden aber aufgrund ihrer positiven Erfahrungen ihre bisherige Vorgehensweise beibehalten und weiterhin mit Bescheid vorgehen.

zu § 58:

Problemstellung:

Nichtzulassen einer Prüfung durch den Lenker:

Bei Prüfungen gemäß § 58 KFG durch die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes kommt es wiederholt zu Problemen mit Kraftfahrzeuglenkern, die die Prüfung an Ort und Stelle nicht zulassen. In den vergangenen Jahren wurde die Exekutive mit hochtechnisierten Gerätschaften ausgestattet, die einerseits die Bauartgeschwindigkeit von Motorfahrrädern ermitteln lassen (Rollenprüfstand) und andererseits den Geräuschpegel eines Kraftfahrzeuges feststellen lassen. Beide Geräte sind nach der derzeitigen Gesetzeslage nur einsetzbar, wenn sich die Kraftfahrzeuglenker damit einverstanden erklären und ihr Fahrzeug auf den Prüfstand stellen bzw. an der Prüfung aktiv mitwirken. Derzeit ist keine Zwangsmaßnahme im Sinne des § 102 Abs. 12 KFG vorgesehen, sondern nach Abschluss der Amtshandlung möglicherweise nur die Vorführung gem. § 56 KFG zu beantragen. Üblicherweise sind die Kraftfahrzeuge bis zum Vorführungstermin wieder so präpariert, dass zu diesem Zeitpunkt keine Manipulation mehr festgestellt werden kann und ein etwaiges Strafverfahren geht ins Leere. Seitens der Exekutive ist man aber speziell im Hinblick auf zu schnelle und zu laute Motorfahrräder den dauernden massiven Beschwerden der Bevölkerung ausgesetzt und sieht in einer optimalen Ausnutzung der zur Verfügung gestellten technischen Geräte die einzige Möglichkeit zur „Beruhigung der Szene“. Mit den derzeitigen gesetzlichen Möglichkeiten kann der Sachlage nicht wirklich entgegengewirkt werden. Es wird daher im Hinblick auf eine Änderung der Gesetzeslage angeregt, eine Mitwirkungsverpflichtung bei der Kontrolle durch den Lenker bzw. die Setzung von Zwangsmitteln für den Fall des Nichtmitwirkens zu normieren.

Ergebnis:

Die ausdrückliche Mitwirkungspflicht mit entsprechenden Sanktionen (Fiktion, dass die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeuges nicht gegeben ist) wird für die nächste KFG-Novelle vorgemerkt. Dabei soll auch vorgesehen werden, dass bei Nichtvorliegen eines schweren Mangels Kostenersatzpflicht bestehen soll, wenn auf eine Überprüfung gem. § 58 KFG eine Überprüfung gem. § 56 KFG folgt.

zu LKW-Kontrollplattform:

Problemstellung:

Bemühungen nach mehr Datensicherheit in der LKP. Auch im Zusammenhang mit der Berichtspflicht gemäß § 58 Abs. 2b KFG sollte das Thema einer einheitlichen Datenerhebung und das Thema Datenvalidität weiterverfolgt werden.

Ergebnis:

Es wird klargestellt, dass die EBV-Daten grundsätzlich regelmäßig von den Ländern an die Bundesanstalt für Verkehr übersendet werden. Auf den mittlerweile ergangenen Erlass 179.517/0001-II/ST4/2008 wird hingewiesen.

zu § 86 Abs. 3:

Auskunft aus der Zulassungsdatei an ausländische Behörden

Problemstellung:

Es langen nunmehr vermehrt Ersuchen ausländischer Stellen aus dem EU-Raum, insb. Italien sowie Ungarn, um Auskunft aus der Zulassungsdatei ein.

Die Prüfung dieser zumeist in ausländischer Sprache gehaltenen Anfragen dahingehend, um welche Stelle es sich beim Anfrager handelt und ob dieser Stelle überhaupt Behördenstatus zukommt, ist für die erstinstanzlichen Behörden extrem schwierig.

Da häufig unklar ist, welche Behörden anderer EU-Staaten welche Aufgaben haben und teilweise diese Anfragen auch gar nicht von der Behörde selbst, sondern lediglich **von beauftragten Unternehmen** gestellt werden, wird angeregt, eine Zusammenstellung aller auskunftsberechtigten Stellen der EU-Staaten unter Anschluss der jeweiligen Abkommen zu erstellen und allen erstinstanzlichen Behörden zukommen zu lassen.

Ergebnis:

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie wird eine Anfrage an das Außenministerium stellen, welche ausländischen Behörden berechtigt sind, Auskünfte aus der Zulassungsevidenz zu verlangen. Bis zu einer abschließenden Klärung könnten die österreichischen Behörden bei der anfragenden Stelle rückfragen, auf welcher rechtlichen Basis diese berechtigt ist, derartige Auskünfte zu verlangen.

zu § 101:

Problemstellung:

Ladestützen – Erlass BMöWV 16. 3. 1987, 439.342/1-IV/2-87.

Der Landesprüfstelle OÖ wurden Anträge auf Einzelgenehmigung von Zentralachsanhängern zum Transport von Fahrzeugen vorgelegt, welche statt ausziehbaren Ladestützen abklappbare Stützen aufweisen. Die Fahrzeuglänge mit aufgeklappten Stützen beträgt 11,160 m, die klappbaren Stützen sind ca. 2m lang.

Es erhebt sich jetzt die Frage,

- a) ob diese Form der Ladestützen auch durch den angeführten Erlass abgedeckt sind und diese Fahrzeuge nach § 31 KFG genehmigt werden können (unter der Voraussetzung, dass der Schwerpunkt der abgestützten Fahrzeuge noch über dem fixen Teil des Anhängers liegt oder
- b) ob für diese Fahrzeuge wegen der Gesamtlänge mit Stützen über 12 m eine Genehmigung nach § 34 KFG (sowie eine Zulassung nach § 39 KFG) erforderlich ist?

Wir sind bisher nach a) vorgegangen und haben die Fahrzeuge mit der Länge im unbeladenen Zustand einzeln genehmigt und den Ladestützenerlass für den Transport mit der Ladung bei abgeklappten Ladestützen angewendet.



Ergebnis:

Es wird klargestellt, dass die abklappbaren Ladestützen genau so zu behandeln sind wie die ausziehbaren Ladestützen. Der Erlass BMöWV 16. 3. 1987, 439.342/1-IV/2-87 kann bei Gelegenheit ergänzt werden.

zu § 101:

Problemstellung:

Auf Grund von Vorgaben der Eichbehörden ist eine Verweigerung von Fahrzeugen mit Anhänger nur im abgekuppelten (abgesattelten) Zustand zulässig.

a) Wie kann zB bei einem Sattelkraftfahrzeug beim Beladen von den verantwortlichen Personen Lenker/Zulassungsbesitzer/Anordnungsbefugter die tatsächliche Belastung der Hinterachse des Zugfahrzeuges festgestellt werden?

b) ist es zumutbar, dass diese Personen dies unter Verwendung von Achs-Wiegeplatten kontrollieren?

Wie kann der Begriff "Anordnungsbefugter" (§ 101 Abs. 1a) exakt definiert werden (s. Schreiben an WKÖ).

Sollte nicht eine Auskunftspflicht für diese Personen eingefügt werden, bzw. eine neue Definition Belader/Verlader eingeführt werden.

Ergebnis:

Bisherige Versuche, beim Eichamt eine praktikablere Vorgangsweise zu erwirken sind gescheitert. Eventuell kann durch ein Schreiben des Herrn Bundesminister an den Bundesminister für Wirtschaft und Arbeit ein Einlenken erreicht werden.

Bezüglich des Begriffes „Anordnungsbefugter“ hält das BMVIT an den Ausführungen im Schreiben an die Wirtschaftskammer fest. („Es gibt derzeit keine allgemein gültigen Kriterien die den Begriff „Anordnungsbefugter“ in Zusammenhang mit Ladungssicherung abgrenzen,

auch gibt es diesbezüglich noch keine Judikatur. Aus der Sicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie könnte ein mögliches Abgrenzungskriterium der Auftrag an den für die Beladung eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers „Anordnungsbefugten“ sein.“)

zu § 102 Abs. 12:

Problemstellung:

Wenn Busse aufgrund technischer Mängel an der Weiterfahrt gehindert werden, stellt sich oft das Problem, dass (mittellose) Insassen über Nacht unterzubringen sind. Dem Beherbergungsbetrieb gegenüber ist die Behörde zur Begleichung der Kosten verpflichtet, weil sie diese Insassen zur Unterbringung zuweist. Auf welcher Rechtsgrundlage kann die Behörde die ihr entstandenen Kosten vom Busunternehmen einfordern? (§§ 1036, 1037 ABGB - Geschäftsführung ohne Auftrag? § 76 Abs. 2 AVG - Barauslagen?)

Ergebnis:

Diesbezüglich gibt es unterschiedliche Vorgangsweisen und Erfahrungen in den Ländern. Die zusätzlichen Kosten die der Behörde entstehen, können eventuell aus dem Sozialhilfefonds in den die Strafgelder ja fließen beglichen werden.

zu § 102a:

Problemstellung:

Nach § 102a Abs. 4 haben Lenker bei Fahrten die Fahrerkarte zwingend einzulegen. Gilt diese Bestimmung nur für Lenker, die in den Anwendungsbereich der EG-Verordnung 561/2005 fallen, oder ist auch zB jeder private Lenker, welcher ein mit Digi-Tacho ausgerüstetes Fahrzeug lenkt, dazu verpflichtet (muss er sich für diese Fahrt eine Fahrerkarte besorgen?)

Ergebnis:

Es wird klargestellt, dass Fahrzeuge die von der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ausgenommen sind, auch von den nationalen Vorschriften ausgenommen sind. Lenkt der Fahrer ein Fahrzeug außerhalb des Anwendungsbereiches der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 hat er das Kontrollgerät auf „Out of scope“ zu stellen, es sei denn er muss es aufgrund arbeitsrechtlicher Vorschriften verwenden.

zu § 106:

Problemstellung:

Sturzhelmpflicht für Personen zwischen 12 und 14 Jahren:

In jenen Fällen, in denen eine Person im Alter zwischen 12 und 14 Jahren als Mitfahrer eines Motorrades ohne Sturzhelm transportiert wird, ist dies nach derzeitiger Rechtslage nicht strafbar, da die Person strafunmündig ist und es an einer Übertragung der Verantwortung der bestimmungsgemäßen Verwendung des Sturzhelmes auf den Lenker fehlt. Es wird daher – nicht primär vor dem Hintergrund der Bestrafung sondern im Sinne der Verkehrssicherheit - angeregt, eine dem § 106 Abs. 5 1. Satz entsprechende Regelung hinsichtlich der bestimmungsgemäßen Verwendung eines Sturzhelmes durch Personen im Alter zwischen 12 und 14 Jahren zu normieren.

Ergebnis:

Bis jetzt hat es diesbezüglich keine Probleme gegeben. Dieser Punkt kann im Rahmen einer nächsten KFG-Novelle zur Diskussion gestellt werden.

Zusatzpunkt:

Problemstellung:

Für welche Fahrten ist die in § 106 Abs. 11 Z 2 vorgesehene Personenbeförderung gedacht?

Ergebnis:

§ 106 Abs. 11 Z 2 KFG war ursprünglich für Fahrten der Müllabfuhr gedacht. Es spricht aber nichts dagegen, wenn ähnliche Fälle (z.B. Arbeiten in einem Arbeitskorb, Einsetzen von Schneestangen) unter diese Bestimmung subsumiert werden, sofern es sich um eine speziell dafür vorgesehene Standfläche handelt.

zu § 112 Abs. 4**Änderung bei Schulfahrzeugen**

Problemstellung:

Änderungen hinsichtlich der Schulfahrzeuge sind gemäß § 112 Abs. 4 KFG nur mit Zustimmung der Bezirksverwaltungsbehörde zulässig.

Wenn nun eine Fahrschule in einem Antrag um die Bewilligung mehrerer Fahrzeuge ansucht und gleichzeitig auch das Ausscheiden mehrerer Fahrzeuge bekannt gibt, stellt sich die Frage der Vergebührung dieses Antrages und der Höhe der Verwaltungsabgabe.

Tarifpost 343 der Bundesverwaltungsabgabenverordnung lautet:

Erteilung der Zustimmung zu Änderungen hinsichtlich der Schulräume oder Schulfahrzeuge eines genehmigten Fahrschulbetriebes 26 Euro.

Tarifpost 6 (Eingaben) des Gebührengesetzes lautet:

(1) Eingaben von Privatpersonen (natürlichen und juristischen Personen) an Organe der Gebietskörperschaften in Angelegenheiten ihres öffentlich-rechtlichen Wirkungskreises, die die Privatinteressen der Einschreiter betreffen,

feste Gebühr 13,20 Euro.

Es wird um Diskussion folgender Fragen ersucht:

- a) **Ist die Gebühr – wenn in eine Anzeige gleichzeitig mehrere neue Fahrzeuge angeführt sind und auch Fahrzeuge, die ausgeschieden werden - je betroffenes Fahrzeug zu berechnen oder nur je Anzeige?**

Rechtsansicht der anfragenden Bezirksverwaltungsbehörde:

Hinter der Pflicht zur „Genehmigung“ der Änderung der Schulfahrzeuge steht der Gedanke, dass ausreichend geeignete Fahrzeuge für die von der Fahrschulbewilligung umfassten Klassen zur Verfügung stehen.

Es ist somit der Gesamtbestand der Schulfahrzeuge wichtig und nicht das einzelne Fahrzeug. Änderungen sind daher als Gesamtheit zu sehen und es ist nicht jedem Fahrzeug, sondern je vorgenommene Änderung gleichgültig wie viele Schulfahrzeuge es betrifft, die Zustimmung zu erteilen.

Nach der dargelegten Rechtsansicht wäre **pro Eingabe** (egal wie viele Fahrzeuge darin angeführt sind und egal ob die Fahrzeuge hinzukommen oder ausgeschieden werden) mit € 13,20 zu vergebühren und pro Zustimmungsbescheid zur Änderung des Fahrzeugbestandes, gleichgültig ob Hinzunahme oder Ausscheiden, eine Verwaltungsabgabe von € 26,-- vorzuschreiben.

Wird dieser Rechtsansicht zugestimmt?

b) Ist alleine über das Ausscheiden eines KFZ aus dem Fahrschulbetrieb ein Ansuchen um Zustimmung gemäß § 112 Abs. 4 KFG einzubringen. Ist diese zu vergebühren und das Ausscheiden mittels Bescheid zu genehmigen; fällt dafür eine Verwaltungsabgabe an?

Oder ist nur eine Meldung erforderlich. Ist diese Meldung zu vergebühren?

Rechtsansicht der anfragenden Bezirksverwaltungsbehörde:

Für das bloße Ausscheiden eines Fahrzeuges ist kein gesonderter Zustimmungsbescheid der Behörde erforderlich.

Ergebnis:

Die Mehrheit der Länder ist der Ansicht, dass pro Eingabe eine Antragsgebühr und eine Verwaltungsabgabe zu leisten ist, unabhängig davon wie viele Fahrzeuge darin angeführt sind.

Das Ausscheiden eines Fahrzeuges wird formlos zur Kenntnis genommen. Es fallen diesbezüglich keine Gebühren an und es ergeht auch kein Bescheid.

Eine Anzeige nur quartalsmäßig ist nicht möglich.

zu § 115 Abs. 2:

Problemstellung:

Entzug der Fahrschulbewilligung wegen mangelnder Vertrauenswürdigkeit
Das beiliegende Erkenntnis des Unabhängigen Verwaltungssenates Salzburg vom 24.4.2007, UVS-22/10013/4-2007, wird zur Kenntnis vorgelegt.

Zu diesem UVS-Erkenntnis ist festzuhalten, dass der UVS zwar inhaltlich die Gründe, die zum Wegfall der Vertrauenswürdigkeit des Fahrschulbesitzers und somit zum Entzug der Fahrschulbewilligung in I. Instanz geführt haben, teilt. Gleichzeitig hebt der UVS jedoch die erstinstanzliche Entscheidung deswegen auf, weil zwischenzeitlich ein solcher Zeitraum verstrichen sei, in dem der Fahrschulbesitzer nicht mehr "auffällig" gewesen sei, somit auf Grund dieses "Wohlverhaltens" und auch einer "reumütigen Schuldeinsicht" die erstinstanzliche Entscheidung nicht mehr aufrecht erhalten werden könne.

Der UVS räumt dabei zusätzlich ein, dass das begangene Alkoholdelikt besonders verwerflich sei; weiters ist zum Argument der seit der Setzung des Alkoholdeliktes verstrichenen Zeit festzuhalten, dass der überwiegende Zeitraum der 16 Monate auf die Abwicklung des UVS-Verfahrens zurückzuführen ist (nämlich rund 10 Monate), die erstinstanzliche Behörde jedoch unmittelbar nach Kenntniserlangung des Grundes, der zum Wegfall der Vertrauenswürdigkeit führte, den Entzug der Fahrschulbewilligung durchgeführt hat. Nunmehr deswegen die erstinstanzliche Entscheidung, die vom UVS sogar inhaltlich als richtig betrachtet wird, aufzuheben, kann sachlich nicht nachvollzogen werden (leider hat es eben rund sechs Monate gedauert, bis die erstinstanzliche Behörde zufällig vom Alkoholdelikt des Fahrschulbesitzers Kenntnis erlangt hat. Daraufhin wurde sofort der Entzug der Fahrschulbewilligung ausgesprochen.).

Unter Berücksichtigung solcher UVS-Entscheidungen wird um Diskussion und soweit möglich um Festlegung gebeten, inwieweit es in solchen oder gleichgelagerten Fällen, die eigentlich inhaltlich den Entzug der Fahrschulbewilligung rechtfertigen, sinnvoll erscheint, einer Berufung die aufschiebende Wirkung abzuerkennen (eigentlich ist grundsätzlich zu hinterfragen, inwieweit in solchen Fällen überhaupt noch der Entzug einer Fahrschulbewilligung ausgesprochen werden soll).

Ergebnis:

Es wird klargestellt, dass in solchen Fällen nach wie vor der Entzug der Fahrschulbewilligung auszusprechen ist, da der Inhaber die Voraussetzungen des § 109 KFG nicht (mehr) erfüllt und dass einer Berufung die aufschiebende Wirkung aberkannt werden soll.

zu § 122:

Problemstellung:

Voraussetzungen für Kraftfahrzeuge zur Durchführung von Übungsfahrten

Anlassfall: Für die Durchführung von Übungsfahrten wird beabsichtigt, ein vierrädriges Kraftfahrzeug zu verwenden, das nur über den Lenkerplatz und einen Beifahrerplatz verfügt und mit einer Ladefläche ausgerüstet ist. Das Fahrzeug ist als PKW zugelassen.

Hinsichtlich der Bewilligung von Übungsfahrten nach § 122 KFG sind keine Voraussetzungen vorgesehen, die das für den Einsatz vorgesehene Fahrzeug erfüllen muss. Grundsätzlich erscheint es jedoch nicht nur wünschenswert und zweckmäßig, sondern sogar geboten, auch bei der Durchführung von Übungsfahrten auf den verpflichtenden Einsatz von Fahrzeugen abzustellen, die den tatsächlichen Anforderungen im Straßenverkehr entsprechen. Hierzu könnte derzeit – mangels ausdrücklicher rechtlicher Regelung – sinngemäß auf die Vorgaben für Prüfungsfahrzeuge nach § 7 Abs. 2 Z. 2 Fahrprüfungsverordnung (beim angestrebten Erhalt einer Lenkberechtigung der Klasse B) mit der Einschränkung gegriffen werden, dass beim Übungsfahrzeug eine weitere Sitzreihe nicht erforderlich erscheint, da neben dem Begleiter keine weitere Person bei der Durchführung von Übungsfahrten anwesend sein muss. Die nach § 122 Abs. 4, 3. Satz, KFG vorgesehenen Ausbildungsteile können schließlich mit Fahrschulfahrzeugen durchgeführt werden.

Jedenfalls sollte jedoch für den Einsatz eines Fahrzeuges für Übungsfahrten darauf abgestellt werden können, dass es sich im Sinn von § 7 Abs. 2 Z. 2 Fahrprüfungsverordnung um ein vierrädriges Fahrzeug der Klasse B mit einer Bauartgeschwindigkeit von mindestens 100 km/h handeln muss.

Sollte diese Ansicht geteilt werden, empfiehlt es sich, dies auch gesetzlich ausdrücklich festzulegen.

Ergebnis:

Aufgrund der derzeitigen gesetzlichen Vorgaben kann für Übungsfahrten grundsätzlich jedes Fahrzeug der Kategorie B verwendet werden. Ist das Fahrzeug nicht als Prüfungsfahrzeug geeignet, sollte ein Hinweis in den Bescheid „das Fahrzeug ist nicht als Prüfungsfahrzeug geeignet“ aufgenommen werden.

zu § 123:

Problemstellung:

Mitwirkung von Gemeindefachkörpern bei der Vollziehung des KFG

Nach § 123 Abs. 3 KFG hat der Landeshauptmann – bei Vorliegen bestimmter Voraussetzung – Gemeinden, denen gemäß § 94c StVO die Handhabung der Verkehrspolizei durch deren Gemeindegewachkörper durch Verordnung der Landesregierung übertragen ist, durch Verordnung für die selben Straßen die Mitwirkung an der Vollziehung des KFG durch den Gemeindegewachkörper im Umfang des § 123 Abs. 2 Z. 1 und 3 KFG zu übertragen.

Die Maßnahmen, die für die Einleitung oder Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind (§ 123 Abs. 2 Z. 2 KFG) sind somit von einer solchen Übertragung kraft Gesetzes ausgenommen. Dies unterscheidet sich vom Befugnisumfang in verwandten Rechtsgebieten:

Im Fall einer Übertragung der verkehrspolizeilichen Angelegenheiten nach § 94c Abs. 1 StVO kommt den Organen des Gemeindegewachkörpers der Befugnisumfang nach § 97 Abs. 1 lit. a bis lit. c StVO zu, somit auch das Setzen von Maßnahmen, die für die Einleitung oder Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind. Gleiches gilt für die Mitwirkung der Organe von Gemeindegewachen nach § 35 Abs. 2 und 3 FSG, wobei es hier überhaupt keines weiteren Verordnungs- bzw. Ermächtigungsaktes zur Übertragung solcher Befugnisse bedarf.

Der Vollständigkeit halber ist darauf hinzuweisen, dass nach § 118a Abs. 2 B-VG die Bezirksverwaltungsbehörden (mit Zustimmung der Gemeinde) Angehörige eines Gemeindegewachkörpers ermächtigen können, an der Handhabung des Verwaltungsstrafgesetzes mitzuwirken.

Gibt es bestimmte Gründe für diese Differenzierungen hinsichtlich des Übertragungs- und Ermächtigungsaktes bzw. hinsichtlich des Befugnisumfangs nach den einzelnen Rechtsmaterien oder ist dies "historisch gewachsen"?

Ergebnis:

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie wird diesbezüglich Gespräche mit dem Bundesministerium für Inneres führen und versuchen zu klären, ob es sachliche Gründe für diese Differenzierungen gibt.

zu § 123a:

Problemstellung:

Kontrollkarten für Tiertransportinspektoren. Die für die Durchführung von Tiertransportkontrollen maßgebliche Verordnung (EG) Nr. 1/2005 schreibt unter anderem vor, dass die für diese Kontrollen eingesetzten Personen auch die Daten von digitalen Kontrollgeräten auslesen können müssen. Dies deshalb, da bei Fahrzeugen, die mit einem digitalen Kontrollgerät ausgerüstet sind, nur mehr durch die darin gespeicherten Daten für die Tiertransportinspektoren auch die Dauer eines Transportes erkennbar wird.

Um zu diesen Daten eines digitalen Kontrollgerätes zu gelangen, ist es erforderlich, dass die Tiertransportinspektoren über eine Kontrollkarte nach § 123a KFG verfügen. Derzeit ist in § 123a Abs. 2 KFG jedoch nicht vorgesehen, dass eine Einrichtung bzw. Gebietskörperschaft Kontrollkarten für Tiertransportinspektoren bestellen kann. Unabhängig davon, dass grundsätzlich aus Artikel 16 der oben erwähnten Verordnung im Zusammenhalt mit dem Tiertransportgesetz 2007 eine solche Berechtigung für den Landeshauptmann ableitbar erscheint, sollte zur Klarstellung für alle Beteiligten eine entsprechende Ergänzung im KFG erfolgen.

Hiezu empfiehlt es sich, bei § 123a Abs. 2 Z. 5 KFG Folgendes anzufügen:

"sowie für Tiertransportinspektoren und andere Organe, die Tiertransportkontrollen durchführen,"

Ergebnis:

Dieser Punkt wurde mit der 29. KFG-Novelle (BGBl. Teil I Nr. 6/2008) umgesetzt.

Zur Verordnung (EG) Nr. 561/2006:

Problemstellung:

Mit der EG-Verordnung 561/2005 wurde das Erfordernis der verpflichtenden Ausrüstung mit Kontrollgeräten textlich abgeändert (Art.2 Abs. 1 lit. a).

Ist für einen Kombi mit Anhänger, auf welchem eine Güterbeförderung durchgeführt wird, nunmehr bei einem Zuggesamtgewicht von mehr als 3500 kg ein Kontrollgerät erforderlich, oder bleibt die alte Erlassregelung aufrecht?

Ergebnis:

Es wird klargestellt, dass der Erlass vom 4. April 2000 (GZ. 179.737/5-II/B/7/99) weiterhin aufrecht ist. Für Verkehr in Österreich ist in solchen Fällen daher kein Kontrollgerät erforderlich.

Problemstellung:

Gibt es für Übertretungen von Art. 10 Abs. 1 und 2 von 561/2005 keine Strafbestimmungen (Planung der Fahrten so, dass Lenk- und Ruhezeiten eingehalten werden können)?

Ergebnis:

Die Übertretungen der Artikel 10 Abs. 1 und 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 sind im Arbeitszeitgesetz geregelt.

Zur Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung :

zu Anlage 3e-3i:

Problemstellung:

Die Umsetzung zahlreicher technischer EU Richtlinien hat den seit längerem bestehenden dringenden Bedarf zur Aktualisierung der Anlage 3e-3i verstärkt. Gemäß §§ 20 und 22 ist zur Typen- und Einzelgenehmigung die Beibringung der Nachweise laut dieser Anlagen vorgeschrieben. Diese entsprechen aber nicht mehr dem aktuellen Stand der KDV. Für Antragsteller ist es nur schwer verständlich, dass die explizit geforderten Nachweise nicht ausreichen. Es wird daher dringend ersucht die Anlage 3e-3i zu aktualisieren.

Ergebnis:

Die Anlagen 3e – 3i sind gute Übersichten über die einzelnen Themenbereiche, vorzulegenden Nachweise bzw. Richtlinien. Leider war es schon länger nicht möglich die genannten Richtlinien auf aktuellen Stand zu bringen. Für konkrete Verfahren sollte das aber kein Problem darstellen, da bei den einzelnen Bestimmungen zur KDV jeweils auf die aktuell anzuwendende Richtlinie verwiesen wird.

Zur Zulassungsstellenverordnung: Verlust von Kennzeichentafeln – Widerspruch bei Verlustbestätigung

Problemstellung:

Gemäß § 51 Abs. 1 KFG 1967 hat der Lenker den Verlust von Kennzeichentafeln eines von ihm gelenkten Kraftfahrzeuges oder eines mit diesem gezogenen Anhängers unverzüglich der Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich er sich zur Zeit der Wahrnehmung des Verlustes aufhält, oder der nächsten Dienststelle des öffentlichen Sicherheitsdienstes anzuzeigen.

Wenn sich der Lenker zur Zeit der Wahrnehmung des Verlustes im Ausland aufhält, so wird dieser Verlust (im Regelfall) bei der nächsten (im Ausland gelegenen) Dienststelle des öffentlichen Sicherheitsdienstes angezeigt.

Gemäß § 8 Abs. 3 Zulassungsstellenverordnung ist bei der Zuweisung eines Kennzeichens nach Diebstahl oder Verlust der Kennzeichentafel die diesbezügliche Bestätigung einer **inländischen Dienststelle des öffentlichen Sicherheitsdienstes** einzuziehen und zum Akt zu nehmen. Im angeführten Fall kann jedoch dieser Verpflichtung nicht entsprochen werden, weil der Verlust bei einer ausländischen Sicherheitsdienststelle angezeigt worden ist.

Es wird daher vorgeschlagen, die Bestimmung in § 8 Abs. 3, 1. Satz der Zulassungsstellenverordnung bei der nächsten Novellierung wie folgt zu ändern:

“Bei der Zuweisung eines Kennzeichens nach Diebstahl oder Verlust der Kennzeichentafel ist die diesbezügliche Bestätigung einer Dienststelle des öffentlichen Sicherheitsdienstes einzuziehen und zum Akt zu nehmen“.

Ergebnis:

Es wird klargestellt, dass die bisherige Vorgehensweise beibehalten wird. Es wurde absichtlich auf eine inländische Sicherheitsdienststelle abgestellt.

Ergebnisse der Technikerrunde

Zum Kraftfahrzeuggesetz 1967(KFG):

zu § 31:

Problemstellung:

Genehmigung gebrauchter Fahrzeuge aus einem Mitgliedsstaat – Mindestanforderungen (Importbeschränkungen durch nationale Bestimmungen/Vertragsverletzungsverfahren):

An die Genehmigung gebrauchter Importfahrzeuge aus einem EU-Mitgliedsstaat werden gewisse Mindestanforderungen gestellt, wie sie z.B. aus Abgas- und Lärmtechnischer Sicht im Erlass vom 26.09.1996, Zl.: 190.500/3-I/8-96 i.d.F. der Erlässe vom 11.10.1996, Zl.: 190.500/4-I/8-96 und 28.04.1999, Zl.: 190.500/2-II/A/5-99 festgelegt sind.

Darüber hinaus gibt es auch diverse nationale Bestimmungen, die sich von den in anderen Mitgliedsstaaten gültigen Vorschriften unterscheiden.

Zum Beispiel sind hier die u.a. in Holland und in der BRD nicht erforderliche Trennwand bei Lkw mit Kastenaufbau, im Ausland auch bei Änderungsverfahren zulässige Bodenfreiheit unter 11 cm oder die in der BRD nach wie vor nicht geforderte Ausrüstung von Fahrzeugen der Klassen N2 mit einer Höchstmasse über 7,5 to, N3, O3 und O4 mit Spritzschutzvorrichtungen in den Radabdeckungen und Radabdeckungen, die nur bis zur Reifenlauffläche reichen, anzuführen.

Werden nationale Bestimmungen, wie Trennwand oder Bodenfreiheit, weiter für den Import von in einem Mitgliedsstaat ordnungsgemäß genehmigten Fahrzeugen gültig bleiben können, falls die Kommission eine Liberalisierung der nationalen Importbestimmungen durchsetzt?

Ergebnis:

Derzeit wird an den EG-Bestimmungen festgehalten. Nationale Vorgaben sind dann nicht einzuhalten, wenn es sich um ein Fahrzeug, gemäß EU-Betriebserlaubnis handelt. Nationale Einzelgenehmigungen aus anderen Mitgliedsstaaten werden nur bedingt anerkannt. Wurden Ausnahmen in Anspruch genommen so sind diese erneut zu prüfen. (Bsp.: Frontschutzbügel sind, sofern keine Teilbetriebserlaubnis als Frontschutzsystem vorliegt, zu entfernen)

zu § 31:

Problemstellung:

Ein Unternehmen hat eine alte Straßenbahn auf ein Lkw-Fahrgestell aufgebaut. Antrag auf Einzelgenehmigung in Oberösterreich. Das Fahrzeug entspricht aber in verschiedenen Punkten nicht den Vorschriften.

Die WKÖ ersucht um Diskussion im Rahmen der Ländertagung.

Ergebnis:

In diesem Fall erscheint eine Genehmigung selbst in Anbetracht diverser Ausnahmen als unmöglich. Problematisch erweist sich einerseits die Verwendung eines veralteten LKW-Fahrgestells. Andererseits sollten im Sinne des derzeit geforderten Sicherheitsstandards keinerlei Abweichungen von den EG-Richtlinien erfolgen.

zu § 57a:

Problemstellung:

Qualitätssicherungshandbuch

Wann wird der vor mindestens drei Jahren durch die Ländervertreter und das BMVIT überarbeitete Beanstandungskatalog des Qualitätssicherungshandbuches fertig gestellt? Wünschenswert wäre es, wenn dieser davor nochmals zur Begutachtung ausgesandt würde.

Ergebnis: Der überarbeitete Beanstandungskatalog des Qualitätssicherungshandbuches wird in Form des Erlasses von DI Walter Nissler ausgeschickt.

Überprüfung ermächtigter Stellen gemäß § 57a Abs. 2a – Revisionsprogramm:

Problemstellung:

Gemäß § 15 Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung hat der Landeshauptmann die gemäß § 57a Abs. 2 ermächtigten Ziviltechniker, Vereine und Gewerbetreibenden unangekündigten Revisionen („Audits“) im Sinne des § 57a Abs. 2a KFG 1967 zu unterziehen.

Laut Auskunft der Firma Mesensky wird das bestehende Revisionsprogramm nicht mehr gewartet, da ein „Revisionsprogramm Neu“ erstellt werden soll.

Seit der Umstellung der EBV-Version von 2.6 auf 3.1 kommt es sehr häufig vor, dass die vorhandenen Werkstättendaten aufgrund eines „Primärschlüsselfehlers“ nicht in das Revisionsprogramm eingelesen werden können. Die Revision kann daher nicht abgeschlossen werden. Die fehlerhaften Dateien müssen der Firma Mesensky übermittelt und von dieser entsprechend formatiert werden.

Weiters fehlen im Revisionsprogramm (Version 3.1) individuelle Abfragemöglichkeiten (z.B. Lücken im Nummerkreis, Auswahl von Fahrzeugarten hinsichtlich der Gewichtsbeschränkungen gemäß Ermächtigungsumfang etc.).

Als Maßnahme zur Gewährleistung der erforderlichen Qualitätssicherung sollten daher Werkstättenkontrollen nur mittels Revisionsprogramm durchgeführt werden. Voraussetzung dafür ist, dass zur Vermeidung systembedingter Fehler die aktuelle Version dieses Revisionsprogrammes einer laufenden Wartung unterzogen wird.

Revisionsprogramm:

- a.) Nach hiesigem Informationsstand scheint auf dem Prüfungsprotokoll des Revisionsprogrammes als Rechtsgrundlage "§ 57 Abs. 4a KFG" auf. Diese Bestimmung bezieht sich auf die besondere Überprüfung im Sinn des § 56 KFG. Für die wiederkehrende Begutachtung hätte die Bestimmung zu lauten: **§ 57a Abs. 2a KFG**.
- b.) Auf dem Prüfungsprotokoll ist eine detaillierte Auflistung der Mängel vorgesehen, die im Rahmen einer Revision überprüft wurden bzw. überprüft werden können. Welche rechtliche Bedeutung kommt dabei dem Umstand zu, wenn keine Eintragung bei einem der (möglichen) Mängel in der Gesamtliste erfolgt bzw. wenn das Kästchen "nicht geprüft" angehakt wird?
- c.) Auch wäre für die Neufassung des Revisionsprogrammes sicherzustellen, dass bereits derzeit im Revisionsprogramm erfolgte Eingaben auch automatisch in die Neufassung übertragen werden, ohne dass eine Neueingabe erforderlich ist.

Ergebnis: Diesbezüglich hat eine Sitzung am 09.04.2008 in St. Pölten stattgefunden. Ziel dieser Besprechung war festzulegen welche Eckpunkte als österreichweite Anforderung an das neue EBV-Revisionsprogramm gestellt werden. Die Ergebnisse wurden im Protokoll, erstellt vom Land Niederösterreich, festgehalten.

§ 104:

Problemstellung:

Beim Ziehen von Anhängern ist der sog. D-Wert von Bedeutung. Dieser unterteilt sich je nach Fahrzeugart in Größen D, Dc oder V.

Bei Drehschemellenkung ist der D-Wert, bei Starrdeichselanhänger der Dc-Wert maßgebend. Die Berechnung ergibt in Abhängigkeit der techn. Daten Anhängervorrichtung verschiedene Höchst-Massen des Anhängers. Wer hat das zu beachten?

Ergebnis: Zu beachten haben dies die technischen Sachverständigen. Drei unterschiedliche hohe Anhängelasten für drei unterschiedliche Anhängerbauformen. In der Zulassungsbescheinigung werden die entsprechenden Werte wieder aufgeschlüsselt.

Zur Richtlinie 77/537/EWG idF 82/890:

Nachweis des Absorptionskoeffizienten bei Zugmaschinen:

Problemstellung:

Für die **EU-Betriebserlaubnis** für Zugmaschinen ist der Nachweis der Abgasrichtlinie 77/537/EWG idF.82/890 (Trübungswert) nicht mehr vorgeschrieben.

Die Fahrzeughersteller berufen sich auf die entfallene gesetzliche Verpflichtung und weisen die Werte nicht mehr nach.

Laut bereits vor längerer Zeit von Herrn Wurst getätigten Aussagen, sollte der Wert daher bei der Einzelgenehmigung ermittelt und dann eingetragen werden. Dies ist auch bei der nationalen Typengenehmigung möglich.

Was ist jedoch mit Fahrzeugen, welche aus dem EU-Raum kommen, und eine EU-Betriebserlaubnis haben, wo dieser Wert nicht eingetragen ist. Bei der Dateneinspielung kann hier kein Wert eingetragen werden.

Bei der wiederkehrenden Begutachtung wird dieser Wert jedoch benötigt. Laut Wurst sollte dann der Grenzwert 3 herangezogen werden.

Vorschlag OÖ:

Entweder man verzichtet gänzlich (bei Einzelgenehmigung und EU-BE) auf den Nachweis oder es wird auch bei den Fahrzeugen mit EU-BE der Nachweis vorgeschrieben.

Es ist nicht einzusehen, dass für die wiederkehrende Begutachtung ein Wert von 3 herangezogen wird, wenn die Fahrzeuge einen Wert von etwa 1 oder sogar weniger hätten, wenn dieser ermittelt worden wäre.

Bei der nächsten Novelle der PBSTV soll nämlich das Trübungsmessgerät für Zugmaschinen vorgeschrieben werden. Das Gerät wäre jedoch dann überflüssig.

Angeblich werden Abgasmessungen an Zugmaschinen nur in Österreich und der Schweiz durchgeführt.

Ergebnis: Da zukünftig die Angabe eines Trübungswertes in der EU-Betriebserlaubnis für Zugmaschinen nicht mehr erforderlich ist wird im Sinne der Abgasstufe IIIA ein Absorptionskoeffizienten von 2,5 bzw. 3 gefordert sofern kein Eintrag im Dokument vorhanden ist. Es werden längere Übergangsfristen mit Nachweispflicht gefordert. Bei Fahrzeugen eines Baujahrs 1980 oder früher ist die Trübungsmessung für historische Fahrzeuge anzuwenden.

Im Rahmen der 3. PBStV-Novelle wurde jedoch in der Anlage 2a folgende Regelung getroffen: Lt. § 16 Abs. 9 PBStV dürfen bis 31.12.2008 vorhandene Geräte zur Bestimmung der Schwärzungszahl des Auspuffgases verwendet werden. Parallel ist es zulässig die Abgase mittels Sichtprüfung zu beurteilen.

Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung (PBStV):

§ 3 PBStV

Problemstellung:

Persönliche Qualifikation:

Die wiederkehrende Begutachtung von gasbetriebenen Kraftfahrzeugen (Erdgas) verlangt eine sachkundige Person. Inwieweit sind besondere Ausbildungen für das geeignete Personal der wiederkehrenden Begutachtung notwendig.

Ergebnis: Dieser Punkt ist derzeit offen. Es werden Vorgaben bzgl. der Ausbildung für das geeignete Personal seitens des BMVIT getroffen werden.

Allfälliges:

1.) Historische Fahrzeuge:

- Grundausrüstung für historische Fahrzeuge
(Erlass GZ BMVIT-179.340/0007-II/ST4/2007)
- Fahrverbote auf Basis IG-Luft
(Sitzungsprotokoll vom BMVIT-179.340/0003-II/ST4/2008)

2.) Vertragsverletzungsverfahren

- VVV 2003/5140 Überprüfung der Fahrzeuge aus anderen Mitgliedsstaaten in der EU im Rahmen der nationalen Zulassungen: Dieses Verfahren wurde auf Grund der mit 01.07.2007 geänderten Vorgangsweise eingestellt.
- VVV 2006/4612 Scheibenfolien: Durch die geänderten Vorgaben laut § 7a KDV 1967 im Rahmen der 53. Novelle wurde dieses Verfahren

eingestellt. Weiters wurde der Erlass GZ BMVIT-179.324/0001-II/ST4/2008 zu diesem Thema veröffentlicht.

- VVV 2006/4399 Fahrzeugimport aus andern Mitgliedsstaaten mit der Abgasklasse Euro 0: Klage gegen Österreich wurde eingebracht. Verfahren ist noch nicht abgeschlossen.

3.) Qualitätssicherungssystem für die Einzelgenehmigung:

In Zusammenarbeit mit dem Bundesland Oberösterreich wird ein QS-Handbuch - Entwurf erarbeitet. Dieser wird im Rahmen der § 34-Runde den anderen Bundesländern vorgestellt und zur Anpassung zur Verfügung gestellt.

