



BMVIT - II/ST4 (Rechtsbereich Kraftfahrwesen und Fahrzeugtechnik)

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

GZ. BMVIT-170.303/0004-II/ST4/2010

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

An alle
Landeshauptmänner

Straße und Luft

Wien, am 31.03.2011

**Betreff: Tagung der Kraftfahrreferenten der Länder am 19. und 20. Oktober 2010 in
Alt Lengbach; Protokoll**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelt eine Zusammenstellung der in der Tagung vom 19. und 20. Oktober 2010 in Alt Lengbach 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 6512
E-Mail: astrid.pansi@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2011-03-31T14:49:14+02:00
	Seriennummer	437268
	Methode	urn:pdfsigfilter:bka.gv.at:binaer:v1.1.0
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH, C=AT	
Signaturwert	YYjdGmt++hT1yB/gQ6tRjMwDp9bDYKZ7T59iaYRhOzbT9y2EBYjdqQjejUgJzLuK/yHvLhHHAY211CvIHqUs5bBxCBwywJRz/jDYIAeJNwmOcrEzF58WGAV3z6P9Q/Vc1kGI3AiWBVv9owptquhatT6XH1QmBuSKpfTULR+UT1w=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	

Protokoll

über die Besprechung mit den Kraftfahrreferenten der Bundesländer am 19. und 20. Oktober 2010 in Alt Lengbach¹

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

Kraffahrgesetz (KFG) 1967:

zu § 1 Abs. 2a:

Abgrenzung "elektrisch angetriebenes Fahrrad", das noch als "Fahrrad i. S. der StVO 1960" (§ 2 Abs. 1 Z 22 lit. d) gilt zu § 1 Abs. 2a KFG

Problemstellung:

Mittlerweile werden z.B. über Internet von einem Wiener Händler elektrisch angetriebene Fahrzeuge aus chinesischer Produktion angeboten, die die Kriterien des § 1 Abs. 2a KFG einhalten, aber vom Äußeren vollkommen einem Motorfahrrad (Roller, Scooter) gleichen und demgemäß auch keine Pedale als Trethilfe aufweisen.

Als Verkaufsargumente werden angeführt: keine Zulassung zum Verkehr, kein Mopedausweis und kein Sturzhelm erforderlich, Lenken zulässig ab 12 Jahren und dies am Fahrradweg, keine EU-Betriebserlaubnis notwendig (und daher offensichtlich auch nicht vorweisbar).

Eine Vorrichtung zur Aufnahme eines Kennzeichen ist allerdings in diesem Fall vorhanden. Ist z.B. das Vorhandensein einer Trethilfe (Pedale), wie dies auch in den Ausnahmen vom Anwendungsbereich der Rahmen-Richtlinie 2002/24/EG Art. 1 Abs. 2 erster Satz u.a. vorausgesetzt wird, erforderlich?

In einem Antwortschreiben des bmvit vom 10.07.2002, GZ. 160010/2-II/B/6/02, zu einer diesbezüglichen Anfrage wurde zwar klar festgestellt, dass Pedale aufgrund der Definition "Fahrrad" in der StVO keine zwingende Voraussetzung für die Qualifikation als Fahrrad seien, jedoch ist die Frage, ob diese Aussage in Anbetracht der vorbeschriebenen Situation und moderner Fahrräder mit reinem elektrischem Hilfsantrieb noch zeitgemäß ist.

Im übrigen wurde mittlerweile die Definition in § 1 Abs. 2a KFG, wie auch diesbezüglich die Rahmen-Richtlinie, geändert. Es darf auch bemerkt werden, dass die Fahrradverordnung, BGBl. II Nr. 146/2001, in den Ausrüstungsvorschriften in § 1 Abs. 1 lit. 7 gelbe Rückstrahler an den Pedalen fordert, also offensichtlich vom Vorhandensein von Pedalen ausgeht.

Eine Lösung wäre, die Definition in § 1 Abs. 2a KFG an jene in Art. 1 Abs. 2 erster Satz der Rahmen-Richtlinie 2002/24/EG anzugleichen.

Ergebnis:

Es wird klargestellt, dass Pedale aufgrund der Definition „Fahrrad“ in der StVO keine zwingende Voraussetzung für die Qualifikation als Fahrrad sind.

Nicht als Kraftfahrzeuge, sondern als Fahrräder im Sinne der StVO 1960 gelten auch elektrisch angetriebene Fahrräder mit

- einer höchsten zulässigen Leistung von nicht mehr als 600 Watt und
- einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h (siehe § 1 Abs. 2a KFG).

Einstufung von Segways

Problemstellung:

Durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technik wurde im Jahre 2004 klargestellt (BMVIT 160680/2-II/ST5/04), dass Segways als Fahrräder einzustufen sind. Gemäß § 1 Abs. 2a KFG dürfen Elektrofahrräder nur eine höchst zulässige Leistung von 600 Watt und eine Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h aufweisen. Darüber hinaus müssen diese Fahrzeuge auch der Fahrradverordnung entsprechen.

Im Prospekt der Fa. Segway sind Modelle angeboten, wobei deren kleinste Modelle offensichtlich eine Leistung mit 2 mal 2 PS aufweisen. Siehe dazu den Katalog der Fa. Segway; Seite 3

http://www.segwayaustria.at/downloads/pdfs/segway_prospekt_genll_austria.pdf<http://www.segway.at> (Downloads, Produktkatalog)

Das Schreiben des bmvit aus dem Jahre 2004 wird auf der Internetseite der Fa. Segway als "Betriebsgenehmigung" angeführt (Internetseite der Fa. Segway, Downloads, Dokumente und Anleitungen). Laut Auskunft soll für den Fahrbetrieb lediglich eine Leistung von 600 Watt und der Rest der Leistung für die Stabilisierung der Fahrzeuge verwendet werden.

Da damit zu rechnen ist, dass Segways zukünftig vermehrt im Straßenverkehr verwendet werden, darf um generelle Klarstellung ersucht werden, inwieweit eine derartige "Aufteilung" der Leistung nachvollziehbar und rechtlich zulässig ist und welche Bestimmungen der Fahrradverordnung anzuwenden sind (für Kontrollen durch die Exekutive).

Ergebnis:

Es wird klargestellt, dass Segways auch wie bisher als Fahrräder einzustufen sind. Die Antriebsleistung des Segway setzt sich aus 167 Watt pro Rad zusammen. Dies ergibt in Summe eine Antriebsleistung von 334 Watt. Der Rest der Leistung dient der Stabilität.

zu § 2 Abs. 1 Z 26b und Z 26c:

Definition Zentralachsanhänger und Starrdeichselanhänger

Problemstellung:

Diese Frage wurde bereits einmal zur Diskussion gestellt, aber nicht geklärt. Bei technischer Betrachtung ist die derzeitige Formulierung im KFG insofern verkehrt, als der Starrdeichselanhänger eigentlich den Grundbegriff darstellt, und der Zentralachsanhänger einen speziellen Starrdeichselanhänger darstellt, nämlich den, bei dem die Achsen so zentral liegen, dass nur ein relativ kleiner Teil des Gewichtes als Stützlast auftritt.

Das würde einige Unklarheiten bei der Festlegung des Gesamtgewichtes beheben. Von der Änderung wäre aber auch die Ziffer 26 Einachsanhänger betroffen.

Nach diesem Verständnis müsste es heißen:

„26. Einachsanhänger ein Starrdeichselanhänger (Z 26c) mit einer Achse;

26b. Zentralachsanhänger ein Starrdeichselanhänger (Z. 26c), dessen Achse(n) nahe dem Schwerpunkt des (gleichmäßig beladenen) Fahrzeugs so angeordnet ist (sind), dass nur eine geringfügige statische vertikale Last, die 10% des Gesamtgewichtes des Anhängers nicht übersteigt, oder eine Belastung von 1000 daN auf das Zugfahrzeug übertragen wird, wobei der jeweils niedrigere Wert berücksichtigt wird;

26c. Starrdeichselanhänger ein nicht unter Z 12, 25, oder 26b fallender Anhänger mit einer Achse oder Achsgruppe, bei dem die winkelbewegliche Verbindung zum Zugfahrzeug über eine Zugeinrichtung (Deichsel) erfolgt, die nicht frei beweglich mit dem Fahrgestell verbunden ist und deshalb eine statische vertikale Last übertragen kann, und nach seiner Bauart ein Teil seines Gesamtgewichtes von dem Zugfahrzeug getragen wird;“

Ergebnis:

Diesbezügliche ist eine EU-Verordnung in Vorbereitung. Wenn die EU-Verordnung erlassen wird, können die nationalen Bestimmungen (falls erforderlich) angepasst werden.

zu § 2 Abs. 1 Z 26e:

Gezogene auswechselbare Maschinen

1. Problemstellung:

Durch die Änderung des § 58 Abs. 1 Z. 3 lit. e KDV in Bezug auf die zulässige Geschwindigkeit beim Ziehen von gezogenen auswechselbaren Maschinen sind eigentlich zusätzliche Unklarheiten entstanden statt solche zu beheben.

Diese Bestimmung kann sich nur auf nicht zum Verkehr zugelassene solche Maschinen beziehen.

Es gibt aber sehr wohl auch genehmigte und zum Verkehr zugelassene Maschinen bis zu einer Geschwindigkeit von 40km/h.

Im übrigen ist die Definition dieser Fahrzeugart äußerst unklar, sodass die Zuordnung von Fahrzeugen sehr schwierig ist. Sie reicht von

a) Anbaugeräten (bis 3 m/ 3,30 m Breite, ohne eigene Zulassung, 25 km/h usw.) oder

b) Anhänger-Arbeitsmaschinen (nicht zugelassen bis 10 km/h oder zugelassen, bis zu 40 km/h, Breite 2,55 m oder 25 km/h , Breite 3,00/3,30 m, mit Bremsanlagen usw.).

Siehe dazu die Zusammenstellung in der Beilage.

Ergebnis:

Mit der 56. KDV-Novelle (BGBl. Teil II Nr. 458/2010) wurde klargestellt, dass die Geschwindigkeitsvorgabe nicht gilt, wenn bei der Genehmigung ein höherer Wert festgelegt worden ist.

2. Problemstellung:

-- Vergebührung der Genehmigung und Überprüfung gem. §56 und § 58 KFG?

-- Begutachtungsfristen und notwendige Einrichtungen für die Fahrzeugprüfung?

-- Gelten alle Ausnahmebestimmungen für land- und forstwirtschaftliche Anhänger?

Ergebnis:

Es wird klargestellt, dass die Bestimmungen für landwirtschaftliche Anhänger – soweit vertretbar - angewendet werden können.

zu § 24 und § 24a:

Problemstellung:

Anlässlich der Tagung der Krafftfahrreferenten im Jahre 2009 wurde die analoge Regelung zu § 57a in Aussicht gestellt und für die nächste KFG-Novelle vorgemerkt, wonach auch im Rahmen der §§ 24 und 24a des KFG Anordnungen an den Ermächtigungsinhaber erteilt werden können. Dies ist jedoch noch nicht erfolgt.

Ergebnis:

Dieser Punkt ist für die nächste KFG-Novelle vorgemerkt.

zu § 24:

Manipulationen an den Kontrollgeräten (i.V.m. § 58 KFG)

Problemstellung:

Im Rahmen der technischen Schwerverkehrskontrollen werden immer häufiger Manipulationseinrichtungen an den Kontrollgeräten fest gestellt.

Die Staatsanwaltschaften reagieren teils sehr zurückhaltend mit Beschlagnahmen von Fahrzeugen. Da im KFG keine Maßnahmen beim Auffinden von Manipulationseinrichtungen verankert sind, wird zu überlegen sein, eine Möglichkeit für das Abstellen der Fahrzeuge und den Verfall der Manipulationseinrichtungen im Kraftfahrzeuggesetz vorzusehen.

Ein weiteres Problemfeld ist der Rückbau von digitalen Kontrollgeräten auf analoge Geräte, auch bei Fahrzeugen, die in anderen Mitgliedsstaaten zugelassen sind. Dazu sollten Bestimmungen geschaffen werden, um das betroffene Fahrzeug abstellen zu können.

Die Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung sollte hinsichtlich Überprüfung und Betrieb der Kontrollgeräte an die bisherigen Erfahrungen der durchgeführten Kontrollen angepasst werden.

Um eingehende Diskussion dieses Themas wird gebeten.

Ergebnis:

Die Ergebnisse der Kontrollen in Salzburg haben viele Manipulationsmöglichkeiten aufgedeckt. Diese Ergebnisse sollten nach Möglichkeit auch den Sachverständigen der anderen Bundesländer zur Verfügung gestellt werden, damit eine gezieltere Kontrolle gewährleistet ist.

zu § 28b Abs. 5:

Dateneingabe für Importfahrzeuge

Problemstellung:

Gemäß § 28b Abs. 5 besteht für die Dateneingabe von Importfahrzeugen mit EU-Betriebserlaubnis lediglich eine subsidiäre Zuständigkeit des Landeshauptmannes. Mittlerweile hat sich gezeigt, dass einige Bevollmächtigte hohe bürokratische Hürden wie z.B. vorab Abmeldung, lange Bearbeitungszeiten, nur einfach besetzte Zuständigkeit usw. aufgebaut haben und für den Aufwand wesentlich mehr als die Landesfahrzeugprüfstellen verrechnen. Gewerbliche Importeure fürchten auch die Bekanntgabe von Betriebsgeheimnissen. Immer wieder wollen daher Kunden lieber von den Landesfahrzeugprüfstellen als von den Bevollmächtigten bedient werden, müssen aber leider abgewiesen werden.

Es wird daher angeregt, die subsidiäre auf eine wahlweise Zuständigkeit abzuändern.

Ergebnis:

Auf ausdrücklichen Wunsch der Länder, wird dieser Punkt für die nächste KFG-Novelle vorgemerkt.

zu § 30 Abs. 5:

Typenschein

Problemstellung:

Die genannte Bestimmung normiert, dass die Ausstellung eines Duplikattypenscheines nur dann vorgenommen werden darf, wenn die Behörde, in deren Sprengel das Fahrzeug zuletzt zugelassen war oder zugelassen ist, einer Neuausstellung zustimmt.

In dieser Zustimmungserklärung hat die Behörde auch allfällige Vorbesitzer des Fahrzeuges, welche vom Aussteller in den neuen Duplikattypenschein einzutragen sind, anzugeben.

Fraglich ist in diesem Zusammenhang, ob die Angabe detaillierter Personen- sowie An- und Abmeldedaten tatsächlich erforderlich ist, oder ob mit der Angabe der Anzahl aller im KFA aufscheinenden Zulassungsbesitzer das Auslangen gefunden werden könnte.

In diesem Zusammenhang darf auf den Umstand verwiesen werden, dass eine Vollständigkeit der Angaben aller Vorbesitzer nicht gewährleistet werden kann, da im KFA lediglich jene Zulassungen aufscheinen, die zum Zeitpunkt der Datenüberleitung im Jahr 1999 (Übernahme behördlicher Aufgaben durch beliebige Versicherungsunternehmen) nicht älter als 6 Monate abgemeldet oder aufgehoben waren.

Ein weiteres Problem stellt in diesem Zusammenhang der Allgemeine Durchführungserlass (ADE) dar:

Demgemäß darf die Zustimmung zur Ausstellung eines neuen Typenscheines bei Fahrzeugen, die abgemeldet sind, deren Zulassung aufgehoben ist oder bei denen der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln hinterlegt sind, nur erteilt werden, wenn eine Bestätigung vorgelegt wird, mit der der Versicherer, der als letzter eine Versicherungsbestätigung für das Fahrzeug ausgestellt hat, bestätigt, dass ihm der Typenschein nicht übergeben worden ist.

Angeblich werden nicht von allen Behörden derartige Bestätigungen des letzten Haftpflichtversicherers eingefordert, was im Bereich der BPD Wien gelegentlich zu Unverständnis bei Antragstellern bzw. Versicherungsunternehmen führt, da seitens des Verkehrsamtes Wien diese Bestätigungen erlassmäßig eingefordert werden.

Erläuternd darf in diesem Zusammenhang mitgeteilt werden, dass in einem Zeitraum von ca. 10 Jahren haftende Versicherungen in ca. 12 Fällen nach einem Fahrzeugdiebstahl in den Besitz des Originaltypenscheins gelangten.

Um Klärung, ob die genannte Regelung des ADE aufrecht bleiben soll, wird ersucht.

Ergebnis:

Die genannte Regelung des ADE ist obsolet, da im ADE auf die AKHB verwiesen wird, die jedoch schon aufgehoben wurden. Es wird klargestellt, dass die Angabe der Anzahl der Vorbesitzer ausreicht.

Reimport von Fahrzeugen mit Einzelgenehmigungsbescheid – Verlust Einzelgenehmigungsbescheid

Problemstellung:

Wird der Verlust eines Einzelgenehmigungsbescheides glaubhaft gemacht, so wird normalerweise in sinngemäßer Anwendung der Bestimmungen des § 30 Abs. 5 KFG 1967 für die Wiedererlangung eines Fahrzeuggenehmigungsdokumentes vorgegangen.

Im letzten Satz dieser Bestimmungen wird auch der Fall eines Reimportes (Fahrzeug war bereits in Ö zugelassen – wurde dann in einem anderen EU-Mitgliedsstaat zugelassen und soll nun wieder in Ö zugelassen werden) behandelt.

Nicht behandelt wird der Fall, wenn das Fahrzeug nach Erstellung des österreichischen Genehmigungsdokumentes und Einlieferung der Daten in die Genehmigungsdatenbank direkt ins Ausland verbracht, dort zugelassen wurde und in Ö keine erstmalige Zulassung erfolgte.

Es wird ersucht die Erfahrungen der Bundesländer in derartigen Fällen zu diskutieren. Seitens Niederösterreichs wird vorgeschlagen in diesen Fällen (österreichisches

Genehmigungsdokument wurde durch den anderen EU-Mitgliedsstaat eingezogen) den letzten Satz des § 30 Abs. 5 KFG 1967 sinngemäß anzuwenden und einen Datenauszug unter Eingabe der sich aus der Zulassung im anderen Mitgliedsstaat ergebenden Änderungen im Genehmigungsdatensatz herzustellen.

Ergebnis:

Es wird klargestellt, dass § 30 Abs. 5 KFG sinngemäß anzuwenden ist.

zu §§ 31 und 34:

EUGH-Urteil C-524/07

Problemstellung:

Auch nach mehrmaliger Diskussion im KFG Koordinierungsarbeitskreis ist die durch das EUGH Urteil bedingte weitere Vorgangsweise noch nicht befriedigend geklärt. Es wird die Meinung vertreten, dass Abgas- und Lärmemissionen von EU Fahrzeugen überhaupt nicht mehr genehmigungsrelevant seien. Dies würde aber zur Genehmigung von Fahrzeugen führen, die zum Zeitpunkt ihres Baujahres weder die entsprechenden EU noch die Österreichischen Vorschriften erfüllt haben. Diese Problematik ergibt sich vor allem durch die neuen EU Mitglieder, die vor ihrem Beitritt oftmals von den EU Vorschriften abweichende Anforderungen an die KFZ Emissionen hatten.

Um grundsätzliche Klärung welche Vorschriften auf EU Importfahrzeuge anzuwenden sind, wird ersucht. Da aus dem EUGH Urteil auch abgeleitet werden könnte, dass es grundsätzlich unzulässig sei, die Vorschriftsmäßigkeit von in der EU genehmigten Fahrzeugen beim Zulassungsverfahren in Österreich in Frage zu stellen, wäre auch zu klären, wie mit nationalen Ausnahmen (z.B. Abweichung von den EU Baujahrvorschriften), Abweichungen von den Österreichischen Nachrüstverpflichtungen (z.B. Gurte) bzw. Österreichischen Besonderheiten (z.B. 11 cm Bodenfreiheit oder Scheibenfoliengenehmigungen) in diesem Zusammenhang umzugehen ist.

Ergebnis:

Das Urteil ist generell zu sehen und gilt nicht nur für Abgas und Lärm.

Fahrzeuge, die bereits in einem Mitgliedstaat der EU zugelassen waren, sind wie in Österreich zugelassene Fahrzeuge zu behandeln. Lediglich bei Fahrzeugen, die in einem anderen Mitgliedstaat aufgrund einer nationalen Ausnahme zugelassen wurden, existiert der Spielraum, ob diese Ausnahme anerkannt wird oder nicht. Die Verkehrs- und Betriebssicherheit ist jedenfalls zu berücksichtigen.

Aus dem EUGH – Urteil ergibt sich, dass importierte Gebrauchtfahrzeuge nicht strenger behandelt werden dürfen, als gebrauchte „österreichische“ Fahrzeuge, die unverändert weiterhin verwendet und auch neuerlich zugelassen werden dürfen.

zu § 31a:

Einzelgenehmigung nach der Richtlinie 2007/46/EG:

Problemstellung:

Es wird um Informationen über den aktuellen Stand der Umsetzung in Österreich, konkret über den Status der Landesprüfstellen bzw. deren Nennung gegenüber der EU ersucht.

Ergebnis:

Alle Einrichtungen sind bereits als technische Dienste gegenüber der UNO und der Europäischen Kommission genannt. Der Prüfungsumfang bezüglich der Richtlinien und der ECE-Regelungen ist noch in Bearbeitung.

zu § 39 Abs. 1 iVm 40 Abs. 3 und § 4 iVm 52 KDV:

Problemstellung:

Erlasmäßig ist geregelt, dass ab einer Breite von 3,01 m zumindest eine Eigenbegleitung erforderlich ist. Im ggst. Fall weist bereits das Lof-Zugfahrzeug eine Breite von 3,18 m auf und ergibt sich diese Breite durch eine Zwillingsbereifung. Der Betroffene – Verfahren derzeit bei UVS Steiermark anhängig – möchte auf Begleitung verzichten, da für ihn nicht einsichtig ist, warum er bei Verwendung von Lof-Anhängern oder Anbaugerät (3,3 m Breite möglich) an dieser Zugmaschine keine Begleitung benötigt, wenn er jedoch mit der Lof-Zugmaschine alleine unterwegs ist, diese aber sehr wohl vorgeschrieben bekommen hat.

Nach ho Ansicht geht die – durchaus verständliche – Argumentation des Berufungswerbers insofern ins Leere, da bereits Zugfahrzeug selbst über 3 m breit ist.

Ergebnis:

Es wird für zweckmäßig erachtet, lof-Zugfahrzeuge von der Begleitvorschrift auszunehmen. Der Sondertransporterlass wird entsprechend geändert werden.

zu § 39 iVm § 101 Abs. 5 iVm § 2 Abs. 1 Z 45 KFG:

Teilbarkeit der Ladung – Feuerwehr – besondere Umstände

Problemstellung:

Im Gegenstande handelt es sich um einen Spezialkraftwagen/Feuerwehrfahrzeug, welcher mit einem hzGG von 26.000 kg genehmigt worden ist. Auf Grund diverser Zuladungen (Feuerwehrutensilien und anderes Werkzeug) erreicht das Kraftfahrzeug ein GG von 26.660 kg, wobei das Ansuchen um Routengenehmigung auf 27.000 kg gestellt wurde. Die Ausrüstungsgegenstände können auf keinen Fall als unteilbare Ladung angesehen werden und auch der Begriff des Zubehörs hilft nicht weiter, da die gesamte Ladung generell sich schon aus teilbaren Gegenständen zusammensetzt.

VwGH 20.2.1987 ZfVB 1987/5/2045 besagt, dass zur Auslegung des Begriffes „unteilbare Güter“ nicht nur die technische Möglichkeit der Teilung einer Sache ausschlaggebend sein kann; es muss auch auf die wirtschaftliche Zumutbarkeit der Teilung, Kundenwünsche und allenfalls Handelsbräuche Rücksicht genommen werden. Bei Anwendung dieses Judikates für Feuerwehren besteht die Gefahr von Beispielsfolgen, da dann andere (normale) Kundenwünsche auch kommen.

Es stellt sich somit die Frage, wie weit der Begriff der „besonderen Umstände“ in diesem Fall ausgelegt werden kann, oder ob im Einklag mit der bisherigen Vorgehensweise restriktiv ausschließlich auf das hzGG abgestellt werden soll.

Ergebnis:

Bei der mit dem gegenständlichen Fahrzeug mitgeführten Ausrüstung handelt es sich nicht um unteilbare Ladung im herkömmlichen Sinn des § 2 Abs. 1 Z 45 KFG.

Inwieweit aber „andere besondere Gegebenheiten, unter denen diese Fahrzeuge verwendet werden“, vorliegen, ist in jedem Einzelfall grundsätzlich von der jeweils zuständigen Behörde zu beurteilen. Dabei ist auch darauf Bedacht zu nehmen, dass das gegenständliche Feuerwehrfahrzeug nicht zur gewerblichen Güterbeförderung herangezogen wird und auch

nicht permanent, sondern nur für bestimmte Einsätze (überörtlicher Katastrophendienst) in Verwendung steht.

Weiters könnte in Kombination beider Tatbestände (unteilbare Ladung, besondere Gegebenheiten) überlegt werden, ob nicht doch besondere Gegebenheiten vorliegen, da die mitgeführte Ausrüstung bei Einsätzen benötigt wird und für den speziellen Einsatzzweck des Fahrzeuges zwingend erforderlich ist und somit als unverzichtbar, oder im Hinblick auf den speziellen Einsatzzweck als Feuerwehrfahrzeug als quasi unteilbar, angesehen werden kann.

Es bestehen jedenfalls keine Bedenken, wenn die Genehmigung für Einsatzfahrten erteilt wird.

zu § 40a:

Zur Durchführung von Zulassungen ermächtigte Versicherungen; behördliche Vorgangsweise bei "Abspaltung des Versicherungsbetriebes"

Problemstellung:

Der Vienna Insurance Group Wiener Städtische Versicherung AG ist eine Ermächtigung zur Durchführung von Zulassungen gemäß § 40a KFG erteilt. Diese hat mittlerweile bekanntgegeben, dass der gesamte Versicherungsbetrieb abgespalten und auf die Wiener Städtische Versicherung AG Vienna Insurance Group mit eigener Firmenbuchnummer übertragen worden ist.

Im Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie Zahl BMVIT - 179.551/0002-II/ST4/2010 ist festgehalten, dass der ursprüngliche Code 24 für die Vienna Insurance Group Wiener Städtische Versicherung AG als anerkannte Haftpflichtversicherung nun der Wiener Städtischen Versicherung AG Vienna Insurance Group zugeordnet ist.

In Fällen einer Verschmelzung von Versicherungsunternehmen, in denen die ursprünglich ermächtigte Versicherung untergegangen ist, wurde es vom bmvit für ausreichend angesehen, dass es für die behördliche Anerkennung der Zulassungsbefugnisse des anderen Versicherungsunternehmens ausreicht, wenn dies mittels Bescheid festgestellt wird (keine neue Ermächtigung).

Wie ist im eingangs beschriebenen Fall seitens der Ermächtigungsbehörde vorzugehen? Bedarf es eines eigenen behördlichen Anerkennungsaktes und wenn ja, in welcher Form hätte dieser zu erfolgen?

Ergebnis:

Es handelt sich hierbei um eine Rechtsnachfolge in Form einer Abspaltung mit der Übertragung sämtlicher Rechtsbestände, Räumlichkeiten, Dienstverträge, KFZ-Zulassung etc., was zwar formal einer neuen Firmenbuchnummer bedarf, jedoch an der ursprünglich erteilten Ermächtigung zum Betrieb von Zulassungsstellen nichts ändert, da auch diese auf die abgespaltene Gesellschaft übergegangen ist.

zu § 44 Abs. 4 und § 61:

Missbräuchlich verwendete Kennzeichentafeln; alternative Fahndungsmöglichkeiten

Problemstellung:

Die monatliche Erstellung der sogenannten "Fahndungsliste" betreffend Fahrzeuge, deren Zulassung aufgehoben worden ist, dabei die Kennzeichentafeln jedoch nicht abgegeben worden sind, bedeutet für die Verwaltungsbehörden einen regelmäßigen Aufwand. Dabei ist

zu hinterfragen, inwieweit die Versendung der Liste an die in Frage kommenden Einrichtungen einem Fahndungserfolg tatsächlich dienlich ist.

Unter Berücksichtigung der von einzelnen Bundesländern mit dem bmvit geführten Korrespondenz wurde von diesem im Gegenstand regelmäßig auf die einschlägige Amtshaftungsjudikatur verwiesen, die aktive Fahndungsmethoden (Fahndungsfernschreiben oder andere geeignete Maßnahmen) zur Ausforschung missbräuchlich verwendeter Kennzeichentafeln verlange, um nicht den Bund in einem etwaigen Verfahren einer Beweislastumkehr auszusetzen.

Bei der Prüfung, welche anderen geeigneten Maßnahmen die aufwendigen Fahndungsrundschreiben ersetzen könnten, wurde von den hiesigen Zulassungsbehörden auf folgendes hingewiesen:

Nach Eintritt der Vollstreckbarkeit einer behördlich angeordneten Aufhebung einer Zulassung wird von den Zulassungsbehörden die Einziehung der Kennzeichentafeln und des Zulassungsscheines im Wege der jeweiligen Polizeiinspektion veranlasst.

Bei Unerreichbarkeit eines Zulassungsbesitzers wird von der Polizei bereits erhoben, wie sie die Kennzeichentafeln erhalten kann. Dies kann durch Erhebung bei der Gemeinde, bei Nachbarn, beim (früheren) Arbeitgeber usw. erfolgen. Eine Berechtigung, möglicherweise sogar eine Verpflichtung zur Durchführung dieser Maßnahmen besteht aus hiesiger Sicht insoweit, als von der Behörde alles zu unternehmen sein sollte, um der Kennzeichentafeln habhaft zu werden.

Bei Hinweis auf einen Aufenthalt in einem anderen Bezirk oder Bundesland wird im Rechtshilfeweg die Einziehung betrieben. Dies gilt bei den hiesigen Zulassungsbehörden auch für Deutschland.

Erst bei völlig aussichtslosem Einziehungsversuch, wenn z. B. ein Aufenthalt nicht festgestellt werden kann, oder ein (angebliches) Wegziehen ins Ausland vorliegt, wird die nicht erfolgte Rückgabe der Kennzeichentafeln im EKIS gespeichert. Durch eine EKIS-Anfrage ist dann die Aufhebung der Zulassung und die missbräuchliche Verwendung der Kennzeichen jederzeit ersichtlich.

Aus hiesiger Sicht werden hier regelmäßig bedeutende aktive Fahndungsmaßnahmen durchgeführt, die auch im jeweiligen Behördenakt ersichtlich sein sollten. Ein Zugang zum EKIS sollte für die involvierten Einrichtungen bzw. Behörden und ihren in Frage kommenden Mitarbeiter/inn/en bestehen.

Es wird um Beurteilung gebeten, inwieweit die dargestellten aktiven Fahndungsmaßnahmen vor dem Hintergrund der angesprochenen Amtshaftungsjudikatur die derzeit getätigten aufwändigen Fahndungsrundschreiben obsolet machen können.

Ergebnis:

Zu der Frage, ob von der monatlichen Erstellung der sogenannten „Fahndungslisten“ künftig abgesehen werden kann, wird vorweg festgehalten, dass die Rechtslage und die einschlägige Amtshaftungsjudikatur im Wesentlichen unverändert sind.

Obwohl das Verkehrsunfall-Entschädigungsgesetz – VOEG, BGBl. I Nr. 37/2007, diesbezüglich inhaltlich keine Änderungen gebracht hat, wurden Ansprüche nach Unfällen mit nicht - versicherten Fahrzeugen in den letzten Jahren an den Fachverband der Versicherungsunternehmen Österreichs gerichtet und von diesem die Entschädigungen geleistet. Offenbar hat das VOEG aus 2007 größere Bekanntheit als die Vorgängerregelung.

Daher hat es in den letzten Jahren kaum Amtshaftungsfälle in diesem Bereich gegeben.

Einem Betroffenen steht es jedoch frei, statt sich mit seinen Ansprüchen an den Versicherungsverband zu wenden, einen Amtshaftungsanspruch an den Bund zu richten. Dann wäre der Bund in einer schlechten Ausgangslage, wenn die Behörde nicht alle Möglichkeiten, die Einziehung der Kennzeichentafeln zu bewirken, ausgeschöpft hätte.

Andererseits zeigt die praktische Erfahrung, dass die von der einschlägigen Amtshaftungsjudikatur verlangten Fahndungsferschriften (aktive Fahndung) wenig bis kaum erfolgversprechend sind, wenn die Fahndungsferschriften nicht aufgrund bestimmter Verdachtsmomente, wo sich der Betreffende aufhalten könnte, zielgerichtet verschickt werden können.

Im Hinblick darauf und aufgrund des Umstandes, dass in den letzten Jahren Ansprüche nach Unfällen mit nicht - versicherten Fahrzeugen nach dem VOEG an den Versicherungsverband gerichtet worden sind, erscheint es nach Ansicht des bmvit durchaus vertretbar, wenn die Behörde alle ihr möglichen und zumutbaren Einziehungsversuche unternimmt und zusätzlich die Aufhebung der Zulassung und die missbräuchliche Verwendung der Kennzeichentafeln frühzeitig im EKIS speichert und von regelmäßigen Fahndungsferschriften absieht.

Durch die Speicherung im EKIS ist die missbräuchliche Verwendung der Kennzeichentafeln für alle Behörden und Polizeiinspektionen jederzeit ersichtlich und kann jederzeit abgefragt werden.

Aufgrund der modernen Kommunikationstechnologien und Ausstattung der Behörden und Polizeiinspektionen mit modernen edv - Anlagen kann dem eine andere Bedeutung beigemessen werden, als wie zB vor 15 oder 20 Jahren.

Die Behörden haben aber jedenfalls **wie folgt vorzugehen:**

-- Nach Eintritt der Vollstreckbarkeit einer behördlich angeordneten Aufhebung einer Zulassung ist von der Behörde alles zu unternehmen, um der Kennzeichentafeln habhaft zu werden.

-- Als erster Schritt ist von der Zulassungsbehörde die Einziehung der Kennzeichentafeln und des Zulassungsscheines im Wege der jeweiligen Polizeiinspektion zu veranlassen und die missbräuchliche Verwendung der Kennzeichentafeln im EKIS zu speichern. Durch eine EKIS - Anfrage ist dann die Aufhebung der Zulassung und die missbräuchliche Verwendung der Kennzeichen jederzeit ersichtlich.

-- Bei Unerreichbarkeit eines Zulassungsbesitzers ist gleich von der Polizei zu erheben, wie sie die Kennzeichentafeln erhalten kann. Dies kann durch Erhebung bei der Gemeinde, bei Nachbarn, beim (früheren) Arbeitgeber usw. erfolgen.

-- Bei Hinweis auf einen Aufenthalt in einem anderen Bezirk oder Bundesland ist die Einziehung im Rechtshilfeweg zu betreiben. Dies kann auch bei bekanntem Aufenthalt im Ausland durchgeführt werden, sofern es mit dem jeweiligen Staat ein Rechtshilfeabkommen gibt (Deutschland, Schweiz, Liechtenstein, Italien).

-- Aber auch wenn kein Rechtshilfeabkommen mit dem jeweiligen Staat besteht, ist bei bekanntem Aufenthalt des Betreffendem in diesem Staat über die Botschaft zu versuchen, die Kennzeichentafeln einzubringen.

-- Alle diese Fahndungsmaßnahmen sind auch im jeweiligen Behördenakt ersichtlich zu machen.

**zu § 45:
Probefahrten**

Problemstellung:

Gemäß Erlass des BMVIT vom 31. Oktober 2008 ist nur solchen Handelsbetrieben auf Antrag eine Probefahrtbewilligung zu erteilen, die diese Tätigkeit auch tatsächlich aktiv ausüben. Der Nachweis über die Handelstätigkeit hat daher insbesondere folgende Bestätigungen zu beinhalten:

- aufrechte Gewerbeberechtigung, die nicht „ruhend“ gemeldet wurde,
- Vorhandensein einer Steuernummer, welche durch das zuständige Finanzamt vergeben wurde.

Es erhebt sich die Frage, wie vorzugehen ist, wenn das Finanzamt (über Ansuchen) keine Steuernummer vergibt, da die steuerlichen Grenzen für das betroffene Jahr nicht überschritten werden.

Ergebnis:

Wenn im Rahmen des Handelsbetriebes die steuerlichen Grenzen für die Vergabe einer Steuernummer nicht überschritten werden, kann nicht davon ausgegangen werden, dass der Antragsteller einen KFZ-Handel in jenem Umfang betreibt, der die Notwendigkeit eines Probefahrtenkennzeichens glaubhaft (§ 45 Abs. 3 Z.2 KFG) erscheinen lässt. Wird keine Steuernummer vergeben, so wird demnach dem Ansuchen um Erteilung einer Probefahrtbewilligung nicht Folge gegeben.

zu § 48a:

Wunschkennzeichen

Problemstellung:

Aufgrund der Höchstpersönlichkeit dieses Rechtes kann die Übertragung nur aufgrund einer Verzichtserklärung und nochmaliger Bezahlung der Gebühren erfolgen. Es stellt sich die Frage, ob bei Übertragung auf Kinder bzw. Ehegatten/Lebenspartner in Lebensgemeinschaften (wenn beide Teile Eigentümer des Fahrzeuges sind) diese Gebühr entfallen bzw. verringert werden könnte. Bei der Übertragung auf Ehegatten/Lebenspartner wäre festzuhalten, was im Falle einer Scheidung/Auflösung zu erfolgen hat.

Ergebnis:

In § 48a Abs. 7 ist eindeutig geregelt, dass das Wunschkennzeichen ein höchstpersönliches Recht ist, das nicht auf andere Personen übertragbar ist.

Die Zuweisung eines Wunschkennzeichens ist auch über Antrag an zwei Zulassungsbesitzer möglich, jedoch, da es sich gem. § 48a Abs. 7 um ein höchstpersönliches Recht handelt, als Einheit anzusehen. Bei Wegfall einer der beiden Zulassungsbesitzer ist das höchstpersönliche Recht erloschen. Der verbleibende Zulassungsbesitzer ist jedoch bei einem Antrag auf Neuerteilung des Wunschkennzeichens vorrangig zu behandeln.

Ein Wunschkennzeichen kann nur so an einem Fahrzeug verwendet werden, wie es beantragt wurde. Wurde ein Wunschkennzeichen irrtümlich falsch beantragt, dann kann die Behörde - wie bisher - großzügig vorgehen.

zu § 57a:

Zentrale Erfassung gestohlener oder verlorener Begutachtungsplaketten und Begutachtungsstellenstempel

Problemstellung:

Bei der Kraftfahrreferententagung 2009 wurde vom bmvit zum gegenständlichen Thema darauf hingewiesen, dass bereits ein Konzept für eine "Plakettendatenbank" vorliege. In dieser Datenbank sollen nicht nur gestohlene oder in Verlust geratene Begutachtungsplaketten erfasst werden, sondern auch gestohlene oder verlorene Begutachtungsstellenstempel.

Da hier bisher keine Informationen hinsichtlich der tatsächlichen Verwirklichung einer solchen zentralen Datenbank bekannt sind, wird um Bekanntgabe des Umsetzungsstandes gebeten und gleichzeitig nachdrücklich die Notwendigkeit der Umsetzung zum Ausdruck gebracht, um von den aufwändigen wechselseitigen Verständigungen zwischen den Ländern und gegenüber den sonstigen in Zulassungsangelegenheiten befassten Einrichtungen Abstand nehmen zu können.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass bereits derzeit die Kenndaten gestohlener und verlorener Begutachtungsplaketten von den Behörden in das EKIS eingegeben werden.

Inwieweit könnte daher bereits auf eine wechselseitige Verständigung zwischen den Bundesländern bei verlorenen oder gestohlenen Begutachtungsplaketten verzichtet werden? Es wäre auch zu prüfen, inwieweit eine solche Eingabe nicht auch auf die Begutachtungsstellenstempel ausgedehnt werden kann und/oder dies in das Konzept einer zentralen Datenbank einfließen kann.

Ergebnis:

Es gibt bereits einen Grobentwurf für die Umsetzung einer „Plakettendatenbank“. Dieser Punkt ist für die nächste KFG-Novelle vorgemerkt. Derzeit kann auf eine wechselseitige Verständigung zwischen den Bundesländern bei verlorenen bzw. gestohlenen Begutachtungsplaketten nicht verzichtet werden.

Ermächtigte Werkstätte; Neuermächtigung bei Standortwechsel

Problemstellung:

Naturgemäß bezieht sich eine erstmalige Ermächtigung zur Durchführung von wiederkehrenden Begutachtungen nach § 57a KFG auch auf einen bestimmten Standort, an dem insbesondere die erforderlichen technischen Einrichtungen zur Verfügung stehen müssen.

In der Praxis kommt es natürlich vor, dass eine ermächtigte Einrichtung eine Verlegung des Betriebes an einen anderen Standort unter gleichzeitiger Aufgabe des bisherigen Standortes vornimmt.

Ist in einem solchen Fall eine neue Ermächtigung zu erteilen oder handelt es sich um eine Änderung der ursprünglichen Ermächtigung?

Ergebnis:

Es wird auf einen Erlass aus dem Jahr 1988 (BMöVV 31.05.1988, 430.303/4-IV/2-88) verwiesen. *Seitens des BMöVV wird darauf hingewiesen, dass der Standort kein Kriterium nach § 57a Abs. 2 darstellt. Demzufolge bedarf auch die Verlegung der Begutachtungsstelle innerhalb desselben Bundeslandes keiner neuen Ermächtigung.*

Betreiben von "Außenstellen" durch einen zur wiederkehrenden Begutachtung Ermächtigten

Problemstellung:

Die Ermächtigung zur wiederkehrenden Begutachtung bezieht sich grundsätzlich auf einen Standort, an dem die für die Ermächtigung erforderlichen Voraussetzungen (Personal, technische Einrichtungen usw.) vorliegen.

Kann nun der Ermächtigte diese wiederkehrenden Begutachtungen auch bei "Außenstellen" durchführen, bei denen folgendes gegeben wäre:

-- das Gelände, auf dem die Überprüfungen vorgenommen werden sollen, befindet sich im Eigentum eines Dritten;

-- erforderliche mobile Geräte wären nicht regelmäßig bei der Außenstelle vorhanden, sondern würden aus Anlass der jeweiligen Überprüfung dorthin gebracht werden?

Ergebnis:

Es wird klargestellt, dass mobile Prüfzüge jedenfalls unzulässig sind. Ansonsten wird auf das Protokoll der § 57a–Tagung in St. Pölten vom 3.11.2005 (BMVIT-179.500/0005-II/ST4/2005) verwiesen.

Lückenlose Nachvollziehbarkeit der Gutachten – Pflicht zur gesonderten Datensicherung

Problemstellung:

Nach § 57a Abs. 4a KFG kann der Ermächtigte zur Aufbewahrung der zweiten Ausfertigung des Gutachtens Datenträger benutzen. Hierbei muss die inhaltsgleiche, vollständige, geordnete und urschriftgetreue Wiedergabe bis zum Ablauf der Aufbewahrungsfrist jederzeit gewährleistet sein.

Im Hinblick auf diese Verpflichtung (auch aus § 5 Abs. 2 PBStV ableitbar) ist für die elektronische Datenspeicherung davon auszugehen, dass dies nicht nur über den PC bzw. ein betriebsinternes elektronisches System erfolgt, sondern zusätzlich auf einem externen Speichermedium (z. B. CD). Dies erscheint erforderlich, um insbesondere in jenen Fällen, in denen das elektronische Hauptspeichermedium zerstört wird (konkreter Anlassfall: Blitzschlag), die Gutachten durch das weitere Speichermedium weiterhin abrufbar bleiben. Ersatzweise erscheint es auch möglich, dass Ausdrücke der Gutachten gesondert aufbewahrt werden.

Wie ist nun jedoch gegenüber dem Ermächtigten von behördlicher Seite vorzugehen, wenn erstmalig festgestellt wird, dass dieser Aufbewahrungspflicht nicht nachgekommen worden ist und dadurch auch die Nachvollziehbarkeit einer Reihe von Gutachten nicht mehr gegeben ist? Kann hier bereits ein Widerruf der Ermächtigung erfolgen oder bedarf es erst auf Grund des erstmaligen Anlassfalles einer Anordnung gemäß § 57a Abs. 2a KFG, gegen die neuerlich verstoßen werden müsste?

Ergebnis:

Aufgrund des erstmaligen Anlassfalles, sollte zuerst eine Anordnung gemäß § 57a Abs. 2a KFG erfolgen.

Verwendung von Spieldetektoren

Problemstellung:

Gibt es Überlegungen/Bestrebungen, bei den in § 16 Abs. 9 PBStV geregelten Übergangsfristen für die Verwendung von Spieldetektoren, die nicht den in dieser Bestimmung genannten Voraussetzungen entsprechen, etwas zu ändern?

Ergebnis:

§ 16 Abs. 9 PBStV wurde mit der 5. Novelle zur PBStV (BGBl. Teil II Nr. 447/2010) geändert.

zu § 58:**Überprüfung von Motorfahrrädern mit Rollenprüfstand, Erlass BMVIT – 179.302/0001-II/ST4/2008****1. Problemstellung:**

Im Zusammenhang mit der Problematik der Zunahme von Viertaktmotoren bei Motorfahrrädern wird ersucht bekanntzugeben, wieso eine Testung von solchen Motorfahrrädern gemäß Pkt. 4 Sonderfälle/Ausnahmen nicht durchgeführt werden kann. Es ist nicht nachvollziehbar warum, wenn die Drosselung nicht über einen Drehzahlsensor am Vorderrad erfolgt, bei Viertaktmotoren der Rollenprüfstand nicht eingesetzt werden kann.

Ergebnis:

Zweitaktmotoren und Viertaktmotoren weisen unterschiedliche Drosselverhalten auf. Während beim Zweitaktmotor der Einfluss des Luftwiderstandes keine Unterschiede im Drosselverhalten auslöst, reagiert der Viertaktmotor insofern, dass die Drosselung versagt. Die Drehzahl bleibt im Drosselungsbereich kurzfristig konstant, steigt jedoch dann weiter an, wenn Vollgas gegeben wird. Aus diesem Grund ist es unzulässig Motorfahrräder mit Viertaktmotoren auf Rollentestern ohne Luftwiderstandssimulation zu prüfen.

2. Problemstellung:

Bei der Übersicht über die Schwellenwerte wurden die Messtoleranzen von Radar- und Lasergeräten verwechselt. Richtigerweise müssen beim Radargerät 5 km/h und bei der Laserpistole 3 km/h abgezogen werden. Das bedeutet, dass beim Radar unter der Rubrik „Referenzwert inkl. Messtoleranz“ richtigerweise „54,6 km/h“ stehen müsste und bei der Laserpistole unter dem Punkt „Referenzwert inkl. Messtoleranz“, „52,6 km/h“.

Nach Ansicht des BMI sollte aus Vollständigkeitsgründen aber der Erlass auch dahingehend abgeändert werden.

Ergebnis:

Der Erlass wird entsprechend überarbeitet.

zu § 102 Abs. 12:**Überladung****Problemstellung:**

Vorschlag WKÖ auf Lockerung der strengen Prozentsätze bei Überladungen:

2% soll auf 6% angehoben werden.

In den politischen Gesprächen wurde vereinbart, dass diese Frage bei der Ländertagung diskutiert werden soll.

Ergebnis:

Für die Mehrheit der Länder besteht kein Handlungsbedarf und sie sprechen sich gegen eine Änderung aus.

zu § 103 Abs. 2:

Lenkererhebung; Anliegen der Volksanwaltschaft

Problemstellung:

Bis auf die Formblätter der Bundesländer Vorarlberg, Kärnten und Niederösterreich enthalten sämtliche Formblätter für die Lenkererhebung (auch in elektronischer Form) den Hinweis auf Strafbarkeit, bzw. Einleitung eines Verwaltungsstrafverfahrens, wenn überhaupt keine Auskunft erteilt wird.

Der Hinweis auf Strafbarkeit bei Nichterteilung der Auskunft beim Bundesland Wien ist sehr gut formuliert und könnte als Anregung für eine österreichweit einheitliche Standardformulierung (am Formblatt entsprechend positioniert und hervorgehoben) den Bundesländern vorgeschlagen werden.

„Sie werden darauf hingewiesen, dass Sie zur Erteilung dieser Auskunft auch dann verpflichtet sind, wenn Sie der Meinung sein sollten, das betreffende Delikt nicht begangen zu haben oder Ihrer Meinung nach der Strafbetrag bereits beglichen ist. Die Nichterteilung bzw. unrichtige, unvollständige oder nicht fristgerechte Erteilung dieser Lenkerauskunft ist nach § 134 Abs. 1 in Verbindung mit § 103 Abs. 2 KFG 1967 (Verletzung der Auskunftspflicht) strafbar.“

Ergebnis:

Die vorgeschlagene Formulierung soll als Standardformulierung für sämtliche Formblätter für die Lenkererhebung übernommen werden.

zu § 106:

Personenbeförderung auf Anhängern

Problemstellung:

Im Protokoll der letztjährigen Kraftfahrreferententagung wurde zu § 106 festgehalten, dass nach derzeitiger Gesetzeslage für den in Rede stehenden Fall keine Möglichkeit der Personenbeförderung auf Ladeflächen besteht. Die Probleme im Bereich des Straßendienstes sollten konkret formuliert werden.

Mit Schreiben vom 18. Dezember 2009 wurde dem bmvit die geforderte Präzisierung der Abteilung Straßenbetrieb mit dem Ersuchen um weitere Behandlung vorgelegt. Es ergeht das Ersuchen, bekannt zu geben, ob dem Wunsch der Gruppe Straße nach legislativer Berücksichtigung nachgekommen werden wird.

Ergebnis:

Dieser Punkt ist für die nächste KFG-Novelle vorgemerkt.

zu §§ 114 ff sowie 122:

Fahrlehrer/Fahrschullehrerberechtigungen und Ausweise sowie Übungsfahrtbewilligung

Problemstellung:

Der Arbeitskreis Bürgerbüro NÖ und Führerschein NÖ, Verwaltungsreform FSR, L17 Ausbildungsfahrten und Übungsfahrten hat bezogen auf die vorstehend genannten Themenkreise mehrere Verbesserungsvorschläge erarbeitet, deren Zielsetzung es ist, den Verwaltungsaufwand bei gleich bleibender Qualität zu verringern (zB. § 114 KFG – Ausweis als Legimitation für die Lehrperson; bloße Anzeige der Beschäftigung durch die Fahrschule, § 122 Abs. 1 KFG – örtliche Zuständigkeit ändern, § 122 Abs. 3 KFG – Weglassen der KFZ-

Daten, da diese nicht notwendig sind). Das BmVIT wird ersucht, die ihm dazu vorliegenden Vorschläge im Sinne einer Verwaltungsvereinfachung (Verwaltungsreform) umzusetzen und entsprechende legislative Maßnahmen zu setzen.

Ergebnis:

Vereinfachungen im Bereich der Fahrlehrer/Fahrschullehrerberechtigungen sind für die nächste KFG-Novelle vorgemerkt, wie zB Entfall des von der Behörde auszustellenden Fahrlehrerausweises. Wie weit die Reform tatsächlich gehen wird, muss erst in den politischen Gesprächen abgeklärt werden.

Auch bei den § 122 Bewilligungen soll es Vereinfachungen geben. Derzeit bestehen unterschiedliche Voraussetzungen für die Bewilligung gem. § 122 und die L17-Bewilligung. Es gibt Überlegungen, das zu vereinheitlichen und den Bereich zu reformieren.

Zur Kraftfahrzeuggesetz – Durchführungsverordnung (KDV):

zu § 4 KDV:

Bereifung

1. Problemstellung:

Ist die Bestimmung des § 4 Abs. 4e KDV für sich allein Grundlage dafür, dass generell die Möglichkeit besteht, dass auf Kraftfahrzeugen Reifen verwendet werden dürfen, die nicht der Bauartgeschwindigkeit des Fahrzeug entsprechen oder ist diese Bestimmung nur in Zusammenhang mit den Absätzen 4c und 4d zu sehen und bestünde damit eine solche Ausnahme nur für als M&S gekennzeichnete Reifen und nur dann wenn diese mindestens einen Geschwindigkeitsbereich bis zu 160 km/h aufweisen?

Ergebnis:

Die Regelung, dass an Fahrzeugen Reifen angebracht werden dürfen, deren Geschwindigkeitsindex niedriger ist als die Bauartgeschwindigkeit des Fahrzeuges, gilt nur für M&S Reifen. Die Vorschrift, dass die dem Geschwindigkeitsindex entsprechende Geschwindigkeit vom Lenkerplatz aus vollständig sichtbar angeschrieben sein muss, gilt sofern solche Reifen montiert sind. Die Profiltiefe ist unerheblich.

2. Problemstellung:

Ist bei Verwendung von Winterreifen mit einer Profiltiefe von weniger als 4 bzw. 5 mm und einem Geschwindigkeitsbereich bis 160 km/h, an Fahrzeugen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 160 km/h, ohne das Anbringen des in § 4 Abs. 4e KDV angeführten Schriftzuges als „Gefahr im Verzuge“ im Sinne § 57 Abs. 8 KFG anzunehmen?

Ergebnis:

Sollte der Schriftzug gem. § 4 Abs. 4e KDV fehlen, so liegt kein „Gefahr im Verzug“ – Mangel im Sinne des § 10 Abs. 2 PBStV vor.

zu § 58 KDV:

Geschwindigkeit

Problemstellung:

Zurzeit unterliegen Pkw-Anhänger-Gespanne grob gesprochen zwei Regimen, was die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Autobahn betrifft. Unter der FS-Klasse „B“ zu ziehende Gespanne dürfen 100 km/h fahren, solche unter „E und B“ lediglich 80 km/h.

Für die Überwachungsorgane ist von vornherein (also ohne Anhaltung) weder bei der Nachfahrt noch im Falle einer Radarmessung erkennbar, welche tatsächliche Höchstgeschwindigkeit mit diesem Gespann gefahren werden darf.

Bei der automatischen Verkehrsüberwachung (Radar) kann es vorkommen, dass Fahrzeugkombinationen, die unter die 100 km/h Beschränkung fallen (Lenkberechtigung B) auf Grund der größeren Längsabmessungen als Fahrzeugkombinationen mit höchstzulässiger Fahrgeschwindigkeit 80 km/h detektiert werden. Da das Kontrollorgan nicht feststellen kann, dass es sich um ein 100 km/h Gespann handelt (B) wird von der Behörde ein Strafverfahren eingeleitet. Erst im Verfahren besteht die Möglichkeit für den Lenker den Freibeweis anzutreten.

Dieses Problem könnte durch Übernahme der Regelung aus dem deutschen Kraftfahrrecht (<http://www.dekra.de/de/4259?teaser=1>) beseitigt werden.

Dort gilt für Gespanne generell eine Beschränkung auf Autobahnen von 80 km/h.

Mit einer Bewilligung der Behörde darf bei Vorliegen bestimmter technischer Voraussetzungen (Reifen nicht älter als sechs Jahre, Antischlingerkupplung, Stoßdämpfer am Anhänger etc) mit einem entsprechenden Aufkleber auf der Autobahn bis zu 100 km/h schnell gefahren werden.

Neben einer Reduzierung des Aufwandes der Strafbehörden könnte mit dieser Regelung auch die Verkehrssicherheit dadurch gehoben werden, dass nur Gespanne die auch entsprechend sicher ausgestattet sind mit 100 km/h fahren dürfen.

Ergebnis:

Derzeit besteht kein Änderungsbedarf. Eine behördliche Bewilligung für 100 km/h, wie in Deutschland, würde zu großem Mehraufwand für die Behörden führen.

zu § 63a Abs. 2 KDV:

Anforderungen an Schulfahrzeuge

Problemstellung:

Durch die 55. KDV-Novelle wurde normiert, dass zur Ausbildung von Bewerbern für Fahrzeuge der Klasse C+E nur solche Fahrzeugkombinationen verwendet werden dürfen, die den Anforderungen der Fahrprüfungsverordnung entsprechen (§ 63a Abs. 5 KDV 1967). Diese Änderung ist zu begrüßen, da unterschiedliche Anforderungen an Schul- und Prüfungsfahrzeuge praxisfremd sind. Im § 63a Abs. 2 KDV 1967 finden sich jedoch für Schulfahrzeuge noch eigene Vorgaben die nicht mit den Erfordernissen an Prüfungsfahrzeuge ident sind.

Es wird deshalb vorgeschlagen die Längen und Gewichtsvorgaben für Schulfahrzeuge der Klasse C+E im Zuge einer künftigen KDV Novelle aus den Bestimmungen des § 63a Abs. 2 KDV 1967 zu streichen. (NÖ-T)

Ergebnis:

Dieser Punkt wird für die nächste KDV-Novelle vorgemerkt.

Zur Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung (PBStV):

Informationsfilm Revision

Problemstellung:

Seitens des Wirtschaftsverlages wurde der Wunsch geäußert einen Informationsfilm als interaktives Informationsmedium für die §57a Begutachtungsstellen zu erstellen. Ziel des Films soll es sein den Betreibern von Begutachtungsstellen die Notwendigkeit von Revisionen zu erklären und Verunsicherungen entgegenzuwirken. Es soll aufgezeigt werden, dass Behörde und ermächtigte Stellen am gleichen Ziel arbeiten um durch eine hohe Qualität der Fahrzeugbegutachtungen das österreichische System der Fahrzeugüberprüfung zu sichern.

Es wird ersucht im Rahmen der Tagung eine kurze Präsentation des Filmrohkonzepts vorzunehmen und in einer anschließenden Diskussion die Meinungen der Vertreter des Bundesministeriums sowie der Bundesländer zur Realisierung eines derartigen Filmes einzuholen.

Ergebnis:

Grundsätzlich bestehen keine Bedenken gegen den Informationsfilm Revision. Wenn das Drehbuch fertig ist, sollte das in einer eigenen Runde noch mal besprochen werden.

Allfälliges:

Fahrprüferhandbuch:

Problemstellung:

Langsamfahrübungen Klasse F

Nach Rücksprache mit Mag. Schubert wird ersucht folgendes Thema zur Fahrprüfung der Klasse F ebenfalls im Rahmen der Tagung zu thematisieren:

Im Fahrprüferhandbuch heißt es unter Punkt 8.6.2 (Langsamfahrübungen Klasse F):

„Dabei wird unterschieden, ob der Kandidat mit einem Einachsanhänger oder mit einem Anhängewagen zur Prüfung erscheint.“

Weiters wird definiert:

„1. Anhänger an Rampe schieben

Der Kandidat beginnt die Übung mit angekuppeltem Anhänger im Retourgang

Mit einem Einachs-Anhänger muss in die Garage geschoben werden

Mit einem Anhängewagen muss mindestens eine Zuglänge geradeaus zurückgeschoben werden“

Es tritt nun folgendes Problem auf:

Die Fahrschulen benutzen in zunehmendem Ausmaß für die Ausbildung und Prüfung der Klasse F auflaufgebremste Anhänger, die üblicherweise für die Klasse E zu B eingesetzt werden und über 2 Achsen verfügen (Zentralachsanhänger). Unter Hinweis auf die Definition des KFG wird nun argumentiert, dass es sich dabei nicht um Einachsanhänger, sondern um Anhängewagen handelt und somit lediglich geradeaus zurück zu schieben ist.

Aus ausbildungstechnischer Sicht ist dazu Folgendes auszuführen:

Einachsanhänger weisen bei Rückwärtsfahrt ein anderes Lenkverhalten auf als Anhängewagen mit gelenkten Achsen (üblicherweise Drehschemellenkung an der ersten Achse). Aus diesem Grund wurden in der Prüfvorschrift (Fahrprüfungshandbuch) zwei verschiedene Übungen definiert um auf die unterschiedlichen Ausbildungsinhalte einzugehen.

Ergebnis:

Es wird klargestellt, dass sich die Fahrzeugbezeichnung im Fahrprüferhandbuch nicht auf die KFG Definitionen stützt, sondern darauf abstellt, ob der Anhänger über eine gelenkte Achse verfügt. Mit Anhängern die über eine gelenkte Achse verfügen, ist geradeaus zurückzuschieben (Anhängewagen im Sinne des Fahrprüferhandbuches). Mit jenen Anhängern die über keine gelenkte Achse verfügen (Einachsanhänger im Sinne des Fahrprüferhandbuches) ist in die Garage zu schieben.

zu § 22 Abs. 1 KFG:

Warnglocke an einem Linienbus

In § 22 KFG ist ausdrücklich geregelt, dass Glocken, Gongs und Ratschen nicht an Kraftfahrzeugen und Anhängern angebracht sein dürfen. Diesbezügliche Ausnahmegenehmigungen können daher nicht erteilt werden.

Ergebnisse der Technikerrunde

Zum Kraftfahrgesetz (KFG) 1967:

zu § 6 Abs. 3:

Bremsanlagen (Allradbremse)

Problemstellung:

Vom Hersteller CLAAS werden Mähdrescher (selbstfahrende Arbeitsmaschine bis 30 km/h laut KFG) nunmehr mit Kettenlaufwerk (Gummibandlaufwerk) vorne, anstelle der üblichen Bereifung, angeboten. Diese Laufwerke sind hydropneumatisch gefedert, daher sind laut Hersteller auch Bauartgeschwindigkeiten bis 40 km/h möglich.

Da auch derzeit schon vereinzelt Mähdrescher von einer Bauartgeschwindigkeit von 20 km/h auf 30 km/h aufgerüstet und genehmigt werden ist zu erwarten, dass auch eine mögliche Bauartgeschwindigkeit von 40 km/h, besonders für längere Überstellungsfahrten, nicht uninteressant ist.

Sämtliche, für eine Genehmigung erforderlichen Nachweise müssen natürlich für die Bauartgeschwindigkeit von 40 km/h zutreffen, wie z.B. Geräuschwerte, Abgaswerte, Bremsverzögerungen, Lenkung, Reifentragfähigkeit, Anhängelasten (gebremst, ungebremst).

Die Betriebsbremse wirkt nur auf die Antriebswellen der Laufwerke der ersten Achse nicht auf die Hinterräder.

§ 6 Abs. 3 KFG verlangt jedoch, dass bei Kraftwagen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, bei Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h, bei Transportkarren und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h, die Bremsanlage auf alle Räder wirken muss.

Ergebnis:

Da § 6 Abs. 3 KFG bei selbstfahrenden Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h eine auf alle Räder wirkende Bremsanlage vorsieht, sind selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einer ausschließlich auf die Vorderachse wirkenden Bremsanlage mit einer Bauartgeschwindigkeit von max. 30 km/h zu genehmigen.

zu § 7:

Radabdeckung Motorrad

Problemstellung:

Bei der Kraftfahrreferententagung 2002 wurde durch den Erlass GZ. 170303/21-II/ST4/02 vom 29. Jänner 2009 für Radabdeckung an Motorrädern mit nationaler Genehmigung folgendes festgelegt:

“Als ausreichend kann eine Radabdeckung jedenfalls dann angesehen werden, wenn diese zumindest über die Rad/Reifenkombination bis zu einer Lotrechten, welche den hintersten Teil des Reifens tangiert, verläuft. Die Radabdeckung muss ausreichen, den Reifen über seine gesamte Breite abzudecken. Kennzeichenhalterungen bzw. Kennzeichentafeln sind kein Teil der Radabdeckung.“

Im damaligen Erlass wurde auch festgehalten, dass Krafträder mit EU-Betriebserlaubnis nicht zwingend über Radabdeckungen verfügen müssen, da es dafür keine Vorschriften gibt. Da nunmehr vermehrt Fahrzeuge im Verkehr sind die über EU-Bauartgenehmigungen verfügen und deren Radabdeckungen oftmals den Vorgaben des oben zitierten Erlasses

nicht entsprechen, wird angeregt die Vorgaben an Radabdeckungen neu zu definieren um Ungleichbehandlungen bei der Anzeige von Änderungen zu vermeiden. Angedacht werden könnte die Relevanz des Schutzes des Lenkers und Beifahrers vor aufgewirbelten Steinen, Schmutz, Wasser etc. neu zu bewerten und die Mindestanforderungen an Radabdeckungen nur noch auf den Schutz vor dem Kontakt mit den sich drehenden Rädern abzustellen.

Ergebnis:

In Angleichung an Motorräder mit einer EU-Betriebserlaubnis wird auch bei nationalen Genehmigungen auf das Anforderungsprofil der entsprechenden Richtlinie abgestellt. Dies gilt sowohl für national zu genehmigende Fahrzeuge als auch für bereits zugelassene Fahrzeuge.

Eine Umrüstung auf den ab nun geforderten Standard unterliegt nicht der Anzeigepflicht beim Landeshauptmann.

Dieser Erlass hebt die getroffene Regelung unter 2.2 des Erlasses GZ.170303/21-II/ST4/02 (Ländertagsprotokoll Bad Ischl 2002) auf.

zu § 28 iV mit Richtlinien 92/23/EWG und 97/27/EG:

Höchste zulässige Achslast und Stehplätze in Bezug auf die Bereifung bei Bussen

Problemstellung:

Rechtlicher Hintergrund:

Richtlinie 92/23/EWG, Anhang IV, 3.7.2:

3.7.2. Bei bestimmten Sonderfahrzeugen, die mit Nutzfahrzeugreifen ausgerüstet sind, kommt die Tabelle „Änderung der Tragfähigkeit in Abhängigkeit von der Geschwindigkeit“ (siehe Anhang II Nummer 2.30 und Anlage 8) nicht zur Anwendung. In diesen Fällen wird unter Berücksichtigung der Höchstachslasten (siehe Nummern 3.3.1.2 und 3.3.1.4) die maximale Tragfähigkeit des Reifens dadurch ermittelt, dass die der Tragfähigkeitskennzahl entsprechende Last mit einem geeigneten Koeffizienten multipliziert wird, der sich nicht nach der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs, sondern nach dem Fahrzeugtyp und seiner Verwendung richtet. In diesen Fällen gilt Nummer 3.4.1 nicht.

Die entsprechenden Koeffizienten sind:

3.7.2.1. 1,10 im Falle von Fahrzeugen der Klasse M3 mit Stehplätzen und einer auf 60 km/h begrenzten Betriebsgeschwindigkeit. Aus Betriebsgründen können die Mitgliedstaaten jedoch eine Betriebsgeschwindigkeit von bis zu 80 km/h zulassen;

3.7.2.2. 1,15 im Falle von Fahrzeugen der Klasse M3, die lediglich für den Einsatz auf städtischen Straßen mit häufigem Halten vorgesehen sind; 3.7.2.3. 1,10 im Falle von Kommunalfahrzeugen der Klasse N, die mit niedrigen Geschwindigkeiten und über kurze Strecken innerorts eingesetzt werden, wie z. B. Kehrmaschinen und Müllwagen.

Höchstes zulässiges Gesamtgewicht gemäß § 4 Abs. 7 Z.1 KFG 1967: max. 18000 kg

Höchste zulässige Achslast gemäß § 4 Abs. 8: vorne max. 10000 kg, hinten max. 11500 kg

Anlassfall:

Fahrzeug der Klasse M3, Kategorie I („Stadtlinienbus“) mit EG-Typgenehmigung

Massen laut COC:

Masse fahrbereit = 12860 kg

Technisch zulässige Gesamtmasse = 17900 kg

Technisch zulässige Achslast Achse 1/2: 6300 kg / 11600 kg

Anzahl Sitzplätze: 29

Anzahl Rollstuhlplätze: 1

Anzahl Stehplätze: 70

Betriebskennung Reifen:

vorne: 148M (~ 3150 kg*2 = 6300kg @ 130 km/h)

hinten: (Zwilling) 146M (~3000*4 = 12000 kg @ 130 km/h)

Anmerkung im COC (im Einklang mit der EG-Typgenehmigung des Fahrzeugs):

„1) zu Punkt 16. Technisch zulässige maximale Masse je Achse:

Je nach Einsatzfall ist gemäß 92/23/EWG – Anhang IV eine Erhöhung der maximalen Masse je Achse möglich.

Die maximale Masse darf erhöht werden bis:

Achse 1: 7245 kg und Achse 2: 13000 kg, die Gesamtmasse jedoch darf 19500 kg nicht überschreiten.

2) zu Punkt 43. Anzahl der Stehplätze:

Angegeben ist die maximale Stehplatzanzahl unter Berücksichtigung einer technisch zulässigen Gesamtmasse von 19500 kg.“

Fragen:

1. Soll der Erhöhung auf 1,10 eine Betriebsgeschwindigkeit von höchstens 60 km/h oder 80 km/h zugrunde gelegt werden?

2. Was soll im Zulassungsschein (über die GDB) eingetragen werden?

3. Dürfen diese Eintragungen nur von den Landesprüfstellen gemacht werden oder können das auch die Generalimporteure in die GDB eintragen, die eine Ermächtigung zur Dateneingabe in die GDB haben?

Ergebnis:

Ad 1:

Bis zu einer Betriebsgeschwindigkeit von 80 km/h kann die Reifentragfähigkeit um den Faktor 1,10 erhöht werden.

Ad 2:

- Die höchsten zulässigen Achslasten, das höchste zulässige Gesamtgewicht und die zulässige Anzahl an Stehplätzen werden in den Zulassungsschein ohne Berücksichtigung der gemäß Richtlinie 92/23/EWG zulässigen Auflastungen eingetragen:

Höchstes zulässiges Gesamtgewicht (Feld F2, hzGG): 17900 kg

Höchste zulässige Achslast Achse 1 (Feld N1): 6300 kg

Höchste zulässige Achslast Achse 2 (Feld N2): 11500 kg

- Die Anzahl der Stehplätze wird mit den Formeln in 7.4.3.3. des Anhang I der Richtlinie 97/27/EG festgelegt, wobei der Rollstuhlplatz vorerst nicht berücksichtigt werden muss und abgerundet wird:

$$\text{AnzahlStehplätze} = \frac{(\text{hzGG}) - (\text{MasseFahrbereit}) - [68\text{kg} * (\text{AnzahlSitzplätze} - 1)]}{68\text{kg}}$$

Das ergibt für das ggst. Fahrzeug 45 Stehplätze, die in S2 im Zulassungsschein eingetragen werden.

- Bei Rollstuhlbeförderung (250 kg laut Richtlinie) ergeben sich 3,67 Stehplätze weniger, die noch berücksichtigt werden müssten.
- Unter Berücksichtigung der zulässigen Auflastungen im Rahmen der Richtlinie 93/23/EWG und des § 4 KFG 1967 ergibt sich unter Anwendung der oben angeführten Formel mit 18000 eine zulässige Anzahl von 46 Stehplätzen.
- Unter Berücksichtigung der zulässigen Auflastungen ergibt sich eine zulässige Vorderachslast von 6930kg bis 80 km/h und eine zulässige Vorderachslast auf städtischen Straßen von 7245 kg.

Ad. 2

Die zulässigen Auflastungen und die Umstände, unter denen diese ausgenützt werden dürfen, werden in die „Behördlichen Eintragungen“ im Zulassungsschein eingetragen:
 „Bis 80 km/h 46 Stehplätze, zul. Achslast vorne 6930 kg, hinten 11500 kg. Im Ortsgebiet 46 Stehplätze, zul. Achslast vorne 7245 kg, hinten 11500 kg. Bei Rollstuhlbeförderung 43 Stehplätze.

Ad. 3:

Diese Eintragung kann auch bei der Eingabe von Fahrzeugdaten von den Generalimporteuren gemacht werden, die Daten in die GDG eintragen dürfen.

zu § 33:

Trennwand – LKW

Problemstellung:

Mit der Möglichkeit für Fahrzeuge der Klasse N1 Bauartgenehmigungen zu erwirken, ist die verpflichtende Ausstattung eines LKW's mit einer Trennwand zwischen Laderaum und Fahrgastraum obsolet geworden da eine derartige Vorschrift in den EG-Regelungen nicht enthalten ist. Für Fahrzeuge die national genehmigt sind und bei denen die Trennwand entfernt wird, ergibt sich die Frage ob diese Änderung der Anzeigepflicht gemäß § 33 unterliegt bzw. möglich ist.

Es wird vorgeschlagen eine derartige Änderung zur Vermeidung von Ungleichbehandlungen zuzulassen, den Ausbau als anzeigepflichtige Änderung anzusehen und den Änderungserlass entsprechend zu ergänzen.

Ergebnis:

Da bei Neugenehmigungen von Fahrzeugen der Klasse N1 die Ausstattung mit einer Trennwand zwischen Laderaum und Fahrgastraum nicht vorgeschrieben ist, wird hier klargestellt, dass ein Ausbau der Trennwand bei bereits national genehmigten Fahrzeugen als nicht anzeigepflichtig beim Landeshauptmann gilt.

Zur Kraftfahrzeuggesetz – Durchführungsverordnung (KDV):

zu § 1d KDV:

Auspuffgase

Problemstellung:

In Fachzeitschriften für Agrartechnik werden derzeit Feldhäcksler (selbstfahrende Arbeitsmaschine bis 30 km/h laut KFG) mit Dieselmotoren mit Leistungen von 570 kW und mehr beworben.

Diese liegen somit oberhalb der in den EG-Richtlinien für Schadstoffe aus Verbrennungsmotoren vorgesehenen Grenze von 560 kW. Somit kann auf aufwendige Abgasnachbehandlungen und die dazu erforderlichen Bauteile wie z. B. Katalysator oder Partikelfilter verzichtet werden.

Auch im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten der strengeren Abgasstufe III B (Tier4) ist zu erwarten, dass solche Arbeitsmaschinen verstärkt auf dem Markt kommen und auch in anderen Mitgliedsstaaten verwendet werden - mit Genehmigung und Zulassung oder zulassungsfrei, da die Geschwindigkeit unter 30 km/h liegt.

Können in solchen Fällen überhaupt irgendwelche Abgasnachweise verlangt werden und welche Grenzwerte wären einzuhalten?

Ergebnis:

Da die EG-Richtlinie für Schadstoffe aus Verbrennungsmotoren nur bis zu einer Leistung bis zu 560 kW gilt, kann für neue selbstfahrende Arbeitsmaschinen bis 30 km/h mit Dieselmotoren und einer Leistung über 560 kW kein Abgasnachweis verlangt werden.

Sollte es sich um eine gebrauchte selbstfahrende Arbeitsmaschine handeln, so ist das EUGH-Urteil für Importfahrzeuge anzuwenden.

zu § 1f KDV:

Hinterer Unterfahrschutz bei geländegängigen Fahrzeugen

Problemstellung:

Gemäß § 4 Abs. 2a KFG i.V.m. § 1f Abs. 1 KDV müssen gewisse Fahrzeuge, soweit der hinterste Punkt des Fahrzeuges mehr als 1 m über die hinterste Achse hinausragt und wenn dies nicht mit dem durch die Bauart und Ausrüstung des Fahrzeuges bestimmten Verwendungszweck unvereinbar ist, hinten einen entsprechenden Unterfahrschutz aufweisen.

Bei geländegängigen Fahrzeugen wird dabei der Unterfahrschutz grundsätzlich als mit dem Verwendungszweck unvereinbar angesehen.

Mit der 52. Novelle zur KDV 1967 wurden die Bestimmungen zum hinteren Unterfahrschutz durch Umsetzung der RL 2006/20/EG zur Änderung der RL 70/221/EWG verschärft (§ 1f Abs. 1a).

Um die erforderliche Vorlage eines Nachweises über die richtlinienkonforme Ausbildung des Unterfahrschutzes zu vermeiden, führen nun einzelne Hersteller das Argument der Geländegängigkeit bei einzelnen Fahrzeugen an, wie z.B. bei Betonmischern, um auf eine solche, aus sicherheitstechnischen Gründen doch sehr wesentliche Einrichtung verzichten zu können.

In der Richtlinie 70/221/EWG über den hinteren Unterfahrschutz, Anh. II Pkt. 5.5 findet sich kein Hinweis auf eine grundsätzliche Ausnahme bei Geländegängigkeit, sondern nur allgemein hinsichtlich der Unvereinbarkeit mit dem Verwendungszweck.

Auch schließt die Rahmen-RL 2007/46/EG das Vorhandensein eines Unterfahrschutzes bei geländegängigen Fahrzeugen nicht aus, da in Anh. II Abschnitt 4.4.4 besonders darauf hingewiesen wird, dass bei der Messung des vorderen und hinteren Überhangwinkels und des Rampenwinkels als besondere Kriterien für Geländefahrzeuge, die Unterfahrschutzeinrichtungen nicht berücksichtigt werden.

So wurde auch bei Genehmigungs koordinationsbesprechungen bereits bemerkt, dass das Anbringen eines hinteren Unterfahrschutzes bei Geländefahrzeugen nicht durchwegs mit dem Verwendungszweck unvereinbar ist und solche Einrichtungen auch klapp- oder abnehmbar ausgeführt sein können.

Es wird daher zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vorgeschlagen, die Geländegängigkeit als grundsätzliches Ausnahmekriterium vom Unterfahrschutz restriktiver zu handhaben und im § 1f KDV entfallen zu lassen. Dementsprechend wäre in § 1f Abs. 1 erster Satz KDV der Beisatz „... (wie) bei geländegängigen Fahrzeugen“ zu streichen.

Vorstehende Ausführungen können sinngemäß auch auf die Vorschriften über den seitlichen Unterfahrschutz übertragen werden.

Ergebnis:

Da, außer bei landwirtschaftlichen Anhängern, bislang noch keinerlei Probleme hinsichtlich des hinteren Unterfahrschutzes an das bmvit herangetragen worden sind, soll die bisherige Regelung (vorerst) unverändert bleiben.

Es wird aber genau geprüft werden, ob aufgrund geänderter Richtlinien Anpassungsbedarf in der KDV gegeben ist. Erforderlichenfalls kann die Anpassung mit (einer) der nächsten KDV-Novelle(n) erfolgen.

§ 3a Abs. 1 KDV:

nur eine Bremsanlage

Problemstellung:

Gemäß § 3a Abs. 1 darf bei im § 6 Abs.2 KFG angeführten Fahrzeugen mit nur einer Bremsanlage zwischen den Bremsen und den Rädern, auf die sie wirken, kein Ausgleichsgetriebe liegen.

Die vorliegenden Bremsgutachten der aktuellen Ausführungen von derartigen Bremssystemen ergeben jedoch, dass trotz vorhandenem Ausgleichsgetriebe eine gesetzeskonforme Verzögerung sowie Fahrstabilität unter allen Betriebsbedingungen und Fahrbahnzuständen, insbesondere bei Mü-Split-Bremmung erreicht wird.

Ergebnis:

Vorübergehend sind bei Vorhandensein eines Ausgleichsgetriebes (Differential) entsprechende Nachweise hinsichtlich des Bremsverhaltens erforderlich.

Eine Änderung diesbezüglich wird für die nächste KDV-Novelle vorgemerkt.

§ 7a Abs. 5 KDV:

Scheibenfolien

Problemstellung:

Gemäß § 7 Abs. 5 KDV muss bei an den hinteren Seitenscheiben angebrachten Scheibenfolien mit einem Lichttransmissionsgrad von weniger als 20% einen Weitwinkelspiegel der Klasse IV angebracht werden. Im Gegensatz dazu reichen bei der im Zuge eines Fiskal LKW Umbaus üblichen Verblechung der selben Scheiben trotz stärkerer Sichtbehinderung die Serienspiegel.

Weiters machen bei EU-Importfahrzeugen die strengen Bestimmungen des Erlasses BMVIT-179.324/0001-II/ST4/2008 Probleme, da der Transmissionsgrad in den Genehmigungen anderer EU Länder nicht angeführt ist und die Folien nicht in der österreichischen Liste der

genehmigten Folien enthalten sind. Eine Genehmigung der Folien wird damit sehr aufwendig und kostenintensiv.

Es wird vorgeschlagen die Forderung nach einem Klasse IV Spiegel zu streichen und genehmigte Folien anderer EU Mitgliedsstaaten anzuerkennen.

Ergebnis:

Diesbezüglich ist bereits eine Anpassung der KDV mit der 56. Novelle erfolgt. Der Scheibenfolienerlass wird demnächst angepasst.

Reifen-Felgen-Datenbank

Problemstellung:

Die von der öö. Landesprüfstelle entwickelte Internetanwendung "Reifen-Felgen-Datenbank" könnte im Rahmen der Tagung vorgestellt werden.

Ergebnis:

Die Reifenfelgendatenbank wurde von Oberösterreich vorgestellt und wird seitens des bmvit begrüßt.

Zur Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung (PBStV):

zu § 4 Abs. 2 in Verbindung mit Anlage 2a PBStV:

Aufbewahrung der Messstreifen

Problemstellung:

Es ist nicht nachvollziehbar aus welchen Bestimmungen die Verpflichtung zur Aufbewahrung der Messstreifen der Abgasmessung bei Fremdzündungsmotoren im Rahmen der § 57a Begutachtung abgeleitet wird.

Ergebnis:

Gem. § 4 Abs. 2 PBStV ist bei der Verwendung von Geräten, bei denen ein Ausdruck von Messergebnissen vorgeschrieben ist, der Messschrieb mit den Ergebnissen dem Prüfgutachten zuordenbar aufzubewahren. Die Aufbewahrung kann auch in elektronischer Form erfolgen.

Leider ergibt sich aus den einschlägigen Bestimmungen der PBStV nicht klar genug, dass zB bei der Abgasmessung ein Messstreifen anzufertigen ist. Derzeit wird es weitgehend schon so gehandhabt. Daher wird mit der nächsten PBStV-Novelle klargestellt, dass in bestimmten Fällen Messstreifen anzufertigen sind bzw. ein Ausdruck von Messergebnissen zu machen ist.

zu Anlage 2a und Anlage 6 PBStV:

Bremsenprüfung Tandemanhänger

Problemstellung:

Aufgrund der Ausführung und Einbausituation vieler Bremsenprüfstände ist es teilweise nicht möglich die Bremsenprüfung bei Anhängern mit Tandemachsen (insbesondere mit kurzem Radstand und kleinem Raddurchmesser) ordnungsgemäß durchzuführen.

Ist es in solchen Fällen zulässig für die Bremsenprüfung die Räder einer Achse zu demontieren?

Ergebnis:

Sollte der vorhandene Bremsenprüfstand keine ordnungsgemäße Bremsenprüfung bei Anhängern mit Tandemachsen zulassen, so sind die Räder einer Achse zu demontieren.

Allfälliges:

Fahrradträger- bzw. Schiboxmontage an Omnibussen

Problemstellung:

Seitens der Postbus AG wurde die Frage gestellt, ob Schiboxen bzw. Fahrradträgern am Heck von Omnibussen montiert werden dürfen. Durch angebrachte Schiboxen bzw. Fahrradträger wird oftmals die Heckscheibe verdeckt.

Ergebnis:

Eine Montage von Heckschiboxen bzw. Fahrradträgern ist zulässig sofern nicht Notausstiege blockiert werden.

Mitsubishi L 200 Euro 3

Problemstellung:

Mitsubishi L 200 mit der Abgasklasse Euro 3 wurden aus Deutschland importiert. Da zum Erstzulassungsdatum bereits Euro 4 vorgeschrieben war und die Fahrzeuge mit einer deutschen Ausnahme genehmigt wurden, stellt sich die Frage, ob diese Fahrzeuge in Österreich genehmigt werden müssen.

Ergebnis:

Da diese L 200 mit einer deutschen Ausnahme genehmigt wurden, kommt das EUGH-Urteil über den freien Warenverkehr nicht zur Anwendung.

All jene Fahrzeuge, für die bereits bei den Ämtern der Landesregierungen ein Antrag auf Ausnahmegenehmigung gestellt wurde, werden als Härtefall behandelt und eine Ausnahme gewährt. Für weitere Fahrzeuge gilt diese Regelung jedoch nicht.

BEILAGE:

Zusammenstellung OÖ (zu § 2 KFG):

Gezogene Geräte, Gezogene auswechselbare Maschinen, LOF-Anhängerarbeitsmaschinen und LOF-Anhänger

ACHTUNG: Nachfolgende Zusammenfassung gilt nur für land- und forstwirtschaftliche Geräte und Fahrzeuge

1. Gezogene Geräte (im KFG nicht geregelt)

Es gibt weder eine Begriffsbestimmung noch eine Einteilung in Fahrzeugkategorie.

Als gezogene Geräte werden jene LOF-Geräte bezeichnet, welche an den Unterlenkern von Zugmaschinen hängen und nachgezogen werden (ganz oder teilweise mit Stützrädern)

Diese gezogenen Geräte sind lt. Erl. BM GZ. 179732/2-II/ST4/03 vom 4. September 2003 gleich zu behandeln wie angehobene Geräte.

Auszug aus Protokoll: "Entsprechend den deutschen Bestimmungen soll es keinen Unterschied geben, ob das Gerät am Fahrzeug angebaut oder nachgezogen wird."

Es gelten daher die Bestimmungen des § 52 Abs. 5 KDV:

- Breite max. 3 m bzw. 3,3 m
- Kennzeichnung mit reflektierenden Warnmarkierungen
- Max. zul. Geschwindigkeit 25 km/h (soferne technisch zulässig)
- Beleuchtung
- Bremsanlage ab einer Achslast bzw. Summe der Achslasten von 3500 kg

Transportmöglichkeiten

- Bis zu einer Breite von 3 bzw. 3,3 m (siehe dazu § 52 Abs. 5 KDV) unter Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen gem. § 52 Abs. 5 KDV keine Genehmigung bzw. Bewilligung erforderlich.
- Bei einer Breite über 3 bzw. 3,3 m Bewilligung gem. § 104 Abs. 7 KFG

Beispiele: Heuschwader, Heukreisel, Pflug mit nachlaufendem Stützrad,

2. Gezogene auswechselbare Maschine Klasse S

(früher LOF-Anhängerarbeitsmaschine)

Begriffsbestimmung: KFG § 2 Abs. 1 Zi. 26e Gezogene auswechselbare Maschine
Einteilung gem. § 3 Abs. 6 KFG als eigene Fahrzeugkategorie

Als "Gezogene auswechselbare Maschine" gelten landwirtschaftliche Arbeitsmaschinen, welche eine übliche Anhängevorrichtung wie ein Anhänger aufweisen und mit dieser auch gezogen werden.

Transportmöglichkeiten

a) Nicht zum Verkehr zugelassen bis max. 2,55 m Breite:

- 10 km/h oder
- 25 km/h nicht zum Verkehr zugelassen mit entsprechender Bremsanlage und Beleuchtung

b) Zum Verkehr zugelassen:

Anwendung der Bestimmungen über Anhängerarbeitsmaschinen

- Je nach Breite mit oder ohne Routengenehmigung

c) § 104-Bewilligung wenn nicht genehmigungsfähig:

Wenn das Fahrzeug z.B. keine Bremsanlage aufweist.

Sonstige Ausrüstung – Anlehnung an Bestimmungen über Anhängerarbeitsmaschinen soweit anwendbar.

Ausrüstung:

Aufgrund des Fehlens von eigenen gesetzlichen Ausrüstungsvorschriften für Gezogene auswechselbare Maschinen der Klasse S sind gem. § 27a Abs. 4 KFG für Fahrzeuge der Klasse S mit einer Bauartgeschwindigkeit über 25 km/h die gesetzlichen Vorschriften für Anhänger der Klasse O anzuwenden.

Da jedoch auch keine Bestimmungen für Fahrzeuge bis 25 km/h bestehen, werden auch hier die Bestimmungen für Anhänger angewendet.

Beispiele: Ballenpresse, Ballenwickelmaschine, Hackmaschine,

3. LOF-Anhängerarbeitsmaschine Klasse R

Begriffsbestimmungen: § 2 Abs. Zi. 22 KFG

Einteilung gem. § 3 KFG als lof-Anhänger Klasse R

Als landwirtschaftliche Anhängerarbeitsmaschinen gelten Fahrzeuge welche nicht zu Transportzwecken verwendet werden, sondern Arbeitstätigkeiten verrichten und eine Anhänger-Anhängevorrichtung aufweisen und mit dieser auch gezogen werden.

Diese Fahrzeuge werden in Zukunft als Gezogene auswechselbare Maschine bezeichnet und genehmigt (unter Anwendung der gesetzlichen Bestimmungen für Anhänger-arbeitsmaschinen).

Transportmöglichkeiten

a) Nicht zum Verkehr zugelassen bis max. 2,55 m Breite:

- 10 km/h oder
- 25 km/h nicht zum Verkehr zugelassen mit entsprechender Bremsanlage und Beleuchtung

b) Zum Verkehr zugelassen:

Anwendung der Bestimmungen über Anhängerarbeitsmaschinen

- Je nach Breite mit oder ohne Routengenehmigung

c) § 104-Bewilligung wenn nicht genehmigungsfähig:

Wenn das Fahrzeug z.B. keine Bremsanlage aufweist.

Sonstige Ausrüstung – Anlehnung an Bestimmungen über Anhängerarbeitsmaschinen soweit anwendbar.

Ausrüstung:

Siehe LOF-Anhänger Pkt. 4

Beispiele: Ballenpresse, Ballenwickelmaschine, Hackmaschine,

4. LOF-Anhänger Klasse R (siehe Unterlagen "Einheitliche Genehmigung von Anhängern")

Begriffsbestimmungen: § 2 Abs. Zi. 2 bzw. 26d KFG

Transportmöglichkeiten

a) Nicht zum Verkehr zugelassen bis max. 2,55 m Breite:

- 10 km/h oder
- 25 km/h nicht zum Verkehr zugelassen mit entsprechender Bremsanlage und Beleuchtung

b) Zum Verkehr zugelassen:

Anwendung der Bestimmungen über Anhänger

- Je nach Breite mit oder ohne Routengenehmigung

c) § 104-Bewilligung wenn nicht genehmigungsfähig:

Wenn das Fahrzeug z.B. keine Bremsanlage aufweist.

Sonstige Ausrüstung – Anlehnung an Bestimmungen über Anhänger soweit anwendbar.

Aufgrund des teilweisen Fehlens von eigenen gesetzlichen Ausrüstungsvorschriften für LOF-Anhänger der Klasse R sind gem. § 27a Abs. 4 KFG für LOF-Anhänger mit einer Bauartgeschwindigkeit über 25 km/h die gesetzlichen Vorschriften für Anhänger der Klasse O anzuwenden.

Für Anhänger bis 25 km/h sind die Bestimmungen des KFG und der KDV für "landwirtschaftliche Anhänger" anzuwenden.

Beispiele: Ladewagen, Miststreuer, Kipper,