



BMVIT - IV/ST4 (Kraftfahrwesen)
Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien
DVR 0000175
E-Mail: st4@bmvit.gv.at

GZ. BMVIT-170.303/0001-IV/ST4/2014
Bitte Antwortschreiben unter Anführung der Geschäftszahl
(wenn möglich) an die oben angeführte E-Mail-Adresse richten.

An

1. alle Landeshauptmänner
2. Bundesministerium für Inneres
3. Landespolizeidirektion Wien, Verkehrsamt
4. Bundesanstalt für Verkehr

Wien, am 16.01.2014

Betreff: Protokoll der Ländertagung am 22. und 23. Oktober 2013 in Graz

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelt die Zusammenstellung der in der Tagung vom 22. und 23. Oktober 2013 in Graz 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.

Mit freundlichen Grüßen

Für die Bundesministerin:

Dr. Wilhelm Kast

Ihr(e) Sachbearbeiter/in:

Dr. Wilhelm Kast

Tel.: +43 (1) 71162 65 5317

Fax: +43 (1) 71162 65 65317

E-Mail: wilhelm.kast@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie	Datum	2014-01-16T12:48:36+01:00
	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	ptmT6BHdqyAkb4oH3IIMiYEHblofvB99WgxXycgABQbtQsiSGwwULITKWNv0YH6mHTMB3yWX/wr5g9xr2yIQHXGB9BQvGLgugm3XZ9jtpqH5YdS20Jrnt4DFrsX8Bb1o3LluTNAoM9lyVMG3PITbs4f3fMDv/WLsrtn4erOuBZs=	
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 22. und 23. Oktober 2013 in Graz

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

KFG 1967

§ 1 Absatz 2a – Probleme im Zuge von Straßenkontrollen bei der Überprüfung von e-Bikes

Bei Straßenkontrollen ist es den Organen der Bundespolizei mangels festgelegter Kennzeichnungspflicht der Motorleistung und der Bauartgeschwindigkeit nicht möglich zu kontrollieren, ob es sich bei dem e-Bike um ein Fahrrad oder ein Kraftfahrzeug handelt. Es wird um Diskussion der Kraftfahrbehörden ersucht, ob die Schaffung einer gesetzlichen Norm für eine verpflichtende Kennzeichnung der Motorleistung am Elektromotor und der Bauartgeschwindigkeit am Rahmen des e-Bikes möglich ist.

Ergebnis:

Eine verpflichtende Kennzeichnung der Motorleistung am Elektromotor und der Bauartgeschwindigkeit am Rahmen des e-Bikes ist auch in den einschlägigen EU-Vorschriften nicht vorgesehen.

Die Betriebserlaubnisrichtlinie für zwei- und dreirädrige Fahrzeuge sieht ebenso wie die neue Verordnung (EU) Nr. 168/2013 ein Fabrikschild mit der EU-Typengenehmigungsnummer vor. Das kann zumindest als Indiz gewertet werden, dass es sich bei dem Fahrzeug um ein Kraftfahrzeug handelt. Anhand des COC-Papieres könnte dann überprüft werden, ob die technischen Eckdaten unter den Werten des § 1 Abs. 2a liegen oder nicht.

§ 2 Abs.1 Z 9 und § 12 Abs. 2 ZuStV-Anlage 4 – Definition Zugmaschine:

Es wird angeregt die Textierung der Kennziffer 10 und des § 2 Abs.1 Z.9 KFG 1967 an die EU-Betriebserlaubnisrichtlinie anzupassen. Dafür sollte diese auf „land- oder forstwirtschaftsähnliche Arbeiten“ reduziert und der Satzteil „überwiegend auf nicht für den Fahrzeugverkehr bestimmten Landflächen“ gestrichen werden.

Der Text der Richtlinie 2003/37/EG lautet: „Zugmaschine“ ein land- oder forstwirtschaftliches Kraftfahrzeug auf Rädern oder Gleisketten mit mindestens zwei Achsen und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mindestens 6 km/h, dessen wesentliche Funktion in der Erzeugung einer Zugkraft besteht und das speziell zum Ziehen, Schieben, Tragen und zum Antrieb von auswechselbaren Geräten für land- oder forstwirtschaftliche Arbeiten oder zum Ziehen von land- oder forstwirtschaftlichen Anhängern bestimmt ist; es kann für den Transport von Lasten im Zusammenhang mit land- oder forstwirtschaftlichen Arbeiten eingerichtet und/oder mit Beifahrersitzen ausgestattet sein.“

Ergebnis:

Die Definition der Zugmaschine in § 2 Abs. 1 Z 9 deckt sich im Wesentlichen mit der Definition der EU (Richtlinie 2003/37/EG bzw. neue Verordnung (EU) Nr. 167/2013). Problematisch ist die Einschränkung auf die Verwendung im Rahmen eines land- und forstwirtschaftlichen Betriebes.

Es wären daher Änderungen der Begriffsbestimmung des § 2 Abs. 1 Z 37b und der Kennziffer 10 der Anlage 4 der Zulassungsstellenverordnung zu überlegen.

§ 2 Abs. 1 Z 21 selbstfahrende Arbeitsmaschinen – Genehmigung ohne Nutzlast

Folgendes Problem wurde an das bmvt herangetragen:

Landwirtschaftliche Fahrzeuge (Futtermischwägen, selbstfahrende Arbeitsmaschinen zur Gülleausbringung) werden aufgrund ihrer Bauart und ihrer vorwiegenden Verwendung (...Durchführung von nicht in der Beförderung von Personen oder Gütern auf Straßen bestehenden Arbeitsvorgängen) als selbstfahrende Arbeitsmaschinen genehmigt. Diese Fahrzeuge verfügen jedoch zum Teil über eine erhebliche Nutzlast; für die Vertreter der Landwirtschaft ist demnach nicht nachvollziehbar, weshalb aufgrund der Festlegungen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens jeglicher Gütertransport ausgeschlossen wird. Angeblich werden solchen Fahrzeuge auch verstärkt in Deutschland und in Südtirol eingesetzt. Dort können mit solche Fahrzeugen aufgrund ihrer Bauart und Ausrüstung sehr wohl im Rahmen eines landwirtschaftlichen Betriebes Güterbeförderungen durchgeführt werden.

Es soll daher geprüft werden, ob im Rahmen des Genehmigungsverfahrens Vorsorge getroffen werden kann, dass ein multifunktionale Einsatz dieser Fahrzeuge (Durchführung von Arbeitsvorgängen einerseits und Güterbeförderung andererseits) ermöglicht wird.

Ergebnis:

Es ist schwierig, generelle praktikable Kriterien für die Abgrenzung zwischen LKW und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen zu finden. Für die Abgrenzung zwischen Iof-Anhängern und gezogenen auswechselbaren Maschinen gibt es aber in § 2 Abs. 1 Z 26d und Z 26e eine brauchbare Abgrenzung über das Gewichtsverhältnis (Verhältnis zwischen der technisch zulässigen Gesamtmasse und der Leermasse dieses Fahrzeugs 3,0 oder mehr bzw. weniger als 3,0).

Es sollte in einer kleinen Arbeitsgruppe oder in einer nächsten Genehmigungs koordinierungsbesprechung geprüft werden, ob das auch auf die Abgrenzung LKW – selbstfahrende Arbeitsmaschine umgelegt werden kann bzw. ob für diese Abgrenzung ein adaptierter Faktor entwickelt werden kann.

§ 2 Abs. 1 Z 21 iV mit § 104 - Ziehen von Anhängern mit selbstfahrenden Arbeitsmaschinen (SAM):

Lt. Vorgaben dürfen SAM Anhängerkupplung haben, rechtlich ist aber nicht geklärt inwieweit das Ziehen von Anhängern zulässig ist. Bei Genehmigungen ist der Wunsch nach expliziter Eintragung der Zulässigkeit des Ziehens von Anhängern geäußert worden. Um Klärung wird ersucht.

Ergebnis:

Es gibt keine kraftfahrrechtliche Bestimmung, wonach das Ziehen eines Anhängers mit einer selbstfahrenden Arbeitsmaschine nicht zulässig wäre. Das ist durch den Erlass vom 20.11.2009, Zl. 179.319/0002-II/ST4/2009, auch bereits klargestellt.

§ 2 Abs. 1 Z 21 iV mit § 31 - Genehmigung von Iof selbstfahrenden Arbeitsmaschinen:

Lt. bisherigen Festlegungen werden die Anbauteile wie z.B. Maispflücker etc. als Ladung betrachtet und fließen deshalb nicht in die Genehmigung mit ein. Trotzdem wird in den Bundesländern bei der Genehmigung unterschiedlich vorgegangen. Meist werden Varianten mit den verschiedenen Anbaumöglichkeiten genehmigt. Kann entsprechend vorgegangen werden?

Wo liegen in den Bundesländern die Grenzen bei hzl. Gesamtgewicht, den Achslasten bzw. der Breite?

Ergebnis:

Anbauteile werden wie bisher als Ladung betrachtet und es liegt in der Verantwortung des Fahrzeugbesitzers/Lenkers, dass die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden.

§ 2 Abs.1 Z 22a - Pferdetransporter o.ä als Spezialkraftwagen:

Diese sind lt. Besprechungsergebnissen entweder als N, oder wenn Wohnraumanteil >50% und entsprechend § 2 KFG ausgestattet, dann als M1 einzustufen.

Vom Spezialkraftwagen wollte man wegkommen, um Umgehungen zB des Wochenendfahrverbotes zu vermeiden. In einem Mail des BMVIT an die Oberösterreichische Landesregierung wurde aber festgelegt, dass in Fällen, wo der Wohnraumanteil >50, und dieser aber nicht KFG § 2 (Wohnmobil) entspricht, das Fahrzeug als Spezialkraftwagen zu genehmigen sei. Somit gibt es wieder 3 Wahlmöglichkeiten für solche Fahrzeuge. Es wird vorgeschlagen bei den zwei Varianten zu bleiben und Fahrzeuge als Lkw zu genehmigen, wenn der Wohnraumanteil nicht die Anforderungen an Wohnmobile entspricht.

Ergebnis:

Die Möglichkeit der Einstufung solcher Fahrzeuge als Spezialkraftwagen ist nach wie vor gegeben. Da die konkrete Abgrenzung zwischen Fahrzeug der Klasse M1, LKW und Spezialkraftwagen im Einzelfall schwierig sein kann, wäre auch zu berücksichtigen, welche Fahrzeugkategorie der Antragsteller beantragt.

§ 4 Abs. 7a – Anhebung der Gewichtsgrenze für Rundholztransporte:

Die Landesamtsdirektorenkonferenz befasste sich in ihrer Tagung am 18. Oktober 2013 unter anderem mit dem Vorschlag der „Kooperationsplattform Forst Holz Papier“ betreffend die Erhöhung der Ausnahmeregelung im § 4 Abs. 7a KFG 1967 (Anhebung der Gewichtsgrenze auf 48t und Streichung der derzeit zulässigen Straßenstrecke von höchstens 100 km Luftlinie).

Die Landesamtsdirektorenkonferenz fasste dazu folgenden Beschluss:

„Die Landesamtsdirektorenkonferenz ersucht das BMVIT, den Vorschlag der „Kooperationsplattform Forst Holz Papier“ betreffend die Erhöhung der Ausnahmeregelung im § 4 Abs. 7a KFG 1967 im Rahmen der nächsten Kraftfahrreferententagung hinsichtlich der allgemeinen technischen, der sicherheitstechnischen sowie der rechtlichen Auswirkungen bzw Umsetzbarkeit zu prüfen.“

Ergebnis:

Die Umsetzung dieses Vorschlages wird abgelehnt.

Die Kooperationsplattform Forst Holz Papier bringt keine neuen Argumente, die eine derartige Anhebung rechtfertigen würden. Der besonderen Situation beim Transport von Rundholz aus dem Wald wurde bereits mit der derzeitigen Sonderregelung in § 4 Abs. 7a KFG (Gewichtsgrenze 44t) Rechnung getragen.

Durch höhere Gewichte nimmt auch die Straßenbelastung und Straßenabnutzung zu. Die Anhebung der Gewichtsgrenze und die Streichung der derzeit zulässigen Straßenstrecke von höchstens 100 km Luftlinie würde dazu führen, dass auch längere Strecken auf der Straße zurückgelegt werden dürften und auch Brücken mit geringerer Tragfähigkeit befahren werden könnten.

Weiters würde durch die Anhebung der Gewichtsgrenze um 4t der Schwerpunkt der Fahrzeuge höher liegen, was zu sicherheitstechnischen Bedenken führt, da dadurch die Kippgefahr steigt.

Auch im Hinblick auf die laufende Giga-Liner-Diskussion in der EU wird es nicht für ratsam erachtet, geltende Gewichtsbestimmungen anzuheben.

§ 20 Abs.5 - Blaulichtanbringung bei regionaler Einschränkung und Zulässigkeit einer Verwendungseinschränkung

Bewilligungen zur Anbringung von Blaulicht können gemäß Abs. 6 unter örtlichen Beschränkungen zB auf ein Bundesland erteilt werden. Nachdem es sich um eine Anbringungsbewilligung handelt, müsste das Blaulicht bei Verlassen des Bundeslandes demontiert werden, was zumindest bei fix montierten Blaulicht ein großes Problem darstellt. Als Lösung wäre eine Abdeckung bzw eine regionale Einschränkung nur für die Verwendung und nicht für die Anbringung denkbar. Streng genommen ändert eine Abdeckung aber nichts an der Anbringung. Weiters stellt sich die Frage, ob eine Verwendungseinschränkung überhaupt im Rahmen einer Blaulichtbewilligung zulässig ist.

Ergebnis:

Eine regionale Beschränkung kann auch durch Abdecken des Blaulichts, sodass dieses nicht mehr als Blaulicht erkennbar ist, umgesetzt werden.

Bei Blaulichtanlagen mit Klarglasoptik ist eine Abdeckung nicht erforderlich, da solche Anlagen nicht als Blaulicht erkennbar sind.

§ 20 Abs.5 lit g – Tierärzte; länderübergreifende Bewilligungen

NÖ Tierärzte in an Wien angrenzenden Bezirken wollen auch in Wien gültige Blaulichtbewilligungen um einerseits Einsätze in Wien und um andererseits zB einsatzmäßige Transporte in die VAMED oder Bluttransporte von der VAMED nach NÖ durchführen zu können.

Dabei stellt sich folgendes Problem:

In Wien gibt es eine mit einem Tierarzt besetzte Tierrettung, wodurch eine Bewilligung für Tierärzte ausgeschlossen wird. Die Frage ist nun ob dies auch für NÖ Tierärzte gilt.

Weiters ist im Zuge dieser Fälle die Frage aufgetaucht, was bei tierärztlichen Einsätzen Gefahr im Verzug im Sinne des § 26 der StVO sei. Nach Wiener Ansicht müsste diese primär für Menschen gegeben sein, wovon bei verletzten und erkrankten größeren Tieren ausgegangen werden kann. Bei einem Bluttransport von der VAMED nach NÖ ist eine Gefahr für Menschen aber primär durch die Einsatzfahrt selbst gegeben. Um Diskussion dieser Thematik wird ersucht.

Ergebnis:

Da es in Wien eine mit einem Tierarzt besetzte Tierrettung gibt, kommt keine Blaulichtbewilligung für Tierärzte in Wien nicht in Betracht. Blaulichtbewilligungen des Landeshauptmannes von Niederösterreich für niederösterreichische Tierärzte unterliegen daher der regionalen Beschränkung und das Blaulicht darf in Wien nicht verwendet werden (muss abgedeckt oder abmontiert sein).

Eine dringende Einsatzfahrt von Tierärzten ist auch bei Gefahr für das Tier gegeben, nicht aber zB bei Bluttransporten von der VAMED nach NÖ.

§ 20 Abs. 6a - Widerruf einer Bewilligung zur Anbringung von Blaulicht und Folgetonhorn am Kraftfahrzeug

Nach § 20 Abs. 6a KFG ist eine Bewilligung nach § 20 Abs. 5 KFG zu widerrufen, wenn die für ihre Erteilung erforderlichen Voraussetzungen nicht mehr gegeben sind. Wenn nun ein Bewilligungsinhaber ein Blaulicht nicht bewilligungskonform am Fahrzeug angebracht hatte (und dies auch verwaltungsstrafrechtlich sanktioniert worden ist), besteht dann auf Basis der zitierten rechtlichen Grundlage die Möglichkeit bzw. die Pflicht der Behörde zum Widerruf der Bewilligung? Besteht im Fall der bestraften nicht bewilligungskonformen Anbringung des Blaulichtes bzw. bei Anbringung des Blaulichtes ohne Bewilligung die rechtliche Möglichkeit, dass bei einem einschlägigen Ansuchen die Bewilligung aus diesem Grund verweigert wird?

Ergebnis:

Ein Antrag auf Bewilligung zur Anbringung von Blaulicht ist anhand der gesetzlichen Kriterien zu prüfen und die Behörde hat anhand dieser Kriterien zu entscheiden. Der Umstand, dass bereits früher Blaulicht unzulässiger Weise angebracht war, spielt dabei keine Rolle. Wenn ein Bewilligungsinhaber ein Blaulicht nicht bewilligungskonform am Fahrzeug angebracht hatte, so ist das zwar strafbar, stellt aber keinen Widerrufsgrund dar.

§ 28b in Verbindung mit § 56 und 57a – ausländische Gutachten im Sinne der Richtlinie 2009/40

Gutachten im Sinne der Richtlinie 2009/40 sind den Gutachten gem. § 57a für gewisse Fahrzeugklassen gleichgestellt. In welchen europäischen Ländern wird diese Richtlinie nicht umgesetzt, bzw. von welchen EU-Staaten können die Gutachten verwendet werden?

§ 28b - Anerkennung ausländischer Gutachten

Ist bei einem der wiederkehrenden Begutachtung unterliegenden Importfahrzeug bereits eine Begutachtung fällig geworden, dürfen die Genehmigungsdaten erst nach Vorliegen eines positiven Gutachtens gemäß § 57a angelegt werden. Dieses Gutachten kann durch den Nachweis eines positiven Ergebnisses einer technischen Untersuchung im Sinne der Richtlinie 96/96/EG ersetzt werden.

Es stellt sich die Frage, wie festgestellt werden kann, ob ein ausl. Gutachten der 96/96/EG entspricht

Ergebnis:

Es ist davon auszugehen, dass die Richtlinie 2009/40/EG in allen EU-Mitgliedstaaten umgesetzt ist. Die Richtlinie enthält aber keine Vorgaben hinsichtlich der Ausgestaltung der Gutachten, sodass diese sehr unterschiedlich aussehen können.

Auch auf dem österreichischen Begutachtungsformblatt gemäß § 57a Abs. 4 und Anlage 1 zur PBStV fehlt ein Hinweis auf die Richtlinie 2009/40/EG. Das könnte aber bei einer nächsten Änderung der EBV vorgesehen werden.

§ 30a Abs. 7 – Datenkorrektur

Es kommt leider vor, dass bei der Dateneingabe in die Genehmigungsdatenbank ein fehlerhafter Datensatz eingespielt wird und somit einzelne Daten unrichtig sind. Das kann eine relativ große Anzahl von Fahrzeugen betreffen.

Solange die Fahrzeuge nicht zugelassen sind, ist das unproblematisch und der Hersteller/Generalimporteur kann die Daten richtigstellen.

Wenn die Fahrzeuge aber bereits zugelassen sind, dürfen gemäß § 30a Abs. 7 fehlerhafte Genehmigungsdaten nur vom örtlich zuständigen Landeshauptmann abgeändert werden. Der entstehende Aufwand ist vom Antragsteller zu ersetzen.

Lösung:

Um zu vermeiden, dass in solchen Fällen bei allen 9 Landeshauptmännern Anträge für die Korrektur der Datensätze gestellt werden müssen, wird es für zweckmäßig und vertretbar erachtet, dass der Landeshauptmann, der örtlich für den Generalimporteur zuständig ist, auf Antrag diese Korrektur bei allen betroffenen Fahrzeugen vornimmt und die Zulassungsbesitzer anschließend über den Mechanismus der Rückrufaktion verständigt werden, sich eine neue Zulassungsbescheinigung in der Zulassungsstelle zu holen bzw. wenn die Änderung keine Auswirkung auf die Daten der Zulassungsbescheinigung hat, über diesen Weg die korrigierten Dokumente bekommen.

Weiters wird es für zweckmäßig und vertretbar erachtet, wenn die Datensatzkorrektur nicht für jedes einzelne betroffene Fahrzeug vom jeweiligen Landeshauptmann „händisch“ durchgeführt wird, sondern der Landeshauptmann den VVO mit der Durchführung der Datenkorrektur beauftragt. Die dem VVO aufgrund der Datenkorrektur entstehenden Kosten sind vom Hersteller/Generalimporteur, der die Korrektur beim Landeshauptmann beantragt hat, zu übernehmen.

§ 31 - M1 oder N1:

Da die VO 678/2011 zwar genaue Vorschriften für N1, nicht aber für M1 (außer: „Vorwiegend für die Beförderung von Fahrgästen und deren Gepäck ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge“) enthält, stellt sich nun die Frage, ob das Fahrzeug entweder als Lkw oder als Pkw genehmigt werden kann.

Frage: In der Verordnung ist zwar angeführt, dass ein Fahrzeug, wenn es nur eine der Vorschriften für einen N1 nicht erfüllt, automatisch ein M1 ist, doch stellt sich die Frage ob damit auch der Umkehrschluss, dass ein Fahrzeug, das sämtliche Vorschriften für einen N1 erfüllt, deshalb auch ein N1 sein muss, zulässig ist. Wenn dies nicht zutrifft, ergäbe sich eine Wahlmöglichkeit für den Antragsteller.

Grundsätzlich sollte diesbezüglich die Klassendefinition herangezogen werden („Klasse M: Vorwiegend für die Beförderung von Fahrgästen und deren Gepäck ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge“ und „Klasse N: Vorwiegend für die Beförderung von Gütern ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge“).

Ergebnis:

Die Einstufung als N1 ist nur möglich, wenn zusätzlich auch die neuen N1-Design - Vorschriften (zB Länge der Ladefläche) erfüllt werden.

Nur wenn alle M1 und N1 Vorschriften erfüllt werden, besteht eine Wahlmöglichkeit für den Antragsteller.

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

Gemäß Ergebnis der Ländertagung 2012 soll eine Nachprüffrist umgesetzt werden. Da diese fast überall angewandt wird, wäre eine baldige Umsetzung zur Absicherung sehr wichtig.

Es wird um Information über den diesbezüglichen Stand ersucht.

Ergebnis:

Eine Lösung ist für die nächste Novelle der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung vorgesehen.

Es soll im § 10 der PBStV ein neuer Abs. 3a mit folgendem Wortlaut eingefügt werden:

„(3a) Werden im Zuge der Überprüfung oder Begutachtung eines Fahrzeuges Mängel festgestellt, die ein positives Gutachten und die Ausfolgung einer Begutachtungsplakette verhindern, so müssen im Falle einer Wiedervorführung des Fahrzeugs in derselben Prüf- oder Begutachtungsstelle innerhalb eines Zeitraumes von drei Wochen nur die Prüfpositionen neuerlich geprüft werden, bei denen diese Mängel festgestellt worden sind, sofern seither nicht mehr als 500 km zurückgelegt worden sind und das Fahrzeug keine offensichtlichen neuen schweren Mängel aufweist (Nachprüfung). Für das positive Gutachten ist das Datum der Nachprüfung maßgeblich.“

Es wird aber für zweckmäßiger erachtet, statt 3 Wochen besser 4 Wochen und statt 500 km besser 1000 km vorzusehen.

Wenn diese neue Regelung über die Nachprüfung auch für die besondere Überprüfung eines Fahrzeuges gelten soll, so wäre auch die Frage des Kostenersatzes zu prüfen.

Das kann aber über die allgemeine Bestimmung des § 56 Abs. 4 gelöst werden. Wurden schwere Mängel festgestellt, so ist für jede im Zuge der besonderen Überprüfung vorgenommene Prüfung des Fahrzeuges ein Kostenersatz zu entrichten.

Wenn daher bei der Nachprüfung kein schwerer Mangel festgestellt wurde, ist dafür kein Kostenersatz zu entrichten, sondern lediglich für die erste Überprüfung, bei der ein schwerer Mangel festgestellt worden ist.

§§ 31, 33, 34 und § 56 – Überprüfungen; Vorgangsweise bei Nichterscheinen zum Vorladungstermin:

Vorladungen wird nur sporadisch Folge geleistet, worunter sowohl die Auslastung als auch die Personaleinsatzplanung leidet. Derzeit bietet das KFG dagegen keine Handhabe.

Es gibt jedoch verschiedene Lösungsansätze. So wird z.B. in NÖ nach zweimaligem Verstreichen der gesetzten Frist zur Vorlage eines positiven Gutachtens gem. § 56 KFG 1967 automatisch die Zulassung aufgehoben. In Salzburg wird z.B. ein Termin gesetzt, bis zu welchem ein positives Gutachten vorzulegen ist. Der „Kunde“ kann sich dann den Termin nach Vereinbarung frei wählen. Einige Behörden lassen grundsätzlich die Gebühr entrichten, wenn der Vorgeladene nicht zum Termin erscheint. In NÖ sind z.B. auch dann die Gebühren zu entrichten, wenn das Pickerl gem. § 57a KFG 1967 bereits abgelaufen ist (§ 56 Abs. 5 KFG 1967).

Es wird vorgeschlagen in Anlehnung an die Konsequenz bei der Verweigerung eines Alkotest das Nichterscheinen der Existenz schwerer Mängel gleichzusetzen wodurch zumindest die Gebühr fällig würde. Diese Regelung sollte auch für die Überprüfungen gemäß §§ 31,33 und 34 gelten. In diesem Zusammenhang wird auch angeregt, die Gebühren für Gutachten gem. § 56 KDV 1967 anzupassen.

Ergebnis:

Wenn der Aufforderung, ein Fahrzeug zur Überprüfung vorzuführen, wiederholt nicht entsprochen wurde, kann die Behörde die Zulassung gemäß § 44 Abs. 2 lit. a aufheben.

Es sollte aber eine ausdrückliche Regelung im KFG vorgesehen werden, dass die Prüfgebühr/Kostenersatz jedenfalls zu entrichten ist, wenn ein vereinbarter Prüftermin unentschuldigt nicht wahrgenommen wird. Kann ein Termin nicht wahrgenommen werden,

so wäre drei Werktagen vorher abzusagen. Erfolgt das nicht, so soll die Prüfgebühr/der Kostenersatz fällig werden, um den Aufwand der Behörde abzudecken (Einteilung und Auslastung der Sachverständigen).

Dieser Punkt wird für eine nächste KFG-Novelle vorgemerkt.

Zusatz:

Bei bekannten, konkreten Mängeln sollte im Zuge der besonderen Überprüfung nur das überprüft werden müssen, was aufgefallen ist und nicht das gesamte Fahrzeug.

Das ist aber auch derzeit schon möglich und es liegt im Ermessen der Behörde, wie sie vorgeht. Die Behörde kann zum Beispiel einen Nachweis verlangen, dass die Reifen vorschriftsmäßig sind oder dass ein beschädigter Reifen erneuert worden ist.

Wenn einer solchen Aufforderung nicht nachgekommen wird, ergeht eine Vorladung zur besonderen Überprüfung gemäß § 56.

§ 33 - Anbringung Lenkradknopf

Im Erlass 179.401/0001-II/ST4/2008 (Änderungserlass) ist geregelt, dass die Anbringung eines Lenkradknopfes nicht zulässig ist, außer es ist bescheidmäßig vorgeschrieben (z.B. Ausgleichsfahrzeuge). Trotzdem gibt es wiederholt Anfragen zu diesem Thema, insbesondere bei wiederkehrenden Begutachtungen.

Ergebnis:

Die Anbringung eines Lenkradknopfes kann bei bestimmten Fahrzeugen durchaus sinnvoll sein und ein generelles Untersagen eines solchen Lenkradknopfes wäre problematisch. Es wird daher vereinbart, dass die Anbringung eines Lenkradknopfes nicht anzeigepflichtig ist.

Der entsprechende Punkt wird im Änderungserlass gestrichen.

§ 33 – nicht angezeigte Änderungen; Tatortproblematik:

Im Zuge von Kontrollen durch Exekutivbeamte werden oft technische Mängel und Typisierungsmängel nach § 33 KFG 1967 festgestellt. Der neuesten diesbezüglichen Entscheidung des UVS Steiermark liegt die Zuständigkeit bei Typisierungsmängeln im Wirkungsbereich jener Behörde, in der der Landeshauptmann seinen Sitz hat. Dies hat zur Folge, dass der Strafreferent der Bezirksverwaltungsbehörde die Typisierungsmängel im Sinne des § 33 KFG 1967 des Zulassungsbesitzers an die Landespolizeidirektion abtreten muss. Andere technische Mängel oder abgelaufene Begutachtungen im Sinne des § 57a KFG 1967 und sämtliche Übertretungen des Lenkers werden aber weiterhin von der Strafbehörde des Kontrollortes verfolgt. Dies bedeutet, dass zumindest zwei verschiedene Referenten von zumindest zwei verschiedenen Behörden zuständig werden. Der Referent der Landespolizeidirektion muss dann die Übertretungen mit allen Angaben (Beschuldigter, Tatort, Fahrzeug mit Kennzeichen usw.) händisch neuerlich in der EDV erfassen und diese dann weiterbearbeiten.

Dies bedeutet, dass in weiterer Folge der Beschuldigte mehrere Strafbescheide von verschiedenen Behörden erhält und dies teilweise auf Unverständnis stößt. Abgesehen davon ist diese Vorgangsweise mit gewaltigem Mehraufwand (mehrfache Erfassung der identischen Daten, mehrere Bescheide werden eingeschrieben zugestellt etc.) verbunden und entspricht dies sicher nicht dem Grundsatz der Einfachheit, Kostenersparnis und einem effizienten und optimierten Arbeitsablauf bei den Behörden.

In der Steiermark wurde eine Lösung dahingehend gefunden, dass zwar seitens der Exekutive die Anzeigen entsprechend getrennt zu legen sind und von der Landespolizeidirektion Graz die entsprechenden Verfahren nach § 29a des VStG 1991 an die Wohnortbehörde des Zulassungsbesitzers abgetreten werden. Jedoch erscheint diese Lösung als nicht besonders befriedigend und ergeht daher das Ersuchen, diesen Lösungsansatz zu diskutieren.

Ergebnis:

In anderen Ländern gibt es solche Entscheidungen schon länger. Die Schaffung einer speziellen Tatortfiktion im KFG, damit alle bei einer Kontrolle festgestellten Übertretungen von der Betretungsbehörde gestraft werden können, ist nicht zu erwarten.

An sich sollte der Aufwand aber bewältigbar sein. Im VStV-Programm werden alle Anzeigen bzw. angezeigten Übertretungen zuerst an die „Betretungsbehörde“ geschickt und diese teilt die Anzeigen dann auf die tatsächlich zuständigen Behörden auf und leitet sie an diese weiter.

§ 34 - LKW mit Gülle- bzw. Miststreueraufbau und Überbreite (durch die Räder):

Für landwirtschaftliche Zugmaschinen ist gemäß § 52 Abs. 5a eine größte Breite von 3 m zulässig, sofern die Höchstgrenze von 2,55 m nur durch die Räder überschritten wird.

In einem konkreten Fall geht es um einen 4-Achs-LKW (keine selbstfahrende Arbeitsmaschine!) mit Gülle- bzw. Miststreueraufbau (Breite des Aufbaues 2,55 m) mit Breitbereifung (Singlereifen an allen Achsen), sodass die Gesamtbreite 2,85 m beträgt. Die Bauartgeschwindigkeit beträgt 90 km/h.

In Deutschland genehmigt als LOF Zugmaschine (Geräteträger)!

Solche Fahrzeuge werden sehr häufig von Lohnunternehmern angekauft, da größere Strecken zurückgelegt werden.

Dazu ergeben sich folgende Fragen:

- a) Ist es zulässig, dieses Fahrzeug mit dieser Breite (nach § 34 KFG) zu genehmigen und auf öffentlichen Straßen zu verwenden?
- b) Kann dafür eine Eingeschränkte Zulassung (Routenbewilligung) nach § 39 KFG erteilt werden, obwohl es sich nicht um die Beförderung unteilbarer Güter handelt?
- c) Welche Einschränkungen sind erforderlich, um eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer durch das 2,85 m breite und 90 km/h schnelle Fahrzeug, insbesondere auf engen Straßen, zu vermeiden? (insbesondere Geschwindigkeit!)
- d) Bei Zulassung mit Verwendungsbestimmung 10, auch für landwirtschaftliche Betriebe oder Lohnunternehmer mit entsprechenden Auflagen ?

Ergebnis:

Die Überschreitung der Breite von 2,55 m durch Breitreifen ist gemäß § 52 Abs. 5a KDV nur für landwirtschaftliche Zugmaschinen bzw. gemäß § 54 Abs. 2 KDV für landwirtschaftliche selbstfahrende Arbeitsmaschinen vorgesehen.

Es ist kein Grund erkennbar, das auch für LKW anzuwenden und LKW mit einer Breite von 2,85 m gemäß § 34 zu genehmigen.

Solche Anträge wären daher abzuweisen.

§ 45 Abs. 1 – Probefahrten

Im Protokoll über die Besprechung mit den Kraftfahrreferenten der Bundesländer 2008 in Gols wurde die Problematik der Vermietung von Probefahrerkennzeichen aufgezeigt. Damals ist man übereingekommen, solchen Fällen nachzugehen und bei Vorliegen von Erfahrungen ein gezieltes Verbot der Vermietung im KFG vorzusehen. Wir sind wieder darauf hingewiesen worden, dass es offenbar Gang und Gebe ist, Probefahrerkennzeichen zu vermieten, es dafür eigene Formulare gibt und ca. € 30 pro Stunde verrechnet werden. Aus gegebenem Anlass wird daher nach den Erfahrungen der anderen Bundesländer gefragt und ein Verbot der Vermietung neuerlich zur Diskussion gestellt.

Ergebnis:

Die Vermietung von Probefahrerkennzeichen ist nicht zulässig.

Dem Inhaber der Probefahrtbewilligung ist es nicht erlaubt, die im Rahmen seines Geschäftsbetriebes verwendeten Probefahrerkennzeichen an Dritte weiterzugeben, außer in den gesetzlich vorgesehenen Fällen (§ 45 Abs. 1 Z 2 - Überführung durch den Käufer oder Z 4 – Überlassen an Kaufinteressenten).

Darüber hinaus ist ein Ausleihen der Probefahrerkennzeichen an betriebsfremde Personen nicht möglich, außer es liegt eine vertragliche Vereinbarung zugrunde und das Fahrzeug wird dann im Rahmen des Geschäftsbetriebes des Bewilligungsinhabers bewegt, wie zB wenn ein Kauf/Verkauf eines Fahrzeuges über einen Händler/Werkstätte abgewickelt wird und das Probefahrerkennzeichen zur Verbringung/Überführung des Fahrzeuges zum Betrieb oder zum Käufer verwendet wird.

§ 47a – Einrichtung einer nationalen Kontaktstelle zur Umsetzung der RL 2011/82/EU
Statusinformation über die Umsetzung.

Ergebnis:

Die legistische Umsetzung im KFG ist erfolgt. Die Einrichtung der nationalen Kontaktstelle und die Adaptierung des KZR im BMI ist im Zeitplan.

Deutschland hat auf EU-Ebene einen Vorbehalt zu der Eucaris-Lösung angemeldet und wird sich vorerst nicht am automatischen Datenaustausch beteiligen.

§ 47a - Ausweitung der automatisierten Halterdatenabfrage Österreich - Deutschland

Im Hinblick auf das von Bundesseite bekanntgegebene Vorhaben (Schreiben des BMI vom Juni 2013 sowie des BMeiA vom 28.6.2013, Zahl BMeiA-DE.4.15.02/0008-IV.1/2013), den automatisierten Halterdatenaustausch mit Deutschland über die im § 47a Abs. 3 KFG genannten Delikte hinaus auf sämtliche Verkehrsdelikte auszudehnen, wird um Bekanntgabe des aktuellen Standes dieser Bemühungen gebeten.

Ergebnis:

Es werden diesbezüglich Gespräche über das BMeiA geführt. Eine Erweiterung ist auch im Rahmen der Übereinkommen über polizeiliche Zusammenarbeit und des Forum Salzburg Abkommens beabsichtigt.

§ 48a Abs. 2 - Wunschkennzeichen – anstößige Ziffernkombinationen?

Nach § 48a Abs. 2 lit d KFG sind Wunschkennzeichen ua dann nicht zu bewilligen, wenn sie eine „anstößige“ Buchstabenkombination enthalten würden. Wie sieht es aber bei eventuell anstößigen Ziffernkombinationen aus?

Ergebnis:

§ 48a Abs. 2 lit. d stellt nur auf lächerliche oder anstößige Buchstabenkombinationen ab. Ziffernkombinationen fallen nicht darunter.

§ 49 Abs.6 - Kennzeichenanbringung bei Rallyefahrzeugen:

Es wird angeregt, die in vielen Mitgliedsländern der EU geübte Praxis des Kurzzeitkennzeichens für Bewerbe auch in Österreich einzuführen. Die Fahrzeuge müssten dann nicht genehmigt und nicht zugelassen werden. Denkbar wäre auch die Ausgabe der Kennzeichen durch die für die Bewerbe verantwortliche Sportbehörde ein (wie z.B. in Finnland).

Ergebnis:

Die Schaffung von Kurzzeitkennzeichen für Rallyefahrzeuge sowie die Ausgabe dieser Kennzeichen durch die Sportbehörde wird nicht für zweckmäßig gehalten und abgelehnt.

§ 49 Abs.3 - ASFINAG-mobiler Anpralldämpfer; Ausgabe einer roten Kennzeichentafel

Konkret stellt sich die Frage, ob für den von der ASFINAG im Rahmen der Straßenerhaltung in Verwendung stehenden mobilen Anpralldämpfer eine dritte Kennzeichentafel (Deckkennzeichen) ausgegeben werden kann.

Aus Sicht der gefertigten Behörde ist dies nach dzt. Rechtslage nicht möglich, weil § 49 Abs.3 KFG abschließend bestimmt, für welche Kraftfahrzeuge/Anhänger/Lastenträger derartige Kennzeichen ausgegeben werden dürfen.

Sollte diese Meinung im Beratungsgremium unterstützt werden, so wird angeregt, die maßgebende kraftfahrrechtliche Bestimmung entsprechend zu ergänzen, sodass künftig für mobile Sicherheitseinrichtungen, welche vom Straßenerhalter im Rahmen der Erfüllung seiner Aufgaben verwendet werden, Deckkennzeichen ausgegeben werden können.

Ergebnis:

Mobile Anpralldämpfer, die am Heck eines Fahrzeuges angebracht werden, fallen nicht unter § 49 Abs. 3. Es wird nicht für erforderlich erachtet, auch diese Fälle in den § 49 Abs. 3 aufzunehmen.

§ 51 - Verhinderung der (neuerlichen) Ausgabe von Wunschkennzeichen, die zur Fahndung ausgeschrieben sind

Hier wurde bekannt, dass ein weiterhin zur Fahndung ausgeschriebenes Wunschkennzeichen wieder an den Berechtigten ausgegeben worden ist, obwohl die Fahndung noch aufrecht war. Dies beruhte anscheinend auf dem Umstand, dass in der vom BMI zu führenden Zulassungsevidenz (KFA) derzeit nur eine Sperrfrist von 6 Jahren bei zur Fahndung ausgeschriebenen Kennzeichen eingegeben wird (diese Vorgabe beruht anscheinend auf einem Erlass des BMI), obwohl die Kennzeichenfahndung bis zu 10 Jahren laufen kann. Die Sperrfrist im KFA sollte daher an die potentielle Fahndungsfrist gekoppelt sein, solange das zur Fahndung ausgeschriebene Kennzeichen nicht aufgefunden worden ist, um Probleme

bei verfrüht neuerlich ausgegebenen Wunschkennzeichen im Fall einer polizeilichen Kontrolle zu vermeiden.

Ergebnis:

Die Sperrfrist im KFA sollte an die potentielle Fahndungsfrist gekoppelt sein. Seitens des BMI werden die relevanten Fristen bzw. Fahndungsvorschriften überprüft werden.

§ 57a – Unmittelbarkeit der Erfassung der Gutachten zur tatsächlichen Überprüfung

Im Zuge von Revisionen stellt sich öfter heraus, dass von den Ermächtigten aus diversen Gründen die Gutachten in der EBV „nacherfasst“ werden. Daher kann es vorkommen, dass zwischen den Angaben auf den Gutachten und der tatsächlichen Überprüfung Tage liegen. Der Zeitpunkt der tatsächlichen Überprüfung kann nicht mehr nachvollzogen werden.

Auch im Hinblick auf den zukünftigen § 57c KFG fehlt die zeitliche Festlegung der online Übermittlung an die Begutachtungsstellendatenbank.

Es wird im Sinne der Qualitätssicherung daher vorgeschlagen, § 5 Abs. 1 PBStV dahingehend zu ergänzen, dass die Erfassung der Gutachten und die online Übermittlung zeitnah zur tatsächlichen Begutachtung zu erfolgen hat.

Weiters müsste das Programm EBV eine interne Uhr führen, welche nicht von der auf dem ausführenden PC eingestellten Systemzeit abhängig ist bzw. mit welcher etwaige Differenzen nachvollziehbar sind.

Ergebnis:

Es muss ein unmittelbarer zeitlicher Zusammenhang zwischen der Begutachtung eines Fahrzeuges und der Gutachtenserstellung gegeben sein.

Wenn das Fahrzeug eine Begutachtungsplakette erhält, sollte auch das Begutachtungsformblatt ausgestellt sein bzw. sollte ein Fahrzeug mit neuer Begutachtungsplakette die gemäß § 57a ermächtigte Stelle nicht vor Ausstellung des Begutachtungsformblattes verlassen.

Ob im EBV-Programm eine interne Uhr geführt werden kann, welche nicht von der auf dem ausführenden PC eingestellten Systemzeit abhängig ist bzw. mit welcher etwaige Differenzen nachvollziehbar sind, wird geprüft werden.

Durch die Schaffung der Begutachtungsplakettedatenbank sollte dieses Problem aber gelöst sein, da eine Zeitdiskrepanz (Zeitpunkt der Erstellung des Gutachtens passt nicht zur Echtzeit, wenn das Gutachten in der Datenbank einlangt) auffallen würde.

§ 58 - Mindestprofiltiefen (L,M,N) in EU-Ländern und außerhalb EU; Liste für Kontrollen nach § 58 KFG

Bei Kontrollen ausländischer Fahrzeuge gelten hinsichtlich der Mindestprofiltiefe der Reifen die Bestimmungen des Herkunftslandes.

Gibt es eine Übersicht über die jeweiligen Mindestprofiltiefen in EU-Ländern sowie den EU- und anderen Ländern ?

Ergebnis:

Mit Erlass vom 10. März 1993, Zl. 179.902/6-I/7/92, idF 13. Juli 2001, Zl. 179.902/1-I/B/7/01, wurde nach Erhebungen in den jeweiligen Staaten der Stand der jeweiligen nationalen Vorschriften betreffend die Mindestprofiltiefe von Reifen bekanntgegeben.

Für Fahrzeuge der Klassen M1, N1, O1 und O2 sieht die Richtlinie 89/459/EWG eine Mindestprofiltiefe von 1,6 mm vor. Diese Richtlinie gilt in allen EU-Mitgliedstaaten. Um die aktuellen Vorschriften der anderen Staaten zu erfahren müsste eine neuerliche Erhebung durchgeführt werden.

§ 82, § 46 - Überstellungskennzeichen /Deutsche Kurzzeitkennzeichen: Verwendung durch Österreicher bei Überstellung in oder aus Österreich

Für die Überstellung von Fahrzeugen aus Deutschland (meist im Zuge eines Eigenimportes) werden meist deutsche Kurzzeitkennzeichen (in Verbindung mit einer Versicherung), die über das Internet bestellt werden, verwendet.

Es stellt sich aber heraus, dass solche deutschen Kennzeichen wegen der einfachen Bezugsmöglichkeit auch für Fahrzeuge, die von Österreichern in oder von Österreich ausgehend für Überstellungen verwendet werden.

Eine Klarstellung über die Zulässigkeit dieser Kurzzeitkennzeichen erscheint erforderlich.

Ergebnis:

Gemäß § 82 Abs. 1 gelten Fahrzeuge mit ausländischen Zoll-, Überstellungs- oder Probefahrerkennzeichen für die Dauer der Gültigkeit dieser Kennzeichen als zugelassen und Fahrzeuge mit solchen Kennzeichen dürfen daher während dieses Gültigkeitszeitraumes in Österreich verwendet werden. Das gilt auch für deutsche Kurzzeitkennzeichen.

§ 99 Abs. 5 Tagfahrlicht bei einspurigen Krafträdern:

Gemäß § 99 Abs. 5 KFG ist unbeschadet der Bestimmungen über die Verwendung von Fernlicht und von Nebelscheinwerfern bei einspurigen Krafträdern während des Fahrens stets Abblendlicht zu verwenden.

Der Anbau von Tagfahrleuchten an Motorrädern ist im § 15 KFG zwar (noch) weder direkt gefordert noch als zulässig verankert, jedoch ist dies gemäß Artikel 3 der RL 2009/67/EG über den Anbau von Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen an 2- oder 3-rädrigen KFZ mit der Anerkennung der Gleichwertigkeit der Bestimmungen der ECE-Regelung Nr. 53 an L3-Fahrzeugen unter bestimmten Voraussetzungen (5.11.1, 5.15, 6.13) zulässig.

Es werden daher nach ECE-Regelung Nr. 87 typgenehmigte Tagfahrleuchten auch schon von namhaften Motorrad-Herstellern angeboten (BMW, KTM etc.).

Nach hiesigem Dafürhalten sind Tagfahrleuchten bei Tageslicht eine zumindest gleichwertige Alternative zu Abblendlicht, da ihr Lichtstrahl nicht nach unten gerichtet ist, der Stromverbrauch niedriger ist und keine sonstigen unnötigen Verbraucher eingeschaltet sind. Die Problematik von Tunneldurchfahrten etc. wird übrigens in der Regel durch Lichtsensoren gelöst.

Wie ist die zitierte Verwendungsbestimmung im KFG in Hinkunft zu handhaben ?

Muss weiterhin mit Abblendlicht gefahren werden oder ist eine Adaptierung des Abs. 5 in dem Sinn denkbar bzw. vorgesehen, dass Tagfahrlicht als gleichwertige Alternative anerkannt wird und die in Diskussion stehende Bestimmung in Abs. 5 z.B. dann lauten könnte: „Ist ein einspuriges Kraftrad nicht mit Tagfahrleuchten ausgerüstet, ist unbeschadet während des Fahrens stets auch tagsüber Abblendlicht zu verwenden.“

Dies ist übrigens in § 17 der deutschen StVO bereits sinngemäß umgesetzt.

Ergebnis:

Gemäß der ECE-Regelung Nr. 53 sind Leuchten mit Tagfahrlicht für Motorräder zulässig, aber (noch) nicht verpflichtend.

Gemäß § 99 Abs. 5 KFG ist unbeschadet der Bestimmungen über die Verwendung von Fernlicht und von Nebelscheinwerfern bei einspurigen Krafträdern während des Fahrens stets Abblendlicht zu verwenden. Die Gesetzeslage ist somit eindeutig.

Dieser Punkt ist aber für die nächste KFG-Novelle vorgemerkt.

In § 15 wäre auch Tagfahrlicht vorzusehen und § 99 Abs. 5 wäre zu ergänzen, dass bei einspurigen Krafträdern stets Abblendlicht oder Tagfahrlicht zu verwenden ist.

§ 101 Abs. 1 lit. e - Ladungssicherung an der Fahrzeugaußenseite:

Die WKÖ hat mitgeteilt, dass es im Zuge von Straßenkontrollen immer wieder zu Diskussionen und Bestrafungen kommt, wenn Fahrzeuglenker ihre Ladung mit Gurten gesichert haben, wobei sich Gurten bzw. die dazugehörigen Ratschen an der Fahrzeugaußenseite befinden. Diese Form der Ladungssicherung findet sich immer wieder bei Kipperfahrzeugen, da deren Innenmaß 2,42 m in der Breite beträgt (2,40 m ist das benötigte Maß für Paletten), Befestigungsmöglichkeiten in der Regel im Innenraum nicht vorhanden sind und der verbleibende Freiraum auf das Fahrzeugaußenmaß für die für den Baustellenverkehr üblichen stärkeren Seitenprofilen ausgenutzt wird. Aus diesem Grund müssen – wenn Gurte zu verwenden sind – diese an der Fahrzeugaußenseite befestigt werden, da sonst keine Ladungssicherung in Form des Niederzurrens möglich ist.

Die Wirtschaftskammer Österreich vertritt daher die Ansicht, dass diese Form der Ladungssicherung jedenfalls zulässig ist, weil zum einen dem rechtlichen Erfordernis der Durchführung der Ladungssicherung Rechnung getragen wird, zum anderen die an der Außenseite befindlichen Ladungssicherungshilfsmittel (Gurt, Ratsche, ...) sich deutlich innerhalb der maximal möglichen Fahrzeugaußenkanten befinden – vorgegeben z.B. durch die Fahrzeugaußenspiegel - und somit kein Sicherheitsrisiko für die anderen Verkehrsteilnehmer darstellt.

Ergebnis:

Im Hinblick auf Kühlfahrzeuge, die bis zu 2,60 m breit sein dürfen, sollte die Befestigung der Ladungssicherungshilfsmittel (Gurt, Ratsche, ...) an der Außenseite der Fahrzeuge im Begegnungsverkehr kein Problem sein.

Die Befestigung der Ladungssicherungshilfsmittel (Gurt, Ratsche, ...) an der Außenseite der Fahrzeuge stellt zwar eine geringfügige Überschreitung der Breite dar, ist aber nicht zu beanstanden, sofern diese Sicherungsmittel möglichst hoch (zumindest in Höhe der Spiegel) angebracht werden, um eine Verletzungsgefahr möglichst auszuschließen.

§ 102 Absatz 3 - Fahren auf dem Hinterrad eines Motorrades (Wheelie) oder auf dem Vorderrad eines Motorrades (Stoppie) im Straßenverkehr - unklare gesetzliche Regelung

Das Fahren auf dem Hinterrad eines Motorrades (Wheelie) oder auf dem Vorderrad eines Motorrades (Stoppie) im Straßenverkehr stellt eine erhebliche Gefährdung der Verkehrssicherheit dar. Das sichere Lenken des Motorrades ist in diesem Fall nicht mehr möglich. Stürzt der Motorradlenker mit seinem Fahrzeug oder gerät er damit in den Gegenverkehr, kann dies schwerwiegende Folgen haben. Gemäß § 102 Absatz 3 KFG 1967 hat sich der Lenker im Verkehr zwar der Eigenart des Fahrzeuges entsprechend zu

verhalten. Die Bundespolizei stellt aber bei Fahrzeugkontrollen im Zuge von Gesprächen mit den Fahrzeuglenkern fest, dass diesen die Strafbarkeit und die Folgewirkung eines solchen Verhaltens offenbar auf Grund des Fehlens einer klaren Gesetzesstelle nicht eindeutig bewusst ist.

Es wird um Diskussion der Kraftfahrbehörden ersucht, wie weit derartige Verhalten unter § 102 Absatz 3, 4. Satz des KFG zu subsumieren ist und ob zur Verdeutlichung der Intention des Gesetzgebers für den Normadressaten eine Novellierung anzustreben wäre.

Ergebnis:

Gemäß § 102 Absatz 3 vierter Satz hat sich der Lenker im Verkehr der Eigenart des Fahrzeuges entsprechend zu verhalten. Dazu zählt bei Krafträdern insbesondere auch, dass beide Räder stets auf der Fahrbahn bleiben, da diese auch jeweils getrennt gebremst werden müssen. Über ein von der Fahrbahn abgehobenes Vorder- oder Hinterrad kann keine Bremswirkung erzielt werden. Außerdem kann das Kraftrad bei angehobenem Vorderrad nicht gelenkt werden. Daher ist das Fahren auf dem Hinterrad (Wheelie) oder auf dem Vorderrad (Stoppie) eines Motorrades auf Basis der geltenden Bestimmung des § 102 Abs. 3 vierter Satz nicht zulässig. Eine weitergehende Präzisierung der Bestimmung erscheint nicht notwendig.

§102 - Entfernung von Eisplatten und Schnee von Fahrzeugen

Obwohl ho bekannt ist, dass im Besprechungsprotokoll der Kraftfahrreferenten 2009 und 2012 festgehalten wurde, dass dieser Punkt bereits Inhalt des Entwurfes der 30. KFG-Novelle war, jedoch im Begutachtungsverfahren überwiegend abgelehnt und ein neuerlicher Versuch nicht ins Auge gefasst wurde, wird von den Landesverkehrsabteilungen der Landespolizeidirektionen Tirol eine Regelung dieses Problems angeregt, da immer wieder gefährliche Situationen bzw. Unfälle durch Eis und Schnee auf Fahrzeugen entstehen. Eine Anfrage im Wege der Vertreter Deutschlands und der Schweiz des Netzwerks der europäischen Verkehrspolizeien (TISPOL) im Kalenderjahr 2012 ergab, dass deren Aussage zu Folge, bei Fahren mit Niederschlagsrückständen, im Besonderen Eisplatten oder Schnee auf LKW, in diesen Staaten, die Verkehrsgesetze eine Bestrafung und in der Schweiz auch einen Entzug des Führerausweises vorgesehen.

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

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

Ergebnis:

Da die Begutachtung der 30. KFG-Novelle noch nicht allzu lange zurückliegt, ist es unwahrscheinlich, dass ein neuerlicher Vorschlag nunmehr zu Zustimmung führen würde. Der Punkt wird aber in die Vormerkungen für eine nächste KFG-Novelle aufgenommen.

§ 104 – Bestätigung für Sondertransporte in Italien, dass das verwendete Zugfahrzeug zum entsprechenden Anhänger/Auflieger passt:

Die Wirtschaftskammer Österreich ist davon informiert worden, dass Transportunternehmen, die Sondertransporte in Italien durchführen wollen, eine behördliche Bestätigung der Kopplungsfähigkeit benötigen. Mit Hilfe dieses Dokuments soll gegenüber den italienischen Behörden nachgewiesen werden, dass das verwendete Zugfahrzeug zum entsprechenden Anhänger/Auflieger passt.

Um ein einheitliches österreichweites Vorgehen bei den zuständigen Landesbehörden zu ermöglichen, regt die Wirtschaftskammer Österreich daher an, dass das BMVIT ein entsprechendes Bestätigungsformular gestaltet und den österreichischen Landesregierungen nahelegt, dieses auch zu verwenden. In einem weiteren Schritt könnte man die italienischen Behörden von der Existenz dieser Bestätigung in Kenntnis setzen.

Ergebnis:

Es hat diesbezügliche Anfragen bereits in Oberösterreich und Salzburg gegeben. Offenbar ist hier an eine im deutschen Recht vorgesehene TÜV – Bestätigung (§ 70 StVZO) gedacht. In einem solchen Gutachten muss genau definiert sein, wie die Fahrzeuge gestaltet sein müssen, bei denen beim Zusammenkoppeln die zulässigen Dimensionen überschritten werden.

Es bestehen Bedenken, derartige Bestätigungen ohne tatsächliche Vorführung der Fahrzeuge auszustellen.

Daher können derartige Bestätigungen, dass ein bestimmtes Zugfahrzeug zum entsprechenden Anhänger/Auflieger passt, nur ausgestellt werden, wenn die Fahrzeuge tatsächlich vorgeführt werden.

§ 106 Abs. 3 - Ausnahme von der Gurtenpflicht bei besonderer Verkehrslage

In § 106 Abs.3 Z 1 wird unter anderem eine Ausnahme von der Gurtenpflicht bei besonderer Verkehrslage, die den Nichtgebrauch des Sicherheitsgurts rechtfertigt, normiert. An die Abt. Verkehrsrecht wurde die Frage herangetragen, ob der Lenker eines Tankfahrzeuges, mit welchem innerhalb des Ortsgebietes bei Sammelstellen bereitgestellte Rohmilch eingesammelt wird, grundsätzlich zur bestimmungsgemäßen Verwendung des Sicherheitsgurtes verpflichtet ist.

In einschlägigen kommentierten Gesetzesausgaben (vgl. Grubmann, Kommentar zum Kraftfahrzeuggesetz, 3. Auflage; Grundtner "ARBÖ-Fachbuch") findet sich hierzu folgende Anmerkung:

"Bezüglich der Entschuldigungsgründe der "ganz geringen Gefahr" bzw. der "besonderen Verkehrslage" stellt der Ausschuss fest, dass diese bei auf der Straße zu verrichtenden Tätigkeiten, wie etwa Schneeräumung, Mülleinsammlung usw. gegeben sein werden (AB Ä 3.+4.Nov.)"

Es stellt sich nunmehr die Frage, ob bei der oben beschriebenen Tätigkeit vom Vorhandensein einer „besonderen Verkehrslage“ auszugehen ist, welche den Nichtgebrauch des Sicherheitsgurtes rechtfertigen würde. In Deutschland existiert angeblich eine Ausnahme im Rahme des „Haus-zu Haus - Verkehrs“.

Es wird um Erörterung dieser Problematik im Beratungsgremium ersucht.

Ergebnis:

Die beschriebene Einsammlung von Rohmilch bei Sammelstellen innerhalb des Ortsgebietes kann nicht unter den Ausnahmetatbestand des § 106 Abs. 3 Z 1 („... bei besonderer Verkehrslage, die den Nichtgebrauch des Sicherheitsgurtes rechtfertigt“) subsumiert werden.

§ 106 Abs. 14 - GZ. 179711/6-II/B/7/02 - Bummelzugerlass:

Es stellt sich die Frage ob auch z.B. ein Fahrzeug mit Gummikettenlaufwerk unter den Erlass fällt. Außerdem sollte der Begriff Zugmaschine auf Zugfahrzeug geändert werden.

Ergebnis:

Der sog. Bummelzugerlass wurde seinerzeit nur für Zugmaschinen mit Rädern konzipiert. Eine Erweiterung auch auf Zugmaschinen mit Kettenlaufwerk wird im Hinblick auf die Verwendung von Anhängern mit Rädern für problematisch gehalten und daher abgelehnt. Die Änderung des Begriffs „Zugmaschine“ auf „Zugfahrzeug“ ist nicht möglich, da die gesetzliche Grundlage (§ 106 Abs. 14) auch nur von „Zugmaschinen“ spricht.

§ 108 Bewilligung zum Ausbilden von Bewerben um eine Lenkberechtigung

Es wird angefragt, ob bzw. wann mit einem „Fahrschulgesetz“ zu rechnen ist und ob es zur „Fahrschul GmbH“ kommen wird. Wird ein „Qualitätsgütesiegel“ für Fahrschulen eingeführt werden?

Ergebnis:

Es ist kein eigenes Fahrschulgesetz geplant. Sehr wohl aber Reformen im Fahrschulbereich, bei denen auch die Frage der Fahrschulbewilligung für juristische Personen diskutiert wird. Weiters sollen Qualitätssicherungsvorschriften im Fahrschulbereich Gegenstand dieser Reformen sein. Es gibt aber noch keine Einigung über die konkreten Punkte, die letztendlich in den Entwurf einer KFG-Novelle aufgenommen werden sollen.

§ 112 Abs. 4 - Schulfahrzeuge:

Schulfahrzeuge sind bei Errichtung der Fahrschule zu genehmigen. In weiterer Folge sind Änderungen hinsichtlich der Schulfahrzeuge der Bezirksverwaltungsbehörde unter Anschluss einer Kopie des Zulassungsscheines nur noch anzuzeigen. Dürfen dabei auch Fahrzeuge (vor allem Motorräder), welche auf Fahrschüler zugelassen sind, als Schulfahrzeuge angezeigt bzw. akzeptiert werden? Um diesbezüglichen Erfahrungsaustausch darf ersucht werden.

Ergebnis:

Es sollte nicht generell möglich sein, dass Kandidaten ihre Fahrzeuge den Fahrschulen als Schulfahrzeuge für ihre eigene Ausbildung zur Verfügung stellen. Gemäß § 110 und § 112 zählt das Vorhandensein von Schulfahrzeugen zu den sachlichen Voraussetzung für die Genehmigung des Betriebes einer Fahrschule.

Die Ausbildung mit dem Fahrzeug des Kandidaten ist nur bei Vorliegen von besonderen Gegebenheiten, wie zB bei Verwendung eines Ausgleichkraftfahrzeuges, bei dem durch besondere Vorrichtungen eine Körperbehinderung des Lenkers ausgeglichen werden kann, zulässig.

Bei Motorrädern wird sich diese Möglichkeit nur in speziellen Ausnahmefällen bieten, wenn zB wegen der Körpergröße nur ein ganz spezielles Motorrad gelenkt werden kann, das der Kandidat bereits besitzt und der Fahrschule zum Zwecke seiner Ausbildung zur Verfügung stellt

§ 116 Abs. 1 i.V.m § 109 – Ungarische Fahrlehrerberechtigung, Gleichwertigkeit

Gem. § 109 Abs. 5 KFG ist von der Bezirksverwaltungsbehörde zu prüfen, ob die in einem anderen Mitgliedstaat oder in einem anderen EWR – Vertragsstaat erworbenen Qualifikationen den nationalen Erfordernissen entsprechen. Ungeachtet erforderlicher Deutschkenntnisse gehen wir davon aus, dass ungarische Fahrlehrer im Rahmen ihrer Ausbildung in Ungarn keine einschlägigen Fähigkeiten und Kenntnisse erworben haben, die dem entsprechenden inländischen Nachweis als gleichwertig anzusehen sind. Wir meinen daher, dass es der Sache eher gerecht wird, von einem ungarischen Fahrlehrer eine komplette Lehrbefähigungsprüfung zu verlangen, um in Österreich als Fahrlehrer tätig werden zu können. Sollte diese Annahme nicht geteilt werden, ergeht die Anfrage, inwieweit eine Gleichstellung durch Absolvierung eines Anpassungslehrganges – gegebenenfalls in welchem Umfang – nachgewiesen werden kann.

Ergebnis:

Im Hinblick auf die Bestimmungen des § 109 Abs. 5 bis 8 wird die Ablegung einer kompletten Lehrbefähigungsprüfung schwer zu begründen sein. Die Behörde muss prüfen, welche Ausbildung in Ungarn absolviert worden ist (Inhalt Lehrplan, Umfang) und wo inhaltliche Abweichungen zu der in Österreich vorgeschriebenen Ausbildung bestehen. Hinsichtlich dieser Abweichungen (zB auch hinsichtlich unterschiedlicher Verkehrsvorschriften) ist dann die Absolvierung eines Anpassungslehrganges oder einer Eignungsprüfung vorzuschreiben.

KDV

§ 2d KDV in Verbindung mit § 52 Abs. 5 lit. c KDV - Größe der reflektierenden Warnmarkierungen

Immer öfter kommt die Anfrage, ob auch reflektierende Warnmarkierungen kleiner als 0,1 m² angebracht sein dürfen, da solche mit dieser Größe im Handel für landwirtschaftliche Fahrzeuge nicht erhältlich sind.

Im Handel erhältliche Warnmarkierungen haben eine Größe von 285 x 285 mm, was einer Fläche von 0,08122 m² entspricht. Diese Tafeln sind hochreflektierend und haben eine Größe, die eine Montage meist auch ohne großen Aufwand ermöglicht.

Die vorgeschriebene Größe für die Markierung von Anbaugeräten sollte auf ein handelsübliches Maß geändert werden.

In diesem Zusammenhang wird (neuerlich) eine Novellierung des § 2d KDV angeregt:

Die derzeitige Formulierung passt nicht zur Kenntlichmachung von Anbaugeräten gem. § 52 Abs. 5c, vielmehr bezieht sich die Formulierung "Warnmarkierungen zur hinteren Kennzeichnung" (Ausführung, Größe und Anbringung) hauptsächlich auf Hubladebühnen. Bei Anbaugeräten ist aber neben der hinteren Kennzeichnung zum Teil auch eine vordere Kennzeichnung erforderlich. Weiters ist die Anbringung auf flexiblem oder klappbarem Trägermaterial dafür nicht notwendig.

Daher sollte der Text mit den Anforderungen von Warnmarkierungen geteilt werden in einen Absatz für Hubladebühnen (derzeitiger Text) und in einen neuen für Anbaugeräte gem. § 52 Abs. 5c mit handelsüblichen Abmessungen.

Ergebnis:

Es wird vorgemerkt, dass im Zuge einer nächsten KDV-Novelle entsprechende Änderungen in § 2 und § 52 KDV vorgenommen werden. Es sollten spezielle Warnmarkierungen für Anbaugeräte mit den Mindestabmessungen 285 x 285 mm, die vorne und hinten angebracht werden, vorgesehen werden.

§ 58 KDV 1967 - Ziehen von Anhängern - Anpassung:

Im § 58 KDV sind unterschiedliche Fahrgeschwindigkeiten je nach Gewichtsrelation zwischen Zugfahrzeug und Anhänger enthalten. Dies macht jedoch auf Grund der neuen FSG-Vorschriften keinen Sinn mehr.

Diesbezüglich wird eine Anpassung an das FSG angeregt.

Ergebnis:

Diese Anpassung ist bereits im Begutachtungsentwurf der 60. KDV-Novelle enthalten.

PBStV

§ 3 Abs. 3 PBStV - Schulungsunterlagen

Die Schulungsunterlagen sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu approbieren. Der Landeshauptmann kann die Durchführung der Schulung überwachen. Wie kann festgestellt werden, dass es sich um approbierte und aktuelle Schulungsunterlagen handelt?

Lösungsvorschlag: Kundmachung der Fassung und das Ausgabedatum aller Schulungsanbieter auf der Homepage des BMVIT oder des Wirtschaftsverlages.

Ergebnis:

Es wird vereinbart, dass bei künftigen Approbationen die Länder eine entsprechende Information erhalten werden.

§ 3 PBStV - Kraftfahrzeugtechnikausbildungsordnung

§ 3 der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung legt fest, u.a. welche Ausbildungen geeignete Personen zur Durchführung von wiederkehrenden Begutachtungen aufweisen müssen.

Der Kraftfahrzeugtechnikausbildungsordnung (BGBl. 408/2008 vom 24.11.2008) bzw. der Metalltechnikausbildungsordnung (BGBl. II Nr. 148/2011) ist jedoch der Beruf des Kraftfahrzeugtechniklers nicht mehr zu entnehmen.

Aufgrund der langen Übergangsfristen und Übergangsregelungen der zitierten Gesetzesvorschriften war bis jetzt noch kein Handlungsbedarf gegeben. Doch nunmehr werden die ersten Absolventen im Rahmen der Kraftfahrzeugtechnikausbildungsordnung bzw. der Metalltechnikausbildungsordnung mit dem Begehren vorstellig, als geeignete Person zur Durchführung von wiederkehrenden Begutachtungen anerkannt zu werden.

Nach . Ansicht des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung wäre daher § 3 der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung dahingehend zu ändern, dass die zitierten Ausbildungsordnungen Berücksichtigung finden.

Ergebnis:

Die geltende Formulierung erfolgte in Abstimmung mit dem BMWFJ.

Die Kraftfahrzeugtechnik-Ausbildungsordnung, BGBl. II Nr. 408/2008, sieht nach wie vor den Lehrberuf Kraftfahrzeugtechnik vor. Absolventen werden wohl als Kraftfahrzeugtechniker angesehen werden können.

Zulassungsstellenverordnung

Anlage 4 zur ZustV - Zulassung von Omnibussen für Linienverkehr bzw. Gelegenheitsverkehr; Verwendungsbestimmungen

Auf Grund einer Anfrage der LINZ AG -Linien, ob es möglich ist, Linienbusse (mit Stehplätzen, ohne Sicherheitsgurten, etc.) für (private) Gelegenheitsfahrten zu vermieten, weil in der Zulassungsbescheinigung keinerlei Einschränkung dahingehend erkennbar ist, fiel auf, dass mehrfach für Linien-Omnibusse (Klasse 1) die Verwendungsbestimmung 29 (entgeltliche Personenbeförderung im Rahmen des Ausflugswagen-, Stadtrundfahrten-, Mietwagen- oder Gästewagengewerbes) verwendet wurde.

Eine eigene Verwendungsbestimmung für Linienbusse gibt es derzeit nicht. Die frühere Verwendungsbestimmung 21 (entgeltliche Personenbeförderung) existiert nicht mehr.

In den Genehmigungsdokumenten von Bussen mit EU-Betriebserlaubnis ist die Fahrzeugart und die Bestimmung für Linien- bzw. Gelegenheitsverkehr nur mehr an Hand der Klassenbezeichnung erkennbar, aber das wird offenbar von den Zulassungsstellen übersehen.

Eigene Auflagen bzw. Bedingungen wie in den früheren Einzelgenehmigungsbescheiden ("Geeignet für Linienverkehr bzw. Gelegenheitsverkehr " jeweils mit Angabe der zulässigen Sitz- bzw. Stehplatzanzahl) gibt es nicht mehr.

Wie können solche Unklarheiten bei der Zulassung von (Linien-) Bussen vermieden werden?

Ergebnis:

Es sollte ausdrücklich gesetzlich vorgesehen werden, dass für den Gelegenheitsverkehr keine Linienbusse verwendet werden dürfen, sofern diese nicht alle Anforderungen an Omnibusse, die im Gelegenheitsverkehr eingesetzt werden, erfüllen (insbes. Ausrüstung mit Sicherheitsgurten).

Es sollte auch eine eigene Verwendungsbestimmung für Linienbusse vorgesehen werden.

Ergebnis der Technikerrunde

KFG

§ 2 Abs.1 Z.37a KFG: Bauartgeschwindigkeit

Gemäß Anhang II der EU-Verordnung 458/2011 über die Montage von Reifen gilt:
„4.2.4. Im Fall von Fahrzeugen der Kategorien M2, M3, N2 oder N3, die mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet sind, der nach der UN/ECE Regelung Nr. 89 genehmigt ist, muss das Geschwindigkeitssymbol der Reifen mit der eingestellten Höchstgeschwindigkeit vereinbar sein. Ist jedoch die vom Hersteller vorgesehene bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs höher als die dem Symbol für die niedrigste Geschwindigkeitskategorie der montierten Reifen entsprechende Geschwindigkeit, muss im Fahrzeuginnern dauerhaft und an auffälliger Stelle im Sichtfeld des Fahrers ein Warnschild mit dem Wert der zulässigen Höchstgeschwindigkeit der Reifen angebracht werden.

4.2.5 Im Fall von Fahrzeugen der Klassen M1 oder N1, die mit einem fahrzeugseitigen System mit geschwindigkeitsbegrenzender Funktion ausgestattet sind, muss das Symbol für die Geschwindigkeitskategorie der Reifen mit der eingestellten Höchstgeschwindigkeit vereinbar sein. Ist jedoch die vom Hersteller vorgesehene bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs höher als die dem Symbol für die niedrigste Geschwindigkeitskategorie der montierten Reifen entsprechende Geschwindigkeit, muss im Fahrzeuginnern dauerhaft und an auffälliger Stelle im Sichtfeld des Fahrers ein Warnschild mit dem Wert der zulässigen Höchstgeschwindigkeit der Reifen angebracht werden.“

Gemäß EU Verordnung ist somit die begrenzte Geschwindigkeit für die Reifengeschwindigkeitsanforderung relevant und steht im Widerspruch zum Erlass 190.500/5-II/B/8-97 und den Ergebnissen BMVIT- 179.415/0012- II/ST4/2010 Pkt. 2.9., 179.415/0002-II/ST4/2009 Pkt 2.16., GZ. 179.415/0001-II/ST4/04 Pkt. 2.1., 191121/4- II/ST4/04 – P 2.3., GZ. 191121/1- II/ST4/03- P1.2.2.

Auf Grund der Durchgriffswirkung der EU-Verordnung müssen keine Ausnahmen mehr für die Bereifung von Fahrzeuge gemacht werden, deren Bauartgeschwindigkeit höher als der angegebene Speedindex ist. Da der ggst. Erlass dazu im Widerspruch steht, wird die Anpassung bzw Aufhebung dieses angeregt. (W-T)

Ergebnis: Es gilt der Inhalt der EU-Verordnung, insbesondere gelten die in der Fragestellung zitierten Punkte 4.2.4 und 4.2.5! Somit ist die begrenzte Geschwindigkeit und nicht die angegebene Bauartgeschwindigkeit maßgebend sofern diese unterschiedlich sind. Die im Widerspruch hierzu stehenden Erlässe bzw. Abschnitte von Erlässen werden hiermit aufgehoben:

- Erlass 190.500/5-II/B/8-97 zur Gänze;
- Punkt 2.9.) des Erlasses BMVIT-179.415/0012-II/ST4/2010;
- Punkt 2.16.) des Erlasses BMVIT-179.415/0002-II/ST4/2009;
- Punkt 2.1.) des Erlasses BMVIT-179.415/0001-II/ST4/04;
- Punkt 2.3.) des Erlasses GZ. 191121/4-II/ST4/04;
- Punkt 1.2.2.) des Erlasses GZ. 191121/1-II/ST4/03

§ 4 Abs. 8 lit. b) Achslasten einer Dreifachachse von Sattelanhängern:

In Übereinstimmungsbescheinigungen von Sattelanhängern der Klassen O3 und O4 sind auf Seite 2 u.a. unter Position 17.2 die „Für die Zulassung/den Betrieb vorgesehene höchstzulässige Gesamtmasse je Achse“ und unter 17.3 die „Für die Zulassung/den Betrieb vorgesehene höchstzulässige Gesamtmasse je Achsgruppe“ anzugeben.

Bei gleichen Achsabständen von bis zu 1,4 m sind gemäß § 4 Abs. 8 KFG 3x8.000 kg bzw. 24.000 kg zulässig. Diese Grenzwerte entsprechen auch Richtlinie 96/53/EG, die u.a. die höchstzulässigen Achslasten im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr für bestimmte Straßenfahrzeuge im Verkehr in der Gemeinschaft festlegt.

Ob bewusst oder unbewusst tragen Hersteller dabei allerdings Achslasten ein, wie sie auf Grund von Sonderregelungen im Herkunftsland genehmigt werden.

Im konkreten Fall gibt es in der BRD offensichtlich eine Sonderbestimmung, wonach bei Vorhandensein einer gelenkten Achse Einzelachslasten von 3x9.000 kg (Achsgruppe 27.000 kg) zulässig sind.

Dürfen die Hersteller derartige Eintragungen machen und liegt es einzig in der Verantwortung der die Dateneingaben Durchführenden diese zu verhindern oder müssen sie auf das Bestimmungsland abgestimmt sein?

Welche der folgenden Reaktionen ist korrekt?

- Dateneingabe ablehnen,
- einfach die nach den nationalen Vorschriften korrigierten Werte eingeben,
- im Einvernehmen mit dem Hersteller/Generalimporteur die nach den nationalen Vorschriften korrigierten Werte eingeben,
- im übertragenen Sinn des § 39 Abs. 1 KFG i.d.F. der 31. Novelle die Bedingung einer auf unteilbare Güter oder sonstige besondere Gegebenheiten eingeschränkten Zulassung stellen (die neue Bestimmung gilt allerdings an sich nur für Fahrzeuge mit EG-Betriebserlaubnis, deren Abmessungen die in § 4 Abs. 6 festgesetzten Höchstgrenzen überschreiten) oder
- nach Erklärung der Sachlage im Einvernehmen mit dem Hersteller eine dbzgl. korrigierte Übereinstimmungsbescheinigung vorlegen lassen? (S-T)

Ergebnis: Es gilt weiterhin wie bisher national wie auch im EU-Recht die Formel für die Berechnung der zulässigen Achslast einer 3-fach Achse (gleiche Abstände zwischen den Achsen) $3 \times 8000 \text{ kg}$. Dies ergibt eine höchstzulässige Achslast von 24000 kg.

Die richtige Vorgehensweise ist nach Klärung der Sachlage im Einvernehmen mit dem Hersteller die nach den nationalen Vorschriften korrekten Werte einzugeben.

Für bereits falsch eingegebene Fahrzeuge ist eine amtliche Berichtigung der Dateneingabe notwendig, da sonst eine Routengenehmigung erforderlich ist.

Zusatz: Klarstellung zum Thema Sattellast: Die höchste zulässige Sattellast errechnet sich aus der Differenz aus dem höchsten zulässigen Gesamtgewicht minus der Masse fahrbereit. Dabei ist auf die höchsten zulässigen Achslasten zu achten.

§ 11 Abs. 3 - Verwendung von gebrauchtem Frittieröl als Kraftstoff

Diesbezüglich gibt es immer wieder Anfragen und Änderungsgenehmigungswünsche. Da aber für Frittieröl keine technische Änderung erforderlich ist und es weiter ein Dieselmotor bleibt, werden seitens der Länder keine Änderungsgenehmigungen bzw. Eintragungen der Kraftstoffart erteilt.

Grundsätzlich stellt sich jedoch die Frage, inwieweit solche gebrauchten Öle unter § 2 Z. 9 der Kraftstoffverordnung fallen und somit verwendet werden dürfen (W-T)

Ergebnis: Die Anfrage bezüglich der Verwendung von gefiltertem Frittieröl in Kraftfahrzeugen mit Selbstzündungsmotoren wurde auch an das bmvt herangetragen. Gegen den Einsatz von gefiltertem Frittieröl ist nichts einzuwenden. Da hierfür keine anzeigepflichtigen Änderungen am Fahrzeug nötig sind, besteht kein Eintragungsbedarf. Von einer Abgasuntersuchung kann abgesehen werden, da eine Abgasüberprüfung mit dem Referenzkraftstoff des Motors also mit Dieselmotorkraftstoff durchzuführen ist auch wenn dieser mit gefiltertem Frittieröl betrieben wird.

Im realen Betrieb handelt es sich um ein Diesel-Frittieröl Gemisch mit unterschiedlichen Anteilen. Dies ist vor allem abhängig von der Außentemperatur.

Aus KFG rechtlicher Sicht spricht nichts gegen die Verwendung von gefiltertem Frittieröl für private Zwecke.

Seitens des Lebensministeriums gibt es hierbei Bedenken, da eine Sammelbewilligung notwendig ist und zusätzlich die Problematik besteht, dass es sich bei gebrauchtem Frittieröl um einen Abfall der Küche handelt und dieser fachgerecht entsorgt werden muss und nicht in Kraftfahrzeugen weiterverwendet werden darf.

Es wird an der bisherigen Vorgehensweise festgehalten, seitens der Ämter der Landesregierungen keine Eintragungen bezüglich dem Kraftstoff Frittieröl zu machen.

§ 13 Abs. 7 - Sattelstützen; müssen ausländische Sattelanhänger Sattelstützen aufweisen, welche das Absatteln in beladenem Zustand ermöglichen?

Siehe dazu Protokoll der 32. und 33. Arbeitskreissitzungen GZ.: 179415/0012-II/ST4/2010 vom 26.11.2010:

Belastbarkeit einer Stützeinrichtung (Stützfuß) bei Zentralachsanhängern (Sattelanhänger): Immer wieder werden an Sattelanhängern Stützeinrichtungen verbaut, welche so unterdimensioniert sind, dass ein Abkuppeln nur im Leerzustand möglich ist.

Gemäß RL 97/24/EG Anh. VII gilt:

„An Sattelanhängern muss eine Stützeinrichtung oder sonstige Vorrichtung vorhanden sein, die das Abkuppeln und Abstellen des Sattelanhängers ermöglicht.“

Die Maschinenrichtlinie 98/37/EG fordert überdies:

„Soweit die Stützlast an der Deichsel es erfordert, müssen diese Maschinen mit einer Stützeinrichtung ausgerüstet sein, deren Auflagefläche der Stützlast und dem Boden angepasst sein“.

Aus diesen Bestimmungen kann nunmehr geschlossen werden, dass Sattelstützen so auszulegen sind, dass sie den beladenen abgesattelten Auflieger tragen können. Dies entspricht auch den deutschen gesetzlichen Bestimmungen, wo überdies bemerkt wird:

„Ist das nicht der Fall, müssen sie deutlich erkennbar und dauerhaft mit der Aufschrift Nur den leeren Anhänger absatteln!

Den abgesattelten Anhänger nicht beladen!

gekennzeichnet sein.“ (OÖ)

Ergebnis: Gem. der kommenden ECE R55 wird nur eine für den leeren Anhänger ausreichende Dimensionierung seitens der EU gefordert. Der Rest liegt im Design des Herstellers der Sattelanhänger.

Aus diesem Grund kann auch national nichts Strengeres verlangt werden. Es ist ausreichend und zulässig, wenn die Stützeinrichtungen nur den unbeladenen Anhänger tragen können. Der im Widerspruch hierzu stehende Punkt 2.25.) des Erlasses BMVIT-179.415/0012-II/ST4/2010 wird hiermit aufgehoben.

§ 24 - Fahrtenschreiber/Kontrollgerät

Entsprechend dem Prüfpunkt 7.9 der PBStV stellt ein fehlender positiver Prüfnachweis für das Kontrollgerät bzw. den Fahrtenschreiber einen schweren Mangel dar. Im Rahmen der Überarbeitung des Mängelkataloges wurde nun die Frage aufgeworfen, ob ein Prüfnachweis der in einem anderen EG-Mitgliedsstaat für ein zu begutachtendes Fahrzeug ausgestellt wurde, anerkannt werden kann.

Die Bestimmungen des § 24 Abs.4 KFG 1967 normieren, dass der Zulassungsbesitzer eines Kraftfahrzeuges, das mit einem Fahrtsschreiber ausgerüstet sein muss, den Fahrtsschreiber und dessen Antriebseinrichtung (Fahrtsschreiberanlage) nach jedem Einbau und jeder Reparatur dieser Anlage und nach jeder Änderung der Wegdrehzahl oder des wirksamen Reifenumfanges des Kraftfahrzeuges, sonst mindestens einmal innerhalb von zwei Jahren seit der letzten Prüfung, durch einen gemäß § 125 bestellten Sachverständigen, durch die Bundesanstalt für Verkehr oder durch einen hierzu gemäß § 24 Abs. 5 Ermächtigten prüfen zu lassen hat, ob Einbau, Zustand, Messgenauigkeit und Arbeitsweise der Fahrtsschreiberanlage die richtige Wirkung des Fahrtsschreibers ergeben.

Diese Verpflichtung gilt ebenso für den Zulassungsbesitzer eines Kraftfahrzeuges, das mit einem Kontrollgerät im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ausgerüstet ist (Anhang I Kapitel VI und Anhang I B Kapitel VI der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85).

Lösungsvorschlag:

Es können bei einer Begutachtung gem. § 57a KFG 1967 nur solche Prüfnachweise anerkannt werden die durch § 24 Abs. 5 KFG 1967 Ermächtigten erstellt worden sind. (NÖ-T)

Ergebnis: Es können bei einer Begutachtung gem. § 57a KFG 1967 nur solche Prüfnachweise anerkannt werden, die von einem § 24 Abs. 5 KFG 1967 Ermächtigten erstellt worden sind.

§ 33 - Änderung auf Historisch:

Gem. § 8 KDV Abs. 1 Z.6. dürfen Fahrzeuge, die gem. § 34 KFG als historische Fahrzeuge genehmigt werden, 89 dB(A) nicht überschreiten.

Es stellt sich die Frage, inwieweit für die Eintragung „historisches“ Fahrzeug auch Lärmwerte zu verlangen sind. Wenn ja, reicht das Standgeräusch oder ist auch das Fahrgeräusch erforderlich, um zu prüfen, ob die 89 dB(A) überschritten werden.

Was, wenn ein Fahrzeug an sich schon über die 89 dB(A) liegt. Ist dann eigentlich eine Genehmigung als „historisch“ gar nicht möglich?

Zusatzfrage

Eidesstattliche Erklärung bei Historischen Fahrzeugen: Vorgaben lt. Erlass. 190500/12-II/B/5/01:2.) „Genehmigung eines Historischen Kraftfahrzeuges ohne entsprechende Originalpapiere:

Schwierigkeiten gibt es oftmals bei der Genehmigung von historischen Kraftfahrzeugen, da die entsprechenden „Originaldokumente“ nicht mehr vorhanden sind. Ausnahmslos jedoch nur „Originaldokumente“ als Grundlage für die Genehmigung zu verlangen ist jedoch nicht

zielführend, da mit solchen Papieren ein reger Handel betrieben wird und diese jederzeit leicht besorgt werden können. Es wird deshalb festgelegt, dass, wenn geeignete Originalfahrzeugdokumente fehlen, für die Genehmigung von Historischen Fahrzeugen zumindest

die folgenden Papiere vorgelegt werden müssen:

- Eigentumsnachweis (eidesstaatliche Erklärung)
- Verzollungsnachweis (wenn das Fahrzeug aus dem Ausland importiert wurde)
- Dokument oder Sachverständigen-Gutachten, aus dem die Fahrzeugdaten ersichtlich sind (es können jedoch nur jene Daten verlangt werden, die zum Zeitpunkt der erstmaligen Genehmigung des Fahrzeuges verpflichtend waren)“

Fragen:

Was ist unter Dokument zu verstehen? Reichen auch Ausdrucke aus dem Internet über Fahrzeugdaten (welche mehr und mehr vorgelegt werden), oder sind darunter Datenblätter vom Hersteller bzw. Mustergenehmigungsdokumente zu verstehen?

Wenn es keine Lärmwerte gibt: Ist immer eine Messung zum Fahr- und Standgeräusch zu verlangen? (K-T)

Ergebnis: Liegt ein zu genehmigendes Fahrzeug im originalen oder umgebauten Zustand über den vorgegebenen 89 dB(A) Fahrgeräusch, so ist eine Genehmigung in diesem Zustand nicht möglich. Als Kriterium gilt das Fahrgeräusch mit maximal 89 dB(A), der Nahfeldpegel ist nicht entscheidend.

Für die Lärmmessung ist keine Messung auf einem ISO-Belag erforderlich und es kann die Messung auch von einem 1747er Sachverständigen durchgeführt werden.

bzgl. Zusatzfrage: Auf Wunsch der Länder fällt hiermit die bisher geforderte eidesstaatliche Erklärung bei Historischen Fahrzeugen. Es ist ab sofort nicht mehr nötig, den Besitznachweis in Form einer eidesstaatlichen Erklärung zu führen.

Der Besitznachweis dient lediglich zur Klärung der Zuständigkeit des Amtes der Landesregierung, nicht jedoch des rechtmäßigen Eigentums. Im Vordergrund steht die Beurteilung der Verkehrs- und Betriebssicherheit, sowie der Konformität mit einschlägigen Vorschriften.

Der Besitznachweis ist im Rahmen der Zulassung bei den Zulassungsstellen zu klären.

Auf Anregung der Länder wird ein Feldversuch gestartet, bei dem zur Lösung der in der Frage dargestellten Problematik, in jedem Fall bei Importen aus Italien ein ACI-Nachweis verlangt wird.

Der im Widerspruch hierzu stehende Punkt 2.1.) des Erlasses GZ. 190500/12-II/B/5/01 wird hiermit insofern abgeändert, dass beim Anstrich – Eigentumsnachweis der Text „(eidesstaatliche Erklärung)“ entfällt.

§ 33 - Tieferlegungs- und Änderungserlass

Die neue VDTÜV 751 legt Kriterien für Änderungen an Fahrwerken fest und wird als Regel der Technik angesehen. Festgelegt werden unter anderen Restfederwege und Grenzfederdaten die als Alternative zu der 11cm Mindestbodenfreiheit im unbeladenen Zustand ebenfalls ein sicheres Fahrverhalten garantieren. Gutachten nach der neuen VDTÜV können daher als gleichwertig zu der bisherigen Regelung und dem Tieferlegungserlass angesehen werden.

Im Rahmen der Koordinierungssitzungen der Länder wird aufbauend auf dem Änderungserlass ein „Arbeitsbehelf für die bauliche Veränderung an Fahrzeugen“ laufend und zeitnah auf aktuellen Stand gebracht.

Um Doppelgleisigkeiten und Einschränkungen durch überholte Festlegungen im Änderungserlass zu vermeiden wird angeregt diesen entweder aufzuheben oder flexibler in Hinblick auf den Arbeitsbehelf der Länder zu gestalten. (W-T)

Ergebnis: Als Erweiterung der bisherigen Überlegungen zur Novelle des Fahrwerkerlasses werden Luftfahrwerke gemäß VdTÜV-Merkblatt 762 aufgenommen.

Sowohl für Fahrwerksveränderungen gemäß VdTÜV-Merkblatt 751 Ausgabe 2008 als auch Fahrwerksveränderungen gemäß VdTÜV-Merkblatt 762 Ausgabe 2011 sind eindeutige Kontrollmaße vorzuschreiben.

PBStV

§ 5 Abs. 2 PBStV

Die EBV Version 4.0 wurde bereits ausgeliefert, von vielen Betrieben installiert und es sollen ab 1.10.2013 alle Betriebe diese Version verwenden. Wann erfolgt die Approbation dieser EBV 4.0 Version.

Wann wird der dazu entsprechende und notwendige Mängelkatalog ausgeliefert? (K-T)

Ergebnis: Die Approbation der EBV Version 4.0 erfolgte am 12.11.2013 mit einer rückwirkenden Gültigkeit vom 01.10.2013 unter der GZ. **Fehler! Hyperlink-Referenz ungültig..** Der Mängelkatalog 2013 wurde am 30.09.2013 vorgestellt und wird seit 16.09.2013 ausgeliefert.

PBSTV - Diesel Hybrid Antrieb:

Der serielle Diesel-Hybrid-Antrieb könnte gemäß Richtlinie 97/68/EG als reiner Nebenantrieb und nicht als direkter Antrieb angesehen werden. Die Durchführung einer Messung zur Feststellung der Abgastrübung im Rahmen der Technischen Überwachung wäre dann nicht erforderlich.

Es wird angeregt, diesen Sonderfall in der PBStV bzw. im Mängelkatalog aufzunehmen bzw. zu regeln. (W-T)

Ergebnis: Es wird eine Aufnahme der Thematik in der PBStV und anschließend im Mängelkatalog vorbereitet. Zukünftig wird keine Messung zur Feststellung der Abgastrübung im Rahmen der technischen Überwachung gefordert.

PBSTV - Drehzahl bei Standgeräuschemessungen am Zweirad:

Drehzahlen können derzeit nicht korrekt abgenommen werden, da die verwendeten Geräte nicht eichfähig sind und somit die Gefahr besteht, dass entsprechend gemessene Ergebnisse beim UVS bemängelt werden.

Es wird ersucht eine Änderung des Maß- und Eichgesetz zu erwirken, die Drehzahlmessgeräte für Verkehrstauglichkeitsprüfungen im von der Eichpflicht ausnimmt. (W-T)

Ergebnis: Mit der letzten Änderung des § 13 Maß- und Eichgesetz ist die Eichpflicht für Drehzahlmessgeräte gefallen. Lediglich Drehzahlmesser für Straßenaufsichtsbehördliche Kontrollen unterliegen nach wie vor der Eichpflicht. d.h.: Im Rahmen der Überprüfung nach § 57a KFG 1967 ist die Eichung der Drehzahlmesser nicht mehr notwendig. Werden hingegen Drehzahlmesser im Rahmen einer Überprüfung gemäß § 58 KFG 1967 verwendet, so haben diese geeicht zu sein.

Im Zuge der Diskussion hat sich herausgestellt, dass dieser Punkt gerade die bei den Unterwegskontrollen verwendeten Drehzahlmesser betrifft. Da der entsprechende Punkt im Maß- und Eichgesetz erst geändert wurde, erscheint eine neuerliche Änderung eher aussichtslos.

Anlage 2a PBSTV - Druckluftbremsausrüstung

In der Anlage 2a sind unter Zi.7 Einrichtungen für die Prüfung von Druckluftbremsanlagen angeführt. Die Verordnung definiert aber nicht näher was darunter zu verstehen ist. Für die vollständige Prüfung von Druckluftbremsanlagen sind mindestens drei Prüfmanometer erforderlich.

Es wird um Diskussion ersucht wie die derzeitige Praxis der Länder bei Ermächtigungen gem. § 57 KFG 1967 ist, und angeregt einen einheitlichen Standard zu definieren. (NÖ-T)

Ergebnis: Je nach Ermächtigung sind für LKW mindestens 3 Prüfmanometer und für Traktoren mindestens 2 Prüfmanometer zu verlangen.