

Protokoll

**über die Besprechung mit den
Kraftfahrreferenten der Bundesländer
Am 21. und 22. Oktober 2004 in Kaindorf¹**

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

Zum Kraftfahrgesetz (KFG) 1967:

§ 2 Abs. 1 Zi. 39 - Definition der Langgutfuhre:

Problemstellung: In dieser Bestimmung wird normiert, dass es sich bei Übersteigen der Länge des Kraftfahrzeuges samt der Ladung von 14 m um eine Langgutfuhre handelt. Durch die Anhebung der Fahrzeuglänge für Omnibusse mit mehr als 2 Achsen auf 15 m können nun diesbezüglich Probleme entstehen. Beispiel: dreiachsiger Omnibus mit 13,5 m. Mit zusätzlich angebrachtem Schikorb mit 1m Länge an der Rückseite ergibt sich eine Gesamtlänge von 14,5m. Schikörbe wurden bisher als Ladung behandelt, sodass es sich bei dem gegenständlichen Beispiel nun um eine Langgutfuhre handelt, wodurch sich die zulässige Fahrgeschwindigkeit auf 50 km/h bzw. 65 km/h auf Autobahnen und Autostraßen reduzieren würde.

Ergebnis: Es wird vorgemerkt, Omnibusse aus der Definition des § 2 Abs.1 Zi. 39 KFG 1967 auszunehmen, da § 4 Abs.9 lit. e KFG 1967 auf die zulässige Höchstlänge von 15 m bei Omnibussen mit mehr als 2 Achsen verweist. Als Alternative könnten Busse aus den Geschwindigkeiten für Langgutfuhren in KDV § 58 ausgenommen werden.

§ 16 Abs. 1 KFG 1967- Beleuchtungseinrichtungen für Anhänger:

Problemstellung: Bis zur 24. KFG Novelle wurde diese Bestimmung so ausgelegt, dass die für Kraftfahrzeuge erforderlichen Leuchten und Rückstrahler auch für Anhänger vorgeschrieben sind, und deshalb keine Scheinwerfer (z.B.: Rückfahrscheinwerfer) an Anhängern angebracht sein müssen. Durch die 24. KFG Novelle wurde eine Ausnahme für landwirtschaftliche Anhänger von der Ausrüstungspflicht mit Nebelschlussleuchten und Rückfahrscheinwerfern aufgenommen. Auf Grund der Ausnahme könnte sich der Umkehrschluss ergeben, dass andere als landwirtschaftliche Anhänger nunmehr mit einem Rückfahrscheinwerfer ausgerüstet werden müssen. Dies steht jedoch nicht mit den Bestimmungen der ECE-R48 im Einklang.

Ergebnis: Es wird klargestellt, dass die bisherige Rechtsauslegung beizubehalten ist. Dies bedeutet, dass auch andere als landwirtschaftliche Anhänger nicht mit Rückfahrscheinwerfern ausgerüstet sein müssen. Das KFG sollte dennoch entsprechend angepasst werden.

§ 20 Abs. 4 - Genehmigungsfreistellung von beleuchteten Vorwarnschildern:

Problemstellung: Gemäß § 20 Abs. 4 sind beleuchtete, aufklappbare Vorwarnschilder, Abdeckanhänger und dergleichen, wie sie z.B. von der Autobahnpolizei, den

Straßendiensten, aber auch vom ÖAMTC und vielen anderen verwendet werden, genehmigungspflichtig. Es wurde zur Diskussion gestellt, ob beleuchtete Vorwarnschilder analog zur Blaulichtregelung zumindest für die Polizei und Straßendienste genehmigungsfrei gestellt werden sollten.

Diskussion: Eine Typengenehmigung solcher Teile erscheint nicht sinnvoll, da dafür eine Reihe von zusätzlichen Bestimmungen geschaffen werden müssten. Es wäre festzulegen, welche Symbole (zB.: „STAU“, „LADUNG“) als beleuchtete Vorwarnschilder verwendet werden dürfen. Weiters wäre zu klären, welche Lichtstärken bei Tag und bei Nacht zulässig sind. Außerdem wurde klargelegt, dass eine Genehmigung gem. § 20 nur für den „fahrenden Verkehr“ erforderlich ist.

Ergebnis: Es wird festgelegt, dass für Exekutive und Straßendienste Warn- und Leuchteinrichtungen genehmigungsfrei gestellt werden sollen. Ein entsprechender Vorschlag für die nächste KFG-Novelle wird vorbereitet.

§ 20 Abs. 5 lit. d - ärztlicher Bereitschaftsdienst:

Problemstellung: Im Berufungsverfahren vor dem Unabhängigen Verwaltungssenat ist von einem Sozialversicherungsträger, der auch ein Spital betreibt, behauptet worden, dass der Transport seiner Laborproben von seinen Außenstellen zur pathologischen Untersuchung in sein Spital unter den ärztlichen Bereitschaftsdienst einer Gebietskörperschaft fallen würde, da in der Pathologie ein Arzt Bereitschaftsdienst versieht. Der Unabhängige Verwaltungssenat hat dieser Interpretation nicht widersprochen, eine Entscheidung aber auch noch nicht gefällt.

Bisher ist in Wien unter dem Bereitschaftsdienst nur der Ärztefunkdienst, bei dem Ärzte außerhalb der Hausbesuchs- bzw. Ordinationszeiten zu den Patienten gebracht werden, verstanden worden.

Ergebnis: Der Transport von Laborproben fällt nicht unter den Begriff „ärztlicher Bereitschaftsdienst“.

§ 20 Abs. 6 KFG 1967 - Bewilligungen für Leuchten mit blauem Licht ; Verordnung:

Problemstellung: Es kommt vermehrt vor, dass private Abschleppunternehmen, leitende Mitglieder von Feuerwehren und dergleichen um die Erteilung einer Bewilligung für die Verwendung von Scheinwerfern und Warnleuchten mit blauem Licht ansuchen. Es ist dabei äußerst schwierig, für solche Fahrzeuge das erforderliche öffentliche Interesse als eine der Voraussetzungen für die Erteilung einer solchen Bewilligung zu begründen.

Ergebnis: Zur Gewährleistung eines einheitlichen Vollzuges wird angeregt, die Antragslegitimation, die Erteilungsvoraussetzungen, spezielle Einsatzbestimmungen usw. in

einer Verordnung gemäß § 20 Abs. 6 KFG 1967 festzuschreiben. Wien wird dazu entsprechende Vorschläge unterbreiten.

§§ 28b, 31 und 33 Kostenersatz für Gutachten:

Problemstellung: Die Verwaltungsabgaben für Genehmigungen gemäß den §§ 28b, 31 und 33 stehen nicht in Relation zu den in Wirklichkeit anfallenden Kosten.

Ergebnis: Sofern schwere Mängel festgestellt werden, wird die Einhebung eines eigenen Kostenersatzes für die Erstellung eines Gutachtens durch einen § 125 Sachverständigen insofern möglich gemacht werden, als man in Analogie zu § 21d Abs. 6 KDV, für Genehmigungen gemäß §§ 28b, 31 und 33 ähnliche Bestimmungen in der KDV verankert.

§ 31 - Genehmigungstourismus:

Problemstellung: Erteilung einer Einzelgenehmigung durch einen LH, obwohl sich das Fahrzeug im Bereich eines anderen LH befindet.

Ergebnis: Prinzipiell begründet der Wohnsitz/Sitz des Antragstellers die Zuständigkeit, zumal ein Antrag bei der Wohnsitzbehörde einzubringen ist. Die Antragstellung ist aber im Falle des Vorhandenseins einer Betriebsstätte oder eines Auslieferungslagers im Sprengel einer anderen Behörde auch dort möglich, da im Sinne der Effizienz eine Überprüfung dann eher dort durchgeführt werden soll, wo sich das Fahrzeug befindet.

Die generelle Möglichkeit einer Delegation ist derzeit nicht vorgesehen.

Es wird nochmals klargestellt, dass die Überprüfung des Fahrzeuges wie auch die Befundaufnahme und die erforderliche Probefahrt immer durch den § 125 Sachverständigen selbst zu erfolgen hat.

§ 31 KFG - Genehmigungsdokument des Herkunftslandes:

Problemstellung: Es stellt sich die Frage, ob im Rahmen der Einzelgenehmigung eines importierten Fahrzeuges auch ein Genehmigungsdokument des Herkunftslandes vorliegen muss, wenn das Datum der Erstzulassung z.B. aus einem offensichtlich offiziellen Zertifikat über die provisorische, befristete Zulassung hervorgeht, ein technisches Datenblatt von Seiten des österreichischen Generalimporteurs ausgestellt wurde und ein Besitznachweis/Kaufvertrag vorliegt.

Ergebnis: Im Rahmen der Einzelgenehmigung eines importierten Gebrauchtwagens soll das Vorliegen folgender 3 kumulativer Nachweise genügen:

- 1) Besitznachweis (zB. Kaufvertrag)
- 2) Technisches Datenblatt des österreichischen Generalimporteurs
- 3) Nachweis der (ev. auch nur vorübergehenden) Zulassung

Ist das ausländische Dokument nicht lesbar und handelt es sich dabei nicht um ein „offizielles“ Dokument entsprechend den einschlägigen EU-Richtlinien, ist eine Übersetzung vom Antragsteller nachzubringen.

Genehmigungen gemäß §§ 31, 34 KFG – Ausstellung von Teilbescheiden

Problemstellung: Unter bestimmten Voraussetzungen (gleiche Gewichte) werden im Bundesland Tirol mittels Teilbescheiden Fahrzeuge hinsichtlich der Fahrzeugart (Teilbescheid A – Omnibus, Teilbescheid B – Kombi) unterschiedlich genehmigt.

Ergebnis: Im Bereich LKW mit Aufbau (zB. Sattelschlepper mit Umbaumöglichkeit zu einem Kipper) sind Teilbescheide zulässig. Bei gleichem höchstzulässigen Gesamtgewicht ist dies unproblematisch. Sollten die Gewichte divergieren, so besteht die Möglichkeit der Ausstellung eines Bescheides (Zulassung), der aus mehreren, miteinander verbundenen Teilen (Zulassungsscheinen) besteht. Die Grundgenehmigung bezieht sich dabei auf die vorwiegende Verwendung. Im Raum für Auflagen können dann etwa die verschiedenen möglichen Nutzungsmöglichkeiten ersichtlich gemacht werden, wobei die einzelnen Bescheide nur als Ganzes gültig sind.

Teilbescheide im Bereich Omnibus/Kombi sind aufgrund der unterschiedlichen Anzahl von Sitzplätzen (14 bzw. 9) und des daraus resultierenden Erfordernisses unterschiedlicher Lenkberechtigungen (E bzw. B) eher problematisch. Die Ausstellung von Teilbescheiden ist in diesen Fällen nur möglich, solange das Fahrzeug innerhalb der gleichen Fahrzeugklasse bleibt.

§ 34 i.V.m. § 39 KFG – Streichung von Bedingungen oder Auflagen betreffend § 39 KFG in Einzelgenehmigungsbescheiden:

Problemstellung: Omnibusse mit einer Länge von mehr als 12 m bzw. landwirtschaftliche Arbeitsmaschinen mit Breiten von über 2,55 m wurden noch gem. § 34 KFG, unter der Bedingung oder Auflage – „die Bestimmungen des § 39 (eingeschränkte Zulassung) sind anzuwenden“ – genehmigt. Nach derzeitiger Gesetzeslage (Länge 13,5 m oder 15 m bzw. Breite 3,30 m) ist eine Genehmigung nach § 34 i.V.m. § 39 nicht mehr erforderlich.

Bei den meisten Fahrzeugen ist noch ein entsprechender Hinweis im Zulassungsschein eingetragen, was von der Exekutive fallweise beanstandet wird.

Ergebnis: Gegen die Verwendung solcher Fahrzeuge im Rahmen der neuen Grenzwerte besteht kein Einwand, auch wenn die Eintragung nicht gestrichen wird. Die Streichung von diesbezüglichen Eintragungen ist aber möglich. Die Verantwortung für verkehrssichere und ordnungsgemäße Abwicklung der Fahrten obliegt dem Zulassungsbesitzer bzw. dem Lenker.

§ 35 KFG 1967 iVm § 22a KDV 1967 - Russpartikelfilter:

Problemstellung: Mit 1. November 2004 tritt für bestimmte Stadtgebiete in der Steiermark eine sogenannte "Feinstaubverordnung" in Kraft. Die Verwendung von ruß- und feinstaub erzeugenden KFZ soll dabei vermindert werden. Von Herstellern sogenannter Russpartikelfilter bzw. -katalysatoren werden solche zum nachträglichen Einbau in Dieselmotorkraftfahrzeuge angeboten. Einschlägige Diskussionen in KFZ-Technikerkreisen sind bereits bekannt (ECE 103).

Ergebnis: Der Einbau von Partikelfiltern wurde bereits mehrfach in verschiedenen Arbeitskreisen diskutiert. Die Nachrüstung von Russpartikelfiltern könnte als nicht anzeigepflichtige Änderung in § 22a KDV aufgenommen werden. Dies hängt jedoch vom Filtertypen ab und setzt eine Haftungsbestätigung des Filterherstellers für kausale Schäden und einen Nachweis des Herstellers darüber, dass Lärm und Abgaswerte zumindest gleich bleiben und die Leistung ebenfalls nicht wesentlich abweicht voraus. Als Basis dafür sind der Anhang XIII der Richtlinie 70/220/EWG bzw. der ECE-Regelung Nr. 103 heranzuziehen. Als weitere Voraussetzung zum Erhalt der Förderung, muss die Einbaubestätigung einer Werkstatt vorgelegt werden.

§ 37 Abs. 2 lit. c KFG 1967 - Kammerbestätigung:

Problemstellung: Im Verfahren betreffend die Zulassung von Fahrzeugen zur gewerblichen Beförderung oder zur gewerblichen Vermietung ohne Beistellung eines Lenkers hat die zuständige Interessensvertretung der Wirtschaftskammer auf Grund des § 37 Abs 2 lit c KFG 1967 eine Bestätigung auszustellen, dass das antragstellende Unternehmen zum einen ein Mitglied der zuständigen Fachgruppe ist und zudem berechtigt ist, das bestimmte Gewerbe in einem festgelegten Umfang (Fahrzeuganzahl) auszuüben.

Ob durch die Neuanschaffung eines zusätzlichen Fahrzeuges der Umfang laut Konzession überschritten wird, wird von der Wirtschaftskammer nicht kontrolliert, da eine solche Kontrolle im Gesetz auch nicht vorgesehen ist.

Bei der Zulassungsstelle muss der Antragsteller bei einer Anmeldung zur gewerbsmäßigen Beförderung oder zur gewerbsmäßigen Vermietung ohne Beistellung eines Lenkers auch den Gewerbeschein vorlegen. Aus diesem ist ersichtlich für wie viele Fahrzeuge die Konzession erteilt wurde.

Ergebnis: Die Überprüfung, ob der Konzessionsumfang eventuell überschritten wird, müsste mittels EDV möglich sein. Da aus dem Gewerbeschein sowohl der Firmenwortlaut, als auch die Anzahl der Fahrzeuge ersichtlich ist, könnte die Vorlage der Kammerbestätigung entfallen. Eine diesbezügliche Änderung des KFG kann vorerst noch nicht vorbereitet werden, da das Zulassungsprogramm derzeit eine solche Überprüfung nicht ermöglicht (unterschiedliche Schreibweise des Zulassungsbesitzers würde zu unterschiedlichen

Ergebnissen führen). Als Alternative könnte auch eine entsprechende Verständigung der Gewerbebehörde durch die Zulassungsstelle nach der Zulassung überlegt werden.

§ 39 KFG 1967 - überhohes Sattelkraftfahrzeug:

Problemstellung: Laut Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 11.06.2004, GZ 179.342/7-II/ST4/04, an den Landeshauptmann von Tirol, kann für überhohe Sattelkraftfahrzeuge eine eingeschränkte Zulassung erteilt werden.

Ergebnis: Hierbei handelte es sich um einen konkreten Einzelfall. Es bestanden seitens des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie keine Bedenken, da das Fahrzeug nur auf einer bestimmten Strecke betrieben wurde. Solche Entscheidungen sollen jedoch immer nur auf Einzelfälle abgestellt bleiben. Die Information über allfällig erteilte Bewilligungen ergeht zukünftig an alle Landesregierungen.

§ 40a KFG 1967 – Bescheidübermittlung:

Problemstellung: Aus Anlass der Privatisierung des Zulassungswesens wurde auf einer Ländertagung vereinbart, dass die Ermächtigungsbescheide, deren Abänderung und Ergänzung sowie der Widerruf abschriftlich den anderen Ämtern der Landesregierungen zur Kenntnisnahme übermittelt werden.

Ergebnis: Diese seinerzeitige Vereinbarung ist nicht mehr notwendig und wird daher aufgehoben.

40b - Zulassungsverfahren:

Problemstellung: Die Einführung einer verpflichtenden ZMR-Meldeanfrage durch die Zulassungsstellen.

Ergebnis: Eine verpflichtende ZMR-Abfrage wird nicht als notwendig erachtet. In der 2. Novelle zur Zulassungsstellenverordnung wurde in § 7a Abs. 2 Z 5.1 die Möglichkeit der fakultativen Abfrage beim Zentralen Melderegister durch die Zulassungsstelle als Nachweis der örtlichen Zuständigkeit bei der Zulassung eines Fahrzeuges bei natürlichen Personen geschaffen.

§ 49 - Zwei Kennzeichentafeln für Kraftfahrzeuge der Klasse L5

Problemstellung: Entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen werden von den Zulassungsstellen für L5- Kraftfahrzeuge zwei Kennzeichentafeln ausgegeben. Oftmals wird jedoch an der Vorderseite vom Zulassungsbesitzer das entsprechende Kennzeichen nicht angebracht.

Ergebnis: Es sind weiterhin für Kraftfahrzeuge der Klasse L5 zwei Kennzeichentafeln auszugeben. Der Zulassungsbesitzer hat dafür zu sorgen, dass diese auch ordnungsgemäß angebracht werden.

§§ 51 und 102 KFG 1967 - Verlustbestätigung:

Problemstellung: Wird eine Verlustanzeige bei der Behörde eingebracht, ist hierfür eine Bundesverwaltungsabgabe gemäß Tarifpost A4 der Bundesverwaltungsabgabenverordnung einzuheben. Es stellt sich die Frage, ob die Einhebung einer Bundesverwaltungsabgabe auch durch Gendarmeriedienststellen für zulässig erachtet wird.

Des Weiteren wird anstelle von einer Verlustbestätigung, die mit 13 Euro zu vergebühren ist, des öfteren dem Verlustträger nur eine Kopie der Anzeige ausgehändigt (Gebührenersparnis), wodurch der Betreffende, wenn er keine Bestätigung sondern nur eine Kopie der Anzeige mitführt, eine Verwaltungsübertretung wegen Nichtmitführens der erforderlichen Dokumente begeht.

Ergebnis: Verlustanzeigen, die bei der Exekutive eingebracht werden, unterliegen einer Bundesverwaltungsabgabe, sofern sie bei einer Polizeidienststelle eingebracht werden. Dies trifft jedoch nicht auf die bei einer Gendarmeriedienststelle eingebrachte Verlustanzeige zu. Die Einhebung einer Bundesverwaltungsabgabe durch Gendarmeriedienststellen wird daher nicht für zulässig erachtet. Die 13 Euro für die Bestätigung über die Verlustanzeige fallen jedoch in jedem Fall an.

Es muss jedoch das Original der Verlustbestätigung ausgefolgt und vom Verlustträger mitgeführt werden (oder die Kopie der Anzeige mit einer amtlichen Bestätigung darauf, dass es sich hierbei um eine Verlustbestätigung handelt).

Als Lösungsvorschlag wird weiters erwogen, sich bei Verlust der Zulassungsdokumente (nicht aber bei Diebstahl) direkt an die Zulassungsstellen und nicht an die Exekutivstellen zu wenden, um dort direkt eine neue Zulassungsbescheinigung zu erhalten. Eine diesbezügliche Regelung wird bei Gelegenheit in das KFG aufgenommen.

§ 57a Abs. 2 KFG und § 3 Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung – Vertrauenswürdigkeit:

1. *Problemstellung:* Grundsätzlich ist den einschlägigen Regelungen des KFG bzw. der PBStV nichts Näheres über eine Prüfung der Vertrauenswürdigkeit der geeigneten Personen zu entnehmen. Es stellt sich die Frage, ob die Behörde von einer Anerkennung der geeigneten Person absehen kann/muss, wenn erhebliche Vertrauenswürdigkeitsmängel bei dieser vorgesehenen Person festgestellt werden.

Ergebnis: Derzeit ist die Prüfung der Vertrauenswürdigkeit hinsichtlich geeigneter Personen gesetzlich nicht vorgesehen und wird mehrheitlich auch nicht durchgeführt. Hier wird derzeit

allein auf die fachliche Kompetenz abgestellt. Es stellt sich jedoch die Frage der Vertrauenswürdigkeit des Ermächtigten, wenn er trotz offensichtlicher Kenntnis der fehlenden „Vertrauenswürdigkeit“ der geeigneten Person diese auch einsetzt.

2. Zur Problematik des Begriffes der "Vertrauenswürdigkeit" hat der Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 17.02.2002, Zl. 2001/11/0061 ausgesprochen, dass die Verurteilung wegen zweier Gerichtsdelikte (geringfügige Sachbeschädigung gemäß §125 StGB, einhergehend mit einer leichten Körperverletzung § 83 StGB) sowie die Bestrafung wegen 5 Verkehrsdelikten davon 1 Alkoholdelikt durch die Bezirksverwaltungsbehörde nicht als Gründe für mangelnde Vertrauenswürdigkeit im Sinne der zitierten Gesetzesstelle anzusehen sind.

§ 57a Abs. 2 KFG – Befristung der Ermächtigungen:

Problemstellung: In Tirol werden Ermächtigungen für die wiederkehrende Begutachtung gemäß § 57a Abs. 2 KFG oftmals befristet erteilt. Es stellt sich die Frage, ob die befristete Erteilung einer solchen Ermächtigung überhaupt zulässig ist, zumal sie im Gesetz nicht vorgesehen ist. Dem Vernehmen nach werden von anderen Bundesländern solche Ermächtigungen auch befristet. In einigen Bundesländern (OÖ, Burgenland, Salzburg) wird keine Befristung vorgenommen. In Wien wird eine Ermächtigung zB. im Fall eines befristeten Werkstättenmietvertrages, einer befristeten Gewerbeberechtigung oder in Fall einer mangelhaften Revision erteilt. In der Praxis hat sich eine Befristung als Maßnahme zur Gewährleistung einer gesetzes- bzw. richtlinienkonformen Vorgehensweise bei der Überprüfung von Kraftfahrzeugen sehr bewährt.

Ergebnis: Die Befristung der Ermächtigung für die wiederkehrende Begutachtung gemäß § 57a Abs. 2 KFG ist zwar im Gesetz nicht ausdrücklich vorgesehen, jedoch auch nicht verboten, weshalb das Erfordernis einer diesbezüglichen expliziten Regelung im Gesetz nicht besteht. Eine Befristung ist sehr wohl im Sinn der Aufrechterhaltung der Qualität der Begutachtungsstelle positiv zu sehen.

§ 101 Abs. 6 KFG 1967 – Beladung - Bewilligungsbefreiung:

Problemstellung: Es stellt sich die Frage, ob die Bestimmung des § 101 Abs. 6 über die in Abs. 2 angeführten Fälle hinaus erweitert werden sollte, damit nicht wegen geringfügiger Überschreitung der Abmessungen durch die Beladung eine Bewilligung des Landeshauptmannes gemäß § 101 Abs. 5 eingeholt werden muss.

Ergebnis: Seitens des Amtes der Vorarlberger Landesregierung werden Vorschläge gebracht, welche Fälle von einer Erweiterung des § 101 Abs. 6 erfasst sein sollen. Diese können in einer nächsten KFG-Novelle zur Begutachtung gestellt werden.

§ 102 Absatz 12 KFG 1967 – Überladung/Zwangmaßnahmen:

Problemstellung: Diese Bestimmung wird anscheinend in den einzelnen Bundesländern sehr unterschiedlich ausgelegt und vollzogen.

Ergebnis: Die derzeitige Rechtslage sieht vor, dass ab einer Überschreitung der zulässigen Höchstgrenzen von mehr als 2% bzw. 6% die Verkehrssicherheit jedenfalls gefährdet ist. Eine entsprechende Vorgangsweise bei Überschreitung dieser Werte (Zwangmaßnahmen) ist Sache der Exekutive, die dabei an die genannten Werte gebunden ist.

§ 103 KFG 1967 – Pflichten des Zulassungsbesitzers:

Problemstellung: Bei Fahrzeugkontrollen gemeinsam mit dem Prüfwagen kommt es immer wieder vor, dass der ausländische Zulassungsbesitzer nicht zur Verantwortung gezogen werden kann, weil er in Österreich keinen Wohnsitz begründet hat. Dies führt zur Ungleichbehandlung zwischen österreichischen Unternehmern und ausländischen.

Ergebnis: Für die Erarbeitung einer gleichlautenden Bestimmung wie sie etwa im Güterbeförderungsgesetz oder in der Mautordnung besteht, gibt es bereits Lösungsmodelle. Eine entsprechende gesetzliche Verankerung ist für die nächste KFG-Novelle vorgesehen.

Zu § 103 Abs. 2 KFG - Akteneinsicht:

Problemstellung: Unter Berücksichtigung einer Entscheidung des Unabhängigen Verwaltungssenates des Landes Salzburg, wonach festgestellt wird, „dass dem Berufungswerber als Zulassungsbesitzer im Administrativverfahren zur Lenkerbekanntgabeaufforderung gemäß § 17 Abs. 1 AVG ein Recht auf Akteneinsicht zusteht“, stellt sich die Frage, inwieweit diese Akteneinsicht im Verfahren nach § 103 Abs. 2 KFG auch die Verwaltungsstrafanzeige zu umfassen hat.

Ergebnis: Voraussetzung für die Lenkerankunft ist eine im Inland begangene Straftat. In den entsprechenden Akt ist nach den allgemeinen Vorschriften des AVG dem Zulassungsbesitzer Einsicht zu gewähren. Es ist kein Grund ersichtlich, warum Akteneinsicht nur im Administrativverfahren, nicht jedoch im Verwaltungsstrafverfahren gewährt werden sollte. Das ergibt sich auch aus dem Erkenntnis des VwGH vom 20. Februar 2001, ZI. 2000/11/02917.

§ 104 Abs 9 KFG 1967 – Verwendung von Omnibussen mit Personenanhängern – Gesamtlänge 23,231 m:

Hinsichtlich der Verwendung von Omnibussen mit Personenanhängern in Tirol liegen noch keine Erfahrungsberichte vor, weshalb dieses Thema vorerst auch nicht weiterbehandelt wird.

§ 106 KFG – Personenbeförderung:

Problemstellung: Überarbeitung der Bestimmungen über die Personenbeförderung

Ergebnis: § 106 soll neu gefasst werden. Dabei könnten auch die Bestimmungen der 3. KFG-Novelle über die Verwendung von Sicherheitsgurten und der 4. KFG-Novelle über die Verwendung von Sturzhelmen in den § 106 integriert werden. Die noch bestehenden Regelungen betreffend die Beförderung auf Ladeflächen sollen mit Ausnahme von landwirtschaftlichen Fahrzeugen bis 25 bzw. 40 km/h eliminiert werden.

Zu § 106 Abs. 8a KFG - Verwaltungsabgabe:

Problemstellung: Soll für Ausnahmegewillungsverfahren nach § 106 Abs. 8a für den Personentransport auf Anhängern, die von Zugmaschinen gezogen werden, eine eigene Tarifpost für Verwaltungsabgaben in der Bundesverwaltungsabgabenverordnung eingeführt werden?

Ergebnis: Die Bundesverwaltungsabgabenverordnung fällt in den Zuständigkeitsbereich des Finanzministeriums. Das Amt der Salzburger Landesregierung wird Vorschläge zu dieser Frage einbringen, die dann seitens des BMVIT dem Finanzministerium vorgelegt werden.

§ 109 KFG 1967 - Leistungsfähigkeit:

Problemstellung: Der § 109 Abs. 1 lit. c KFG sieht vor, dass eine Fahrschulbewilligung nur natürlichen Personen und nur Personen erteilt werden darf, die die Leistungsfähigkeit der Fahrschule gewährleisten können. Es stellt sich die Frage, ab wann die Leistungsfähigkeit als gegeben anzusehen ist

Ergebnis: Zu dieser Fragestellung hat das Verkehrsministerium im Jahre 1996 eine Rechtsauskunft an Niederösterreich erteilt. Dieses Schreiben ist dem Protokoll als Anlage angeschlossen.

§ 109 Abs. 1 lit. i KFG 1967 - Unternehmerseminar:

Problemstellung: Muss das zur Erteilung einer Fahrschulbewilligung erforderliche Unternehmerseminar erfolgreich mit einer Prüfung abgeschlossen werden, oder ist die Voraussetzung auch dann erfüllt, wenn das Unternehmerseminar ohne Ablegung einer Prüfung besucht wird?

Ergebnis: Die vollständige, und damit erfolgreiche Teilnahme am Unternehmerseminar wird als ausreichend angesehen. Die Unternehmerprüfung kann mittlerweile auch durch die erfolgreich abgelegte Reifeprüfung an einer HTL ersetzt werden. Eine entsprechende Anpassung im Gesetz erfolgt in der nächsten KFG-Novelle.

Zu § 114 Abs. 5 KFG - Fahrschulaußenkurse:

Problemstellung: Unter Berücksichtigung eines vom Unabhängigen Verwaltungssenates des Landes Salzburg ergangenen Erkenntnisses, womit die Abweisung eines Außenkursansuchens der Behörde I. Instanz aufgehoben worden ist, wird erörtert, in welcher Form die Ermittlungsverfahren für eine Entscheidung zu einem Ansuchen um Abhaltung eines Außenkurses nach § 114 Abs. 5 KFG abgewickelt werden.

Ergebnis: In vielen Bundesländern wird die Beurteilung des Vorliegens der Voraussetzungen nach § 114 Abs. 5 lit. c KFG durch persönliche Einvernahme des Fahrschulbesitzers (lit. c) bzw. -leiters, bzw. durch Ortsaugenschein (lit. a und lit. b) eines Fahrprüfers und anschließend bloße Dokumentation im Akt geklärt.

§ 116 Abs. 2 - Fahrschullehrerberechtigungen, Praxisnachweis:

Problemstellung: Personen, welche eine aufgrund der mittlerweile entfallenen Bestimmung gemäß § 116 Abs. 2 KFG auf ein bestimmtes Bundesland beschränkte Fahrlehrer/Fahrschullehrerberechtigung besitzen, können laut Auskunft des BMVIT in einem anderen Bundesland (bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 109 Abs. 1 lit. b, g) ohne Erbringung eines Praxisnachweises eingesetzt werden.

Ergebnis: Die Rechtsansicht des BMVIT besteht weiterhin. Eine einmal erteilte Fahrschullehrerberechtigung kann nicht durch bloße Nichtausübung über einen bestimmten Zeitraum aberkannt werden oder verjähren.

Bei einem (ehemaligen) Fahrschulinhaber besteht jedoch eine andere Regelung. Er benötigt, um ein neue Fahrschule zu eröffnen, eine erneute Bewilligung. Dabei müssen auch entsprechende Praxiszeiten im Sinne des § 109 Abs. 1 lit. h vorliegen.

§ 122 Abs. 3 KFG 1967 - Übungsfahrtbewilligung:

Problemstellung: § 122 Abs. 3 KFG 1967 bestimmt, dass die Bewilligung hinsichtlich desselben Bewerbers um eine Lenkberechtigung nur einmal, für nicht mehr als 2 Begleiter und für nicht länger als 1 Jahr erteilt werden darf. Wird der 2. Begleiter erst später beantragt, so stellt sich die Frage nach der Dauer der Bewilligung.

Ergebnis: Für die Bewilligung besteht eine absolute Höchstfrist von einem Jahr. Der 2. Begleiter kann daher seine Tätigkeit nur mehr im Rahmen der noch bestehenden Restlaufzeit ausüben.

EG-VO 3820/85 - Berichtsmuster:

Problemstellung: Im Berichtsmuster ist unter Punkt 2b die Gesamtanzahl der unter die Verordnung fallenden Fahrzeuge anzugeben; Bisher konnte keine Stelle gefunden werden,

die Auskunft über die exakte Anzahl dieser Fahrzeuge geben konnte, da im Artikel 4 der EG-VO zahlreiche Ausnahmen normiert sind (z.B. Zivilschutz, Feuerwehr, Straßenbauämter, Müllabfuhr...). In den Zahlen der Statistik Austria werden die von der Verordnung ausgenommenen Fahrzeuge nicht gesondert ausgewiesen.

Ergebnis: Im Erlass 1995 wird klargestellt, dass das Feld betreffend Gesamtzahl der unter die VO fallenden Fahrzeuge von den Ländern freigelassen werden kann. Diese Gesamtzahl wird von der BAV ermittelt und im Gesamtbericht angegeben.

EU-Verordnung 3821/85:

Problemstellung: Mitführen von Schaublättern

Ergebnis: Die Definition einer Woche befindet sich in der EG-VO 3820 (Montag 0.00 bis SO 24.00 – ab Montag 0:00 beginnt die neue Woche. Bei einer Kontrolle am Sonntag um 23:00 Uhr sind die Schaublätter der ganzen laufenden Woche mitzuführen.

Bei einer Kontrolle am Montag ist das noch eingelegte Schaublatt vom Sonntag das Schaublatt für Montag und das letzte Blatt der vergangenen Woche.

KDV 1967:

§ 63b KDV - Ausbildung auf Motorrädern:

Problemstellung: Es stellt sich die Frage, ob ein Verbot von Ausbildungsfahrten in den Wintermonaten sinnvoll ist.

Ergebnis: In einigen Bundesländern finden in den Risikomonaten November bis März keine Prüfungen statt bzw. wenn doch, dann nur bei durchwegs stabiler Wetterlage und guten Straßenbedingungen. Ein generelles Verbot von Ausbildungsfahrten in den Wintermonaten würde zusehr in den Kompetenzbereich des Fahrschulinhabers eingreifen und wird daher als äußerst problematisch angesehen. Prüfungsfahrten sind bei widrigen Witterungsverhältnissen jedoch abzulehnen.

§ 64 b Abs. 4 KDV 1967 - Entfall des Basisunterrichtes:

Problemstellung: Laut dieser Bestimmung kann bei Ausdehnung der Lenkberechtigung der Basisunterricht entfallen und es ist nur mehr der jeweilige klassenspezifische Teil zu absolvieren. Es stellt sich die Frage, wie lange der bereits absolvierte Basisunterricht angerechnet werden kann.

Ergebnis: Bei einer Ausdehnung der Lenkberechtigung wird der bereits absolvierte Basisunterricht unabhängig von einer zeitlichen Frist jedenfalls angerechnet.

Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung:

§ 12 Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung - geeignete Personen:

Problemstellung: Geeignete Personen im Sinn des § 12 Abs. 2 PBStV müssen mindestens alle zwei Jahre an einem Fortbildungslehrgang mit Erfolg teilnehmen. Es stellt sich die Frage, wie vorzugehen ist, wenn diese Frist nicht eingehalten wird

Ergebnis: Der Fortbildungslehrgang kann auch zu einem späteren Zeitpunkt nachgeholt werden. Die Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzern darf jedoch von dieser geeigneten Person nicht durchgeführt werden, solange der Weiterbildungskurs nicht absolviert wurde.. Sollte innerhalb von 4 Jahren ab der Grundschulung (Grundschulung + Fortbildung alle 2 Jahre) kein Fortbildungslehrgang absolviert werden, muss jedenfalls die Grundschulung wiederholt werden.

Zulassungsstellenverordnung:

§ 8 der Zulassungsstellen-VO:

Problemstellung: Bei Revisionen waren gelegentlich Kaufverträge zwischen Ehegatten festzustellen, die nicht in der Form eines Notariatsaktes geschlossen waren, was gemäß § 1 Abs. b des Notariatsaktgesetzes 1871 zur Ungültigkeit des Rechtsgeschäftes führt.

Ergebnis: Laut OGH wird dieser Formmangel durch die tatsächliche Übergabe geheilt.

Ergebnisse der Technikerrunde

KFG 1967

§ 2 Abs 1 Z 14 KFG 1967 – Motorfahräder mit Drosselung:

Problemstellung: Zu Motorfahrrädern gedrosselte Motorräder sind oft leistungsmäßig so schwach, dass mit ihnen keine Bergstrecken befahren werden können. Dies führt zwangsweise zu nachträglich durchgeführten Manipulationen durch den Fahrzeugbesitzer.

Ergebnis: Fahrzeugbesitzer müssen mehr sensibilisiert und informiert werden, dass nachträglich durchgeführte Manipulationen am Fahrzeug eine Reihe von Straftatbeständen mit sich bringen. Es wird angeregt, dass die Gendarmerie mehr Aufklärungsarbeit leisten soll, aber auch über Schulen und Presse entsprechende Informationen weitergegeben werden sollen. Hierzu wäre an die ARGE-Zweirad heranzutreten, damit entsprechende Informationen aufbereitet werden. Vom Arbeitskreis § 34-Ausnahmegenehmigung soll diesbezüglich etwas formuliert werden. Auch ist vorstellbar, dass von den Ländern ein Tag der offenen Tür abgehalten wird.

§ 2 Abs 1 Z 28a KFG 1967 – Erforderliche Nachweise bei der Genehmigung von Wohnmobilen:

Problemstellung: Die Erarbeitung näherer Bestimmungen für die Genehmigung von Wohnmobilen wird angeregt.

Ergebnis: Eine erste Sitzung einer Arbeitsgruppe mit Vertretern des BMVIT, der BPA, W, NÖ und OÖ wird noch in diesem Herbst stattfinden.

§ 4 Abs. 8 lit. b KFG 1967- zulässige Achslast einer Dreifachachse:

Problemstellung: Starrdeichselanhänger mit drei Achsen und einem Achsabstand von jeweils 1.800 mm. Die Richtlinie 96/53/EG legt jedoch nur für Dreifachachse mit einem Achsabstand bis zu 1.400 mm eine zulässige Achslast von 24.000 kg fest.

Diskussion: Es wird angenommen, dass es sich ab einem Achsabstand von 1.400 mm um Einzelachsen handelt und deshalb die höchste zulässige Achslast jeweils 10.000 kg betragen kann. In diesem Fall läge die Summe der Achslasten bei 30.000 kg. Die zweite Möglichkeit wäre die Annahme der Kombination Einzel- und Doppelachse, wobei in Abhängigkeit vom Achsabstand der Doppelachse die Summe der Achslasten zwischen 21.500 kg und 29.000 kg liegen würde.

Ergebnis: Eine Anfrage an die Europäische Kommission soll diesbezüglich eine Klärung bringen. Bis dahin ist eine Kombination von drei Achsen mit einem Achsabstand von mehr

als 1.400 mm als Einzel- und Doppelachse mit den jeweils zulässigen Achslasten gem. § 4 Abs. 8 KFG 1967 anzunehmen, wobei die erste Achse als Einzelachse gilt.

§ 13 Abs.3 KFG 1967- selbstschließende AHV an Fahrzeugen mit einem Eigengewicht über 3.500 kg:

Problemstellung: Gem. § 13 Abs. 3 KFG 1967 müssen Fahrzeuge mit einem Eigengewicht von mehr als 3 500 kg, die zum Ziehen von Anhängern bestimmt sind, mit einer selbsttätig schließenden Anhängervorrichtung ausgerüstet sein. Die Richtlinie 94/20/EG Anhang I Punkt 5.2. bezieht sich diesbezüglich jedoch auf den zu ziehenden Anhänger („.....für das Kuppeln von Anhängern mit einer Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen nur selbsttätige Kupplungen zulässig sind, die einen selbsttätigen Kupplungsvorgang erlauben“). Die Bestimmung im KFG schafft nun insbesondere bei Omnibussen Probleme, da sehr aufwändige Ausnahmegenehmigungen bei der Anbringung nicht selbstschließender Anhängervorrichtungen notwendig sind.

Ergebnis: Die Bestimmung im KFG wird an die Richtlinie 96/53/EG angepasst, sodass hinkünftig selbstschließende Anhängervorrichtungen nur für jene Fahrzeuge vorgeschrieben werden, mit denen Anhänger mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3.500 kg gezogen werden dürfen. Bis dahin können Ausnahmegenehmigungen ohne Befassung des § 34 - Arbeitskreises erteilt werden.

§ 28 Abs. 3a KFG 1967- Gewichtsherabsetzung bei Anhängern:

Problemstellung: Gem. § 28 Abs. 3a KFG 1967 ist auf Antrag das höchste zulässige Gesamtgewicht mit nicht weniger als 80 vH des Höchstgewichtes festzusetzen. Wenn das höchste zulässige Gesamtgewicht 1 500 kg nicht überschreitet, so kann es bei Anhängern auch mit nicht weniger als 60 vH des Höchstgewichtes festgesetzt werden. Durch die Möglichkeit der Angabe von Bandbreiten ergeben sich nun aus dieser Bestimmungen Probleme. Auf Grund der bisherigen Auslegung kann bei Anhängern mit einem technischen Höchstgewicht bis zu 2.500 kg das höchste zulässige Gesamtgewicht auf bis zu 60% des technischen Höchstgewichtes reduziert werden. Im Bereich von 2.500 kg bis 3.500 kg technisches Höchstgewicht ist eine Reduktion auf lediglich 80% möglich. Da in diesem Bereich überwiegend auflaufgebremste Anhänger vorkommen, die sich technisch nur durch stärker dimensionierte Bauteile unterscheiden, erscheint das Beibehalten der bestehenden Gewichtsgrenze als nicht sinnvoll.

Ergebnis: Die derzeitige Bestimmung im KFG soll geändert werden, sodass hinkünftig eine Reduktion auf 60% bei Anhängern mit einem technischen Höchstgewicht von nicht mehr als 3.500 kg möglich ist.

§§ 29 Abs.3 zweiter Satz, 31 Abs.2 dritter Satz, 31 Abs.4 zweiter Satz, 33 Abs.5 zweiter Satz:

Problemstellung: Im Sinne des 9.1.2.1.2. ADR ist für den Transport gefährlicher Güter auf der Strasse lediglich eine gültige Zulassungsbescheinigung erforderlich. Diese Zulassungsbescheinigung ist nur aufgrund einer technischen Untersuchung im Sinne von 9.1.2.1.1. ADR, unabhängig von den Angaben hinsichtlich der Gefahrguteignung des Fahrzeuges in den nationalen kraftfahrrechtlichen Genehmigungen (Typenschein oder Einzelgenehmigungsbescheid), wenn das Untersuchungsergebnis befriedigend ist, auszustellen.

Ändern sich nun Angaben in der Untersuchung gem. 9.1.2.1.1. wie zB. die Tankcodierung durch geringfügige technische Änderungen am Tank (Flammendurchschlagsicherung) oder die Fahrzeugbezeichnung gem. 9.1.1.2. ADR durch Verbesserung bzw. Verschlechterung der elektrischen Ausstattung, so sind auch die Angaben in der kraftfahrrechtlichen nationalen Genehmigung gem. § 33 Abs. 5 KFG 1967 zu ändern, obwohl diese Angaben für die Ausstellung bzw. Verlängerung der Zulassungsbescheinigung für den gesetzmäßigen Gefahrguttransport auf der Straße nicht relevant sind. Diese Änderung ist für die Zulassungsbesitzer mit zusätzlichem Kosten- und Zeitaufwand und für die zuständigen Ämter der Landesregierungen mit erhöhtem Zeit-, Personal- und somit Kostenaufwand verbunden. Außerdem erscheint es aus kraftfahrtechnischer Sicht und offensichtlich auch im Sinne des ADR sinnvoller, wenn das Prüforgan im Zuge der Untersuchung gem. 9.1.2.1.1 ADR jedes Mal aufs neue prüft und feststellt, ob das Fahrzeug den relevanten Bestimmungen des ADR entspricht und sich nicht lediglich auf die Angaben hinsichtlich der Gefahrguteignung in den kraftfahrrechtlichen nationalen Genehmigungen verlässt. (z.B. Anbau zusätzlicher Leuchten mit minderwertiger Verkabelung)

Ergebnis: Diese Bestimmungen sollten im Zuge der nächsten Novelle zum KFG 1967 nach Rücksprache mit der Abt. II/ST 8 des BMVIT ersatzlos gestrichen werden.

§ 31, § 33 - Ausrüstung von gewerblichen Krankentransportfahrzeugen:

Problemstellung: Rettungs- und Krankentransportfahrzeuge bedürfen für deren Ausrüstung, insbesondere mit Liegen, eine Ausnahmegewilligung. Diese Fahrzeuge werden in weiterer Folge oft von gewerblichen Krankentransportfirmen weiter verwendet. Dabei stellt sich die Frage inwieweit Ausnahmen für die Ausrüstung noch erforderlich sind bzw. bewilligt werden können. Nach Ansicht des Amtsarztes des Wiener Gesundheitsamtes sind Liegen und medizinische Ausrüstungen für gewerbliche Transporte keinesfalls erforderlich.

Diskussion: Die Ausnahme ist nur für Rettungsdienste gegeben. Bei Weiterveräußerung an Private ist der Ausnahmetatbestand nicht mehr gegeben, weshalb das Fahrzeug dem Landeshauptmann vorzuführen ist. In einigen Ländern wird vor Neugenehmigung gefordert,

dass die für Rettungsfahrzeuge maßgebenden Einrichtungen wie z.B. Liegen, Blaulicht, medizinische Geräte jedenfalls zu entfernen sind. In anderen Ländern ist ein Ausbau der z.B. der Liegen jedoch nicht erforderlich.

Ergebnis: Der Arbeitskreis § 34-Ausnahmegenehmigung soll sich näher mit dieser Problematik beschäftigen. Von Wien wird ein Vorschlag erarbeitet und im Arbeitskreis zur Diskussion gestellt.

§ 58 KFG 1967 – Prüfung an Ort und Stelle:

Problemstellung: Viele Motorräder können die Grenzwerte für Lärm und Abgase nur durch extreme Begrenzung der Motorleistung einhalten. Da die Drossel vielfach entfernt wird, stimmen die Lärm- und Abgaswerte nicht mehr mit dem Genehmigungszustand überein.

Es wird angeregt zu diskutieren, ob nicht bei Prüfungen an Ort und Stelle auch Abgasmessungen durchgeführt werden sollen.

Ergebnis: Gem. § 58 Abs. 2 KFG 1967 ist es für die Behörde bereits heute möglich zu prüfen, ob mit dem Fahrzeug mehr Lärm, Rauch, übler Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen verursacht werden, als bei ordnungsgemäßem Zustand und sachgemäßem Betrieb unvermeidbar ist. Wird dabei festgestellt, dass mit dem Fahrzeug auf Grund unzulässiger, nicht genehmigter Änderungen oder auf Grund von schadhafte(n) Teilen oder Ausrüstungsgegenständen unzulässig starker Lärm, Rauch, übler Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen verursacht werden, so sind bei Gefahr im Verzug, unbeschadet der Bestimmungen des § 44 Abs.1 lit. a über die Aufhebung der Zulassung, der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln unverzüglich abzunehmen.

Von Wien und Niederösterreich werden die Ergebnisse aus den bereits diesbezüglich durchgeführten Prüfungen an die Länder weitergegeben.

Überdies wird angeregt, dass wie beim Lärm auch zum Abgasverhalten nähere Bestimmungen erarbeitet werden sollen, ab wann wirklich Gefahr im Verzug vorliegt.

§ 112 Abs.3 KFG 1967: Schulfahrzeuge

Problemstellung: Derzeit ist im § 112 Abs. 3 KFG 1967 normiert, dass Schulfahrzeuge hinsichtlich ihrer Bauart den allgemein im Verkehr verwendeten Fahrzeugen der in Betracht kommenden Klasse entsprechen. Unter Berücksichtigung der Bestimmung des § 63a Abs.2 Zi. 5 KDV (mehrstufiges Gruppengetriebe) wurde darunter im Bereich der Klasse C, das Vorhandensein einer manuell vom Lenker zu bedienenden Kupplung verstanden. Es stellt sich die Frage, inwieweit Schulfahrzeuge der Klasse C noch mit einer manuellen Kupplung ausgerüstet sein müssen.

Diskussion: Es werden nunmehr vermehrt Fahrzeuge mit Automatikgetriebe angeboten. Das FSG läßt bereits die Möglichkeit zu, dass ein Schulfahrzeug auch mit Automatikgetriebe

ausgerüstet sein kann. Dies hat überdies den Vorteil, dass man sich im Zuge der Ausbildung stärker auf die Erfassung des Verkehrsraumes sowie das Verkehrsgeschehen konzentrieren kann.

Ergebnis: Schulfahrzeuge müssen nicht zwangsweise mit manueller Kupplung ausgerüstet sein. Es können auch Fahrzeuge mit Automatikgetriebe Verwendung finden.

KDV 1967

§ 1d Tabellen Anlage 1:

Problemstellung: In Tabelle I der Anlage 1 sind die Abgasgrenzwerte für Fahrzeuge der Klassen L festgelegt. Gem. der Richtlinie 97/24/EG Kapitel V wäre für Fahrzeuge der Klasse L2 der Summenwert von 1,2 g/km für HC+NO_x mit dem Faktor 2 zu multiplizieren, was bislang in der KDV unberücksichtigt blieb.

Ergebnis: Mit der nächsten Novelle zur KDV wird der Grenzwert für HC+Nox für Fahrzeuge der Klasse L2 auf 2,4 g/km abgeändert. Auch § 6 Abs. 2 der PBSTV muss angepasst werden.

§ 52 Abs. 5 KDV 1967- Längenbestimmung für Zugmaschinen mit Anbaugeräten:

Problemstellung: Durch die 49. KDV Novelle ist die Längenbeschränkung von 12 m entfallen. Da die Länge nun nicht mehr ex lege geregelt ist, wird davon ausgegangen, dass die Längenbegrenzungen, welche für die Beladung von Fahrzeugen gelten, heranzuziehen sind.

Ergebnis: Dies bedeutet, dass nunmehr für landwirtschaftliche Zugmaschinen mit an- bzw. aufgebauten Geräten eine maximale Länge von 16 m zulässig ist. Bei Längenabmessungen von mehr als 16 m ist eine Bewilligung des Landeshauptmannes, in dessen örtlichem Wirkungsbereich der Transport durchgeführt werden soll, erforderlich.

Anlage:

Zl. 179.757/2-I/7/96

An das
Amt der
Niederösterreichischen Landesregierung

Herrengasse 1
1010 Wien

zu Zl. I/7-A-223/21 vom 11. Jänner 1996

Betrifft: Erteilung einer Fahrschulbewilligung;
Leistungsfähigkeit

Das Bundesministerium für Wissenschaft, Verkehr und Kunst nimmt Bezug auf das vorzitierte Schreiben im Gegenstand und darf dazu folgendes mitteilen.

Bei der Thematik "Leistungsfähigkeit der Fahrschule" ist von zwei Ansatzpunkten auszugehen:

- 1) Leistungsfähigkeit als persönliche Voraussetzung für die Erteilung einer Fahrschulbewilligung (§ 109 Abs. 1 lit.c KFG 1967)
- 2) Leistungsfähigkeit als sachliche Voraussetzung für die Erteilung einer Fahrschulbewilligung (§ 110 Abs. 1 lit.a KFG 1967).

ad 1)

Die persönliche Leistungsfähigkeit steht in engem Konnex zu dem Erfordernis der lit.d leg. cit. sowie den Pflichten des Fahrschulinhabers (siehe auch § 113 Abs. 1 KFG 1967). Das KFG verlangt vom Inhaber einer Fahrschule grundsätzlich die unmittelbare persönliche Ausübung. Da nur besonders qualifizierte physische Personen die Bewilligung zur Errichtung und zum Betrieb einer Fahrschule erhalten können ist unschwer einzusehen, daß der Gesetzgeber mit dieser Regelung eine sichere und gründliche Ausbildung von Kraftfahrzeuglenkern gewährleisten will.

Daraus resultiert die Verpflichtung zur unmittelbaren Überwachung des Fahrschulbetriebes. Diese umfaßt die Bereiche des theoretischen und praktischen Unterrichtes ebenso wie den technischen und kommerziellen Betrieb.

Bei der Erteilung einer Fahrschulbewilligung sollte daher unter diesem Gesichtspunkt unter anderem darauf geachtet werden, daß in der Person des Antragstellers keine Umstände vorliegen, die dessen Engagement im (eigenen) Fahrschulbetrieb entgegenstehen.

Neben der fachlichen Qualifikation, welche ohnedies im KFG hinreichend klar normiert ist, wird daher vor allem die zeitliche Komponente, welche für die Erfüllung dieser Verpflichtung erforderlich ist, ein wesentliches Kriterium bilden. Aus diesen Erwägungen heraus steht etwa eine bloß oder weitgehend

nebenberufliche Tätigkeit im Fahrschulbetrieb der Erteilung einer Fahrschulbewilligung auch unter dem Titel der mangelnden Leistungsfähigkeit i.S. des § 109 Abs. 1 lit.c KFG 1967 entgegen.

Festzuhalten wäre in diesem Zusammenhang, daß bei der persönlichen Leistungsfähigkeit auch möglichen künftigen Entwicklungen wie etwa stärkerer Nachfrage und dadurch bedingter erhöhter persönlicher Auslastung des Fahrschulinhabers (damit erhöhter Zeitaufwand) nach Tunlichkeit vor Erteilung der Fahrschulbewilligung Rechnung getragen werden sollte.

ad 2)

§ 110 Abs. 1 lit.a KFG 1967 erfordert die Sicherstellung der (Geld-)mittel für Lehrpersonen, Lehrbehelfe und Schulfahrzeuge.

Die Höhe und die Art der Aufbringung der hierfür erforderlichen Geldmittel hängt von einer Vielzahl dem jeweiligen Ansuchen zugrundeliegender Umstände und Faktoren wie etwa dem Berechtigungsumfang der angestrebten Fahrschulbewilligung, der beabsichtigten Finanzierungsart der Fahrzeuge (z.B. Leasingbasis), der Anzahl des Lehrpersonals, der Sicherstellung der Räumlichkeiten für Unterrichtserteilung (Eigentum; Bestandsverträge) usw. ab.

Eine betragsmäßige Festlegung der Höhe der bei der Erteilung einer Fahrschulbewilligung erforderlichen Geldmittel scheint daher

nicht opportun. Sie sollten jedenfalls in jener Höhe vorhanden sein, daß ein den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen (vgl. insbesondere § 63 sowie die Ausstattungsvorschriften des § 64a KDV 1967) entsprechender Fahrschulbetrieb gewährleistet ist, wobei die Art und Weise der Aufbringung der Geldmittel - so nicht aufgrund bestimmter Umstände konkret begründbare Bedenken gegen die Redlichkeit des Antragstellers bestehen - dem Bewerber um eine Fahrschulbewilligung anheim gestellt werden kann (z.B. Vermögensnachweis; konkrete Bankgarantie usw.).

Nach Ansicht des Bundesministeriums für Wissenschaft, Verkehr und Kunst ist bei der finanziellen Leistungsfähigkeit nur auf die zum Zeitpunkt der Erteilung der Fahrschulbewilligung gegebene Marktsituation abzustellen. Mögliche zukünftige Faktoren wie etwa prognostizierte Marktchancen anhand des zu erwartenden Schüleraufkommens sind zufolge deren Unsicherheit und Unbestimmbarkeit nicht zu berücksichtigen. So sei etwa auf die Möglichkeit hingewiesen, daß trotz gleichbleibender oder allenfalls scheinbar sinkender Geburtenjahrgänge in einer bestimmten Region die Auslastung und damit die finanzielle Ertragslage eines gegenwärtigen Antragstellers aufgrund einer verstärkten Präferenz der Führerscheinwerber zu Gunsten dieses neuen Fahrschulinhabers durchaus gleichbleibend allenfalls sogar steigend sein kann.

In diesem Zusammenhang wird den vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung im Schreiben vom 11. Jänner 1996 geäußerten Bedenken beigetreten. Eine gegenteilige Auffassung wäre zudem auch im Hinblick auf eine mögliche Verletzung des Grundrechtes der Erwerbsfreiheit nicht unbedenklich.

Wien, am 9. Mai 1996

Für den Bundesminister:

i.V. DR. K A S T