

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfes:

Es sind wieder eine Reihe von Anpassungen in der KDV vorzunehmen.

Die Grenze für das zulässige Gewicht von emissionsfreien überlangen Gelenkombussen mit vier Achsen wird auf 33 500 kg und von vierachsigen Doppelgelenk-Oberleitungs-Omnibussen auf 39.000 kg angehoben.

Es werden einige Aktualisierungen betreffend land-oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen vorgenommen.

Weiters erfolgen einige Anpassungen in den Vorschriften betreffend die Fahrschulausbildung.

Es werden nähere Vorschriften für die mikroprismatischen Kennzeichenfolien und für die roten Deckkennzeichentafeln mit EU-Emblem festgelegt.

Weiters werden die Preise für die Kennzeichentafeln angehoben.

Besonderer Teil

Zu Z 1 (§ 22 Abs. 1 Z 6):

Gemäß § 22 Abs. 1 Z 6 sind einem Antrag auf Einzelgenehmigung eines Fahrzeuges die erforderlichen Nachweise laut Anlage 3e bis 3i anzuschließen. Importe aus Drittstaaten werden oft in Deutschland begutachtet und „Gutachten“ deutscher technischer Dienste gemäß StVZO vorgelegt. Die Anerkennung solcher Gutachten oder Bestätigungen ist strittig.

Gemäß § 22 Abs. 1 Z 6 KDV können die Nachweise auch in Form einer Bestätigung des Herstellers oder seinen Bevollmächtigten im Inland beigebracht werden.

Das soll nunmehr auf Bestätigungen von akkreditierten Prüfstellen (zB TÜV) erweitert werden.

Zu Z 2 (§ 22c Abs. 2):

Für emissionsfreie überlange Gelenkombusse mit vier Achsen wird die Grenze für das zulässige Gesamtgewicht mit 33 500 kg festgelegt. Für vierachsige Doppelgelenk-Oberleitungs-Omnibusse mit 39 000 kg.

Diese Doppelgelenkbusse werden elektrisch mit Hilfe der Oberleitung angetrieben. Um eine beschränkte Mobilität im Falle des Netzstrom-Ausfalls sicher zu stellen, sind die Elektrobusse mit Batterien ausgerüstet, die ein höchstes zulässiges Gesamtgewicht von 39 000 kg rechtfertigen. Die gesetzlich vorgeschriebenen Werte für die Achslasten werden nicht überschritten.

Zu Z 3 (§ 27a Abs. 1 Z 10 und 11):

Auch bei Fahrzeugen aus Bosnien und Herzegowina und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland ist der Haftungsnachweis durch das amtliche Kennzeichen auf dem Fahrzeug erbracht, da diese Staaten Mitglied des Multilateralen Garantieabkommens sind.

Die Liste der Staaten in § 27a Abs. 1 wird daher erweitert.

Zu Z 4 (§ 52 Abs. 5 lit. c):

§ 52 Abs. 5 lit. c gibt derzeit vor, dass bei um mehr als 150 cm über den hintersten Punkt hinausragenden Gegenständen eine Kennzeichnung gemäß § 59 Abs. 1 erforderlich ist. Unter Gegenständen im Sinne dieser Bestimmung sind gemäß § 52 Abs. 5 erster Satz Geräte, zusätzliche Aufbauten, zusätzliche Sitze, zusätzliche Räder oder Einrichtungen an Rädern zur Verminderung ihrer Flächenpressung und zusätzliche Vorrichtungen zur Beförderungen von Gütern gemeint. Es ist jedoch nicht geregelt, ab wann eine solche Kennzeichnung von Gegenständen erfolgen soll, wenn diese nach vorne hinausragen, was insbesondere bei Frontanbaugeräten zu Unsicherheiten führt. Dementsprechend soll nun klargestellt werden, dass auch bei um mehr als 150 cm über den vordersten Punkt hinausragenden Gegenständen eine Kennzeichnung nach § 59 Abs. 1 erforderlich ist.

Zu Z 5 (§ 58 Abs. 1 Z 1 lit. d):

Gemäß Anhang 21 der delegierten Verordnung (EU) 2015/208 der Kommission vom 8. Dezember 2014 idgF zur Ergänzung der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die funktionale Sicherheit von Fahrzeugen für die Genehmigung von

land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen ist eine unionsweite Zulassung von Zugmaschinen mit mehr als 50 km/h nun möglich, auch wenn die Breite des Fahrzeuges mehr als 2,55 m beträgt.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist es jedoch erforderlich, für Zugmaschinen mit einer Breite von mehr als 2,55m eine Begrenzung der maximalen Geschwindigkeit auf 50 km/h festzulegen. Bei Fahrten gemäß § 58 Z 3 lit. e zweiter Anstrich gilt die weitere Einschränkung auf 25 km/h.

Zu Z 6 (§ 64b Abs. 2):

Die bisherige Regelung, dass nach zwei zusammengefassten Einheiten eine Pause von mindestens 20 Minuten einzuhalten ist, kann zu Problemen im Hinblick auf die im Kollektivvertrag der Kraftfahrerschulen vorgesehenen Pausenregelungen und allenfalls sogar zu Konflikten mit dem Arbeitszeitgesetz führen und soll daher hier entfallen.

Laut AZG stehen dem Mitarbeiter nach 6 Arbeitsstunden eine unbezahlte Pause von 30 min zu. Laut dem Kollektivvertrag der Kraftfahrerschulen ist eine Mittagspause von einer Stunde zu machen, die schriftlich und einvernehmlich auf 30 min verkürzt werden kann. Wenn also ein Kunde 3 oder mehr Fahrstunden macht, so muss bei der derzeitigen Regelung sowohl der Schüler als auch gezwungenermaßen der Fahrlehrer eine zusätzliche Pause von 20 min machen.

Zu Z 7 (§ 64b Abs. 6 Z 1):

Die bisherige Regelung, dass die letzten 4 UE als Einheit zu absolvieren sind, hat sich nicht bewährt und soll daher gestrichen werden.

Zu Z 8 (§ 64b Abs. 6 Z 2 lit. d):

Es soll zulässig sein, bis zu 2 UE aus der Perfektionsschulung in die Vor-, Grund- oder Hauptschulung zu verlagern. Das Gesamtausmaß der praktischen Ausbildung bleibt aber unverändert.

Durch diese Änderung soll die Ausbildung flexibler gestaltet werden können.

Zu Z 9 (§ 64b Abs. 8b):

Es ist zulässig, dass die Aufzeichnungen über den Ausbildungsgang auch elektronisch geführt werden. Derzeit müssen die Aufzeichnungen am Tag der absolvierten Fahrlektion unterfertigt werden. Das hat sich aber als problematisch gezeigt, wenn keine Internetverbindung möglich war. Daher soll die Frist für die Unterfertigung auf fünf Werktage verlängert werden.

Zu Z 10 (§ 69 Abs. 40):

Es wird eine Übergangsregelung im Hinblick auf die Änderungen bei den Kennzeichentafeln geschaffen. Weiße Kennzeichentafeln mit der bisherigen Glasperlenfolie sollen weiterhin ausgegeben und verwendet werden dürfen. Bereits ausgegebene rote Kennzeichentafeln sollen weiterhin verwendet werden dürfen.

Zu Z 11 (§ 70 Abs. 24):

Hier wird das Inkrafttreten festgelegt.

Zu Z 12 (Anlage 5e, Punkt A, Tabelle der Kennzeichenarten, Zeile betreffend ausländische Anhänger):

Für die roten Deckkennzeichentafeln für ausländische Anhänger mit EU-Emblem sollen von den Abmessungen her die Tafeln nach den Mustern I und III, ohne rot-weiß-roten Rand verwendet werden.

Zu Z 13 (Anlage 5e, Punkt A, Tabelle der Kennzeichenarten, letzte Zeile):

Aufgrund von Engpässen bei den verfügbaren Kombinationen für Motorräder mit der Subserie KT wird die mögliche Anzahl der Zeichen erhöht.

Zu Z 14 (Anlage 5e, Punkt 2.1 erster Satz):

Für weiße Kennzeichentafeln soll nunmehr eine mikrop Prismatische Folie zum Einsatz kommen. Diese bietet mehrere Vorteile gegenüber der derzeit verwendeten Glasperlenkennzeichenfolie.

Die mikrop Prismatische Kennzeichenfolie ist heller und besser lesbar, besonders nachts. Sie ist weißer, hat ein höheres Reflexionsvermögen und bietet somit mehr Sicherheit. Weiters verfügt diese Folie auch über verbesserte Sicherheitsmerkmale und ermöglicht es, mit modernen Sicherheitslösungen Fälschungen vorzubeugen. Bei der herkömmlich verwendeten Glasperlentechnologie können geprägte Zeichen, gedruckte Grafiken und Wasserzeichen einfacher reproduziert werden.

Die neue Lösung verwendet fortschrittliche mikrop Prismatische Technologien (DSS Sicherheitsmerkmale). Die DSS (Dynamic Security Script) Sicherheitsmarkierungen werden während des Herstellungsprozesses in die Folie eingebettet, sind schwer zu duplizieren, manipulationssicher und bieten so eine hohe Fäl-

schungssicherheit. Diese Technologie ist ausschließlich durch die mikroprismatische Folientechnologie möglich.

Die mikroprismatischen Reflexfolien werden im Gegensatz zu Glasperlenfolien mit einem erheblich geringeren Energieverbrauch, lösemittelfrei und ohne Aluminium hergestellt.

Als erster Schritt wird mit den weißen Kennzeichenfolien begonnen. Die bunten Kennzeichenfolien werden später nachgezogen.

Die bisherige Aussage, dass die Folie PVC-frei sein muss, entfällt, da das nicht den tatsächlichen technischen Gegebenheiten entspricht. Die Folie enthält in der obersten Deckschicht einen geringen Anteil UV stabilisiertes beschichtetes Weich-PVC.

Die PVC freien Folien waren in den 1990er Jahren aktuell. Jedoch haben alle Länder, welche die PVC freie Technik damals eingeführt hatten, darunter auch die Schweiz, Niederlande und Deutschland, wieder zu dem Produkt mit dem geringen PVC Anteil in der obersten Deckschicht gewechselt. Diese PVC-freie Technik findet bis auf Dänemark in keinem Land mehr Anwendung.

Bei dem verwendeten PVC handelt es sich um ein UV stabilisiertes beschichtetes Weich-PVC. Kennzeichentafeln sind kein Wegwerfprodukt, welches im Hausmüll entsorgt, sondern gezielt in den Ausgabestellen gesammelt und einem Entsorgungsbetrieb für Altmetalle (98,9 % der Tafel bestehen aus Metall) zur Wiederverwertung zugeführt wird. Der Anteil von UV stabilisierten beschichteten Weich-PVC pro Kennzeichentafel entspricht 0,34 % oder 0,0054 g.

Zu Z 15 (Anlage 5e, Kapitel B 2.5.1., Tabelle 1):

Da die mikroprismatische Folie eine höhere Rückstrahlwirkung hat als die herkömmliche Glasperlenfolie, sind die Werte für den minimalen Retroreflexionskoeffizienten in der Tabelle 1 anzupassen.

Zu Z 16 (Anlage 5e, Kapitel B 2.5.2. Tabelle 2):

Ebenso sind die Werte für die colorimetrischen Eigenschaften in Kapitel B 2.5.2., Tabelle 2 für die Farbe Weiß im Hinblick auf die neue mikroprismatische Folie anzupassen.

Zu Z 17 (Anlage 52, Punkt C):

Die in Punkt C geregelten Entgelte für die Kennzeichentafelhersteller werden erhöht. Das sind zugleich auch die Preise für die Kennzeichentafeln.

Der Vorschlag für die Anhebung basiert auf den seit 2016 gestiegenen Lohn-, Transport-, Produktions- und Rohstoffkosten. Die Preise für die Kennzeichentafeln wurden zuletzt im Jahr 2016 angehoben (62. KDV-Novelle, BGBl. II Nr. 287/2016).

Seit 2016 haben sich die Preise der Arbeitskosten je geleisteter Arbeitsstunde um rund 10 %, die Transportkosten aufgrund von Tarifierhöhungen, sowie der LKW Maut und Dieseltreibstoffzuschlägen seitens der Paketdienstleister um 9 %, die Rohstoffpreise um durchschnittlich 8 %, der Verbraucherpreisindex auf Basis 2015 um 6,7 % und die Erzeugerpreise im produzierenden Bereich um rund 4,3 % erhöht (Quelle: Statistik Austria).

Weiters hat sich der Anteil von Einzel- und Nachbestellung bei Kennzeichentafeln seit 2011 um 9,6 % auf 29,6 % erhöht. Dadurch wird der durchschnittliche Produktions- und Lieferaufwand (vermehrter Einzelversand) pro Kennzeichentafel deutlich erhöht.

Bei der Z 5 wird zusätzlich berücksichtigt, dass diese Tafeln nunmehr mit EU-Emblem und dem internationalen Unterscheidungszeichen ausgestaltet werden.

Zu Z 18:

Es wird die aktuelle Ministeriumsbezeichnung in der gesamten Rechtsvorschrift berücksichtigt.