

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

Der Entwurf der 34. KFG-Novelle enthält folgende Schwerpunkte:

1. Im Bereich der Fahrzeug-Bauvorschriften werden Anpassungen an die aktuellen EU-Vorschriften vorgenommen. Insbesondere werden Verweise auf die aktuellen Verordnungen (EU) Nr. 167/2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen und (EU) Nr. 168/2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen aufgenommen.
2. Es werden die erforderlichen Anpassungen zur Umsetzung des sog. EU-Verkehrssicherheitspaketes,
-- Richtlinie 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG
-- Richtlinie 2014/46/EU zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge
-- Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG
im KFG 1967 vorgenommen.
3. Es wird die Richtlinie (EU) 2015/719 zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr umgesetzt.
4. Für emissionsfreie Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb wird eine spezielle Kennzeichnung mit einer weißen Kennzeichentafel mit grüner Schrift vorgesehen.
5. Da die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät durch die Verordnung ((EU) Nr. 165/2014 aufgehoben worden ist, müssen die Verweise an die aktuelle Verordnung angepasst werden.
6. Radar-oder Laserblocker, mit denen Geschwindigkeitsmessungen gestört werden können, werden ausdrücklich für unzulässig erklärt.
7. Um die Administration des Fahrschulbereiches und insbesondere Fahrschulinspektionen zu erleichtern wird die Grundlage für eine Fahrschuldatenbank geschaffen.
8. Beweisfotos wegen anderen Verkehrsübertretungen sollen auch zur Verfolgung von Verstößen gegen das sog. Handyverbot oder gegen die Gurt- oder Sturzhelmpflicht herangezogen werden können.

Kompetenzgrundlage:

In kompetenzrechtlicher Hinsicht stützt sich das im Entwurf vorliegende Bundesgesetz auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG ("Kraftfahrwesen").

Besonderer Teil

Zu Z 1 (§ 2 Z 4b und 4c):

Die Begriffsbestimmungen werden an die neue Verordnung (EU) Nr. 168/2013 angepasst.

Das vierädrige Leichtkraftfahrzeug entspricht dem leichten vierrädrigen Fahrzeug der Klasse L6e im Sinne der Begriffsbestimmung der EU-Verordnung. Die technischen Eckdaten sind geringfügig verändert, wie in Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 ersichtlich.

Die bisher genannte Richtlinie 2002/24/EG wurde durch die Verordnung (EU) 168/2014 aufgehoben. Das wird nunmehr auch in der Begriffsbestimmung des § 2 Abs. Z 4c berücksichtigt. Bei diesen Fahrzeugen handelt es sich um Fahrzeuge der Klasse L7e.

Zu Z 2 (§ 2 Z 14 und 15):

Auch hier wird anstelle der aufgehobenen Richtlinie 2002/24/EG die neue Verordnung (EU) 168/2013 berücksichtigt.

Zu Z 3 (§ 2 Z 26e):

Die Anpassung der Definition erfolgt aufgrund der unmittelbar anzuwendenden VO (EU) Nr. 167/2013. Die in Art 73 der VO 167/2013 genannte Übergangsbestimmung, wonach bis zum 31. Dezember 2017 neue Systeme, Bauteile, selbstständige technische Einheiten oder Fahrzeuge der Typen, die die Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung gemäß der Richtlinie 2003/37/EG erhalten haben, weiterhin zugelassen werden können, bleibt davon unberührt.

Zu Z 4 (§ 2 Z 30a):

Es erfolgt eine redaktionelle Anpassung des Verweises.

Zu Z 5 (§ 2 Z 31a):

Diese Definition des Gewichts des Fahrzeuges in fahrbereitem Zustand ist nicht mehr aktuell und kann entfallen.

Zu Z 6 (§ 2 Z 40):

Die Definition des kombinierten Verkehrs wird an die Vorgaben der Richtlinie (EU) 2015/719 angepasst. In dieser Definition ist auch bisher schon die Nutzung des Schiffsverkehrs vorgesehen, weshalb die Übernahme der Definition des „intermodalen Beförderungsvorgangs“ aus der Richtlinie (EU) 2015/719 nicht erforderlich ist. Im Hinblick auf die Vorgaben der Richtlinie wird in Bezug auf die Schifffahrt und Häfen aber klargestellt, dass dabei die Entfernung von 150 km das Kriterium ist, und nicht auch das Kriterium des „nächstgelegenen geeigneten“.

Die Begriffe „Huckepackverkehr“ und „Containerverkehr“ können aus der Definition gestrichen werden, da diese Unterscheidung keine Relevanz hat.

Zu Z 7 (§ 2 Z 47):

Es wird die Begriffsbestimmung für Fahrzeug mit alternativem Antrieb und für alternativen Kraftstoff aus der Richtlinie (EU) 2015/719 zusammengefasst und in den Begriffsbestimmungen des KFG verankert.

Zu Z 8 (§ 2 Abs.):

Diese Bestimmung ist überholt und kann entfallen.

Zu Z 9 (§ 3):

Die Einteilung der Kraftfahrzeuge und Anhänger wird neu gefasst.

Es werden dabei die Änderungen durch die neuen Verordnungen (EU) Nr. 167/2013 für land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge und (EU) Nr. 168/2013 für zwei- und dreirädrige und viererdrige Fahrzeuge berücksichtigt. Die in den beiden Verordnungen enthaltenen detaillierten Unterteilungen der Fahrzeuge der Klassen L, T, C, R und S wurde nicht in den § 3 übernommen, da die beiden Verordnungen ohnedies unmittelbar gelten und direkt anzuwenden sind.

Zu Z 10 (§ 4 Abs. 5):

In der Bestimmung über die verpflichtende Gurtausrüstung ist die aufgehobene Richtlinie 2002/24/EG enthalten. Das wird nunmehr durch die Verordnung (EU) Nr. 168/2014 ersetzt.

Zu Z 11 (§ 4 Abs. 6):

Hier wird die in Artikel 10c der Richtlinie 96/53/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2015/719 vorgesehene zulässige Längenüberschreitung um 15 cm bei der Beförderung von Containern von 45 Fuß Länge oder Wechselaufbauten von 45 Fuß Länge im kombinierten Verkehr umgesetzt.

Weiters erfolgt die Klarstellung, dass diese Längenüberschreitung auch dann gilt, wenn bei Beförderungsvorgängen mit Nutzung des Schiffsverkehrs, die in § 2 Abs. 1 Z 40 genannte Entfernung von 150 km überschritten wird, um um das nächstgelegene Verkehrsterminal, das für den geplanten Dienst geeignet ist, zu erreichen. Bei einer Überschreitung dieser Entfernung darf das Gesamtgewicht aber nicht mehr als 40 t betragen.

Zu Z 12 (§ 4 Abs. 6a):

Hier wird die in Artikel 8b und 9a der Richtlinie 96/53/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2015/719 vorgesehene zulässige Längenüberschreitung bei der Verwendung von aerodynamische Luftleitrichtungen bzw. aerodynamisch gestalteten Führerhäusern umgesetzt. Da zu den Führerhäusern noch entsprechende EU-Vorschriften erlassen werden und die Bestimmung hinsichtlich einer möglichen größeren

Länge gemäß Art. 9a Abs. 3 der Richtlinie 96/53/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2015/719 erst ab drei Jahren nach diesen Änderungen gilt, wird in den Inkrafttretensbestimmungen vorgesehen, dass das tatsächliche Inkrafttreten dieser Bestimmung durch Verordnung festgelegt werden wird.

Zu Z 13 (§ 4 Abs. 7 Z 1b), Z 14 (§ 4 Abs. 7 Z 3a) und Z 15 (§ 4 Abs. 7 Z 5a):

Es erfolgt die Umsetzung der in Artikel 10b der Richtlinie 96/53/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2015/719 sowie in der Anlage 1 vorgesehenen Anhebung der zulässigen Gewichte für zwei- und dreischichtige Fahrzeuge mit alternativem Antrieb um das zusätzliche, für die alternative Antriebstechnik erforderliche Gewicht, höchstens jedoch 1 000 kg.

Zu Z 16 (§ 24 Abs. 2), Z 17 (§ 24 Abs. 2a), Z 18 (§ 24 Abs. 2a Z 2), Z 19 (§ 24 Abs. 2b), Z 22 (§ 24 Abs. 3) und Z 23 (§ 24 Abs. 4, 7 und 8):

Die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr wurde aufgehoben und durch die neue Verordnung (EU) Nr. 165/2014 über den Fahrtschreiber im Straßenverkehr ersetzt. Daher müssen die Verweise angepasst werden.

Zur Vermeidung von Missverständnissen, wird in § 134a Abs. 3 klargestellt, dass aufgrund der Weitergeltung von Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 gemäß Art. 46 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 der Anhang IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, auf den in den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen einige Male verwiesen wird, als Anhang IB der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 zu gelten hat.

Zu Z 20 (§ 24 Abs. 2b Z 1 lit. j):

Fahrzeuge mit Elektroantrieb und mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht von nicht mehr als 4 250 kg, die im Umkreis von 50 km vom Standort des Unternehmens zur Güterbeförderung verwendet werden, sollen auch von der Anwendung der EU-Sozialvorschriften und Kontrollgerätausrüstung ausgenommen werden. Die Verordnung (EU) Nr. 561/2006 bietet in Artikel 13 Abs. 1 lit. f eine entsprechende Grundlage für eine solche Freistellung.

Im Führerscheingesetz wird eine Regelung geschaffen, dass solche Fahrzeuge mit einer Lenkberechtigung der Klasse B gelenkt werden dürfen. Durch die Ausweitung der Grenze von 3 500 kg auf 4 250 kg soll das Gewicht der elektrischen Batterien bei diesen Fahrzeugen ausgeglichen werden, da diese die Nutzlast reduzieren und diese umweltfreundlichen Fahrzeuge sonst Wettbewerbsnachteile hätten.

Zu Z 21 (§ 24 Abs. 2b Z 3 lit. d):

Diese Bestimmung wird an die kürzlich erfolgten Änderungen in der LenkerInnenausnahmeverordnung des BMASK angepasst. Der Begriff „Straßenbauämter“ wird durch „Straßenerhalter“ ersetzt und die Formulierung „oder von Unternehmen, die von Straßenerhaltern beauftragt wurden“ eingefügt. Diese Änderung dient der Klarstellung. Es bedeutet keine inhaltliche Änderung, da sich aus der englischsprachigen Version der EU-Verordnung und aus der EUGH-Judikatur ohnedies eindeutig ergibt, dass mit den Straßenbauämtern die Straßenerhalter gemeint sind und dass diese Ausnahme auch für private Unternehmen, die von Straßenerhaltern beauftragt wurden, gilt.

Zu Z 24 (§ 27a Abs. 1), Z 25 (§ 27a Abs. 3 und 4) und Z 26 (§ 28a Abs. 1 Z 1)

Die überholten Verweise auf die mittlerweile aufgehobenen Betriebserlaubnisrichtlinien 2002/24/EG und 2002/37/EG werden durch die Verweise auf die aktuellen Verordnungen (EU) Nr. 167/2013 und (EU) Nr. 168/2013 ersetzt. Weiters wird statt des Begriffs „Betriebserlaubnisrichtlinien“ nunmehr „EU-Rechtsakte betreffen die Genehmigung von Fahrzeugen“ verwendet.

Zu Z 27 (§ 28a Abs. 6), Z 28 (§ 28b Abs. 1) und Z 29 (§ 28b Abs. 5):

Dabei handelt es sich um redaktionelle Änderungen. Der Verweis auf die Richtlinie 2009/40/EG wird durch den Verweis auf die aktuelle Richtlinie 2014/45/EU ersetzt und der Verweis auf die Richtlinie 2003/127/EG durch den Verweis auf die Richtlinie 2014/46/EU.

Zu Z 30 (§ 28d Abs. 1):

Auch hier wird der überholte Verweis auf die mittlerweile aufgehobene Betriebserlaubnisrichtlinie 2003/37/EG durch Verweis auf die aktuelle Verordnung (EU) Nr. 167/2013 ersetzt und zusätzlich wird der Verweis auf die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 aufgenommen.

Zu Z 31 (§ 29 Abs. 2):

Es erfolgt eine redaktionelle Anpassung des Verweises auf das AVG.

Zu Z 32 (§ 30a Abs. 3) und Z 33 (§ 30a Abs. 6):

Hier wird die Verpflichtung für die Hersteller aus Artikel 4 der Richtlinie 2014/45/EU übernommen, wonach diese die erforderlichen technischen Angaben hinsichtlich bestimmter Prüfpositionen sowie zur

Verwendung der empfohlenen Prüfmethode für die technische Überwachung der Fahrzeuge zur Verfügung stellen müssen.

Durch Übermittlung der benötigten Daten an die Genehmigungsdatenbank können die ermächtigten Stellen über eine Schnittstelle zwischen Begutachtungsdatenbank und Genehmigungsdatenbank auf diese benötigten Informationen zugreifen.

Zu Z 34 (§ 37a Abs. 2 lit. h):

Der Verweis auf die Richtlinie 2009/40/EG wird durch den Verweis auf die aktuelle Richtlinie 2014/45/EU ersetzt.

Zu Z 35 (§ 40b Abs. 5):

Im letzten Satz wird vorgesehen, dass die Zulassungsstellen die Begutachtungplaketten auch direkt bei den ermächtigten Plakettenherstellern bestellen können und die Plaketten dann direkt von den Herstellern an die Zulassungsstellen geliefert werden.

Dadurch soll die direkte Bestellung der Begutachtungplaketten durch die Zulassungsstellen bei den ermächtigten Plakettenherstellern ermöglicht werden. In diesen Fällen erfolgt dann auch die Lieferung und Verrechnung direkt an die Zulassungsstellen und nicht mehr über die Behörden. Da dieser direkte Vertrieb hinsichtlich der Kennzeichentafeln schon lange Zeit problemlos funktioniert soll das jetzt auch hinsichtlich der Begutachtungplaketten so abgewickelt werden.

Zu Z 36 (§ 44a):

Hier wird die Regelung des Artikels 3a der Richtlinie 1999/37/EG in der Fassung der Richtlinie 2014/46/EU umgesetzt.

Wenn die Behörde eine Verständigung gemäß § 57c Abs. 4c erhält, dass bei einem Fahrzeug im Zuge der wiederkehrenden Begutachtung Mängel mit Gefahr im Verzug festgestellt worden sind, so kann sie die Zulassung vorübergehend aussetzen und den Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln unverzüglich abnehmen bzw. durch die Organe der Bundespolizei abnehmen lassen.

In der Regel wird es kaum zu derartigen Veranlassungen kommen, da normalerweise sehr rasch diese Mängel behoben werden und ein positives Gutachten erstellt werden kann.

Zu Z 37 (§ 49 Abs. 4 Z 5), Z 38 (§ 49 Abs. 4 fünfter Satz), Z 39 (§ 49 Abs. 4 achter Satz) und Z 40 (§ 49 Abs. 4b):

Die Kennzeichnung von emissionsfreien Fahrzeugen soll in Form einer speziellen Kennzeichentafel erfolgen. Für Kraftfahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder Brennstoffzellen-Wasserstoffantrieb werden weiße Kennzeichentafeln mit grüner Schrift vorgesehen. Dann kann in verschiedenen Vorschriften an diese von außen leicht erkennbare Kennzeichnung angeknüpft werden und es können Vergünstigungen für solche Fahrzeuge vorgesehen werden.

Da das auch für emissionsfreie Motorfahräder und vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge gilt, die bisher eine rote Kennzeichentafel hatten, muss eine Ausnahme von der Anbringung des EU-Emblems auf der Kennzeichentafel für diese Fahrzeuge vorgesehen werden, da das Format 115x150 mm unverändert bleibt.

Weiters müssen diese kleinen Tafelformate auch von der sonst vorgeschriebenen rot-weiß-roten Umrandung ausgenommen werden.

Im neuen Abs. 4b wird die Möglichkeit geschaffen, dass auch bei bereits zugelassenen Fahrzeugen die vorhandenen herkömmlichen Kennzeichentafeln gegen die neuen ausgetauscht werden können.

Zu Z 41 (56 Abs. 1c):

Durch die Änderung § 56 KFG soll eine ausdrückliche Regelung geschaffen werden, dass die Behörde anstelle einer Fahrzeugüberprüfung auch die Vorlage spezieller Bestätigungen über den Fahrzeugzustand anordnen kann.

Damit soll eine eindeutige Rechtsgrundlage für eine solche Vorgangsweise geschaffen werden, die zB auch Anwendung finden kann, wenn einer Rückrufaktion nicht Folge geleistet wird.

Anstelle einer Fahrzeugüberprüfung kann die Behörde in diesen Fällen anordnen, dass eine Bestätigung des Herstellers bzw. Generalimporteurs vorgelegt wird, aus der hervorgeht, dass die erforderlichen Instandsetzungen durchgeführt worden sind und das Fahrzeug in vorschriftsmäßigen und genehmigungskonformen Zustand gebracht worden ist.

Zu Z 42 (§ 57 Abs. 5) und Z 43 (§ 57a Abs. 1a):

Da es im Zuge der Überprüfung oder Begutachtung auch notwendig sein kann, bestimmte im Fahrzeug oder bestimmten Teilen gespeicherte Daten auszulesen, muss der Zulassungsbesitzer die Zustimmung zu

der erforderlichen Datenauslese geben und erforderlichenfalls den technischen Zugang zu Schnittstellen ermöglichen.

Zu Z 44 (§ 57a Abs. 1b):

Da die Richtlinie 2014/45/EU für die der regelmäßigen technischen Überwachung unterliegenden Fahrzeuge in jedem Fall die Ausstellung einer Prüfbescheinigung gemäß Artikel 8 und eines Prüfnachweises verlangt, wird durch die Anfügung des Satzes in § 57a Abs. 1b klargestellt, dass das auch bei den Fahrzeugen zu erfolgen hat, die von der wiederkehrenden Begutachtung an sich ausgenommen wären, wenn die Fahrzeuge in Eigenregie durch diese Stellen selbst begutachtet werden. Das betrifft die in § 57a Abs. 1b genannten Fahrzeuge des Bundes, der Länder usw.

Diese Stellen müssen in Hinkunft auch entsprechende Gutachten für die Fahrzeuge ausstellen und eine Begutachtungsplakette anbringen.

Zu Z 45 (§ 57a Abs. 3):

Die Regelung über den Toleranzzeitraum für die Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung muss angepasst werden. Eine unveränderte Beibehaltung des derzeitigen 4-monatigen Toleranzzeitraumes ist aufgrund der Vorgaben der Richtlinie 2014/45/EU nicht möglich.

Gemäß Art. 5 Abs. 3 der Richtlinie 2014/45/EU dürfen die Zeitabstände des Art. 5 Abs. 1 für die jeweils nächste Prüfung nicht überschritten werden.

Für als Taxi oder Krankenwagen genutzte Fahrzeuge der Klasse M1 sowie für Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2, N3, O3 und O4 ist eine jährliche Prüfung vorgesehen. Das heißt, für diese Fahrzeuge ist eine Toleranz über das Jahr hinaus nicht möglich. Um eine gewisse Flexibilität zu ermöglichen, wird der Zeitraum, in dem die Begutachtung vor dem relevanten Monat durchgeführt werden kann, von einem auf drei Monate ausgedehnt.

Für Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 sind die Prüfungen 4 Jahre nach der Erstzulassung und danach alle 2 Jahre vorgesehen. Daher kann die 4-monatige Toleranz für die in § 57a Abs. 3 Z 3 bis 5 genannten Fahrzeuge unverändert aufrecht bleiben. Auch für Fahrzeuge der Klasse L bietet die Richtlinie Spielraum und daher kann auch für diese Fahrzeuge der bisherige Toleranzzeitraum beibehalten werden.

Außerdem bleibt die Möglichkeit bestehen, dass bei der Zulassungsbehörde eine Änderung des Stichtages für die Begutachtung beantragt wird, wenn es sonst schwierig wird zB eine Zugmaschine mit zwei Anhängern mit unterschiedlichen Begutachtungsstichtagen an einem Termin zur Begutachtung zu bringen.

Zu Z 46 (§ 57a Abs. 5a):

Damit wird die Regelung des Artikel 9 Abs. 2 der Richtlinie 2014/45/EU umgesetzt.

Demnach muss die neuerliche Begutachtung eines Fahrzeuges, bei dem schwere Mängel festgestellt worden sind, spätestens 2 Monate nach der ersten Begutachtung erfolgen. Dieses Datum ist daher auf dem Gutachten anzugeben.

Bei Mängeln mit Gefahr im Verzug erfolgt eine Verständigung der Behörde über die zentrale Begutachtungsplakettendatenbank (§ 57c Abs. 4b).

Zu Z 47 (§ 57a Abs. 7d):

Der erste Satz, wonach Begutachtungsplaketten nur von Behörden in Auftrag gegeben und nur an Behörden geliefert werden dürfen, muss geändert und auf Zulassungsstellen ausgeweitet werden.

Außer von Behörden sollen Begutachtungsplaketten auch von Zulassungsstellen in Auftrag gegeben und dann auch an Zulassungsstellen geliefert werden dürfen.

Zu Z 48 (§ 57c Abs. 2):

Der bisherige letzte Satz:

„In die Begutachtungsplakettendatenbank sind auch alle verlorenen oder gestohlenen Begutachtungsstellenstempel einzutragen.“

kann entfallen, da auf Begutachtungsstellenstempel in Zukunft verzichtet werden kann. Da alle Ermächtigten über die zentrale Begutachtungsplakettendatenbank arbeiten und die Gutachten dort abgelegt und für die Zulassungsstellen abrufbar sind, ist die Anbringung des Begutachtungsstellenstempels auf dem Gutachten nicht mehr erforderlich und es ist daher auch nicht notwendig, gestohlene oder verlorene Begutachtungsstellenstempel in der Begutachtungsplakettendatenbank einzutragen.

Das wird auch in § 57c Abs. 5 Z 3 berücksichtigt.

Weiters ist bei den Zuteilungsregeln für die Begutachtungsplaketten zu berücksichtigen, dass die Zuteilung und Lieferung von den Herstellern direkt an die Zulassungsstellen erfolgen kann.

Zu Z 49 (§ 57c Abs. 4):

Es erfolgt eine Klarstellung, dass außer den eigentlichen Gutachten auch alle Daten an die ZBD übermittelt werden müssen, die zur Gutachtenserstellung und für eine Nachvollziehbarkeit und Reproduzierbarkeit des Gutachtens erforderlich sind.

Zu Z 50 (§ 57c Abs. 4b und 4c):

Die Richtlinie 2014/45/EU sieht in Artikel 9 Abs. 3 vor, dass die Behörde beschließen kann, dass ein Fahrzeug, bei dem Mängel mit Gefahr im Verzug bei der Begutachtung festgestellt worden sind, nicht mehr verwendet werden darf, bis ein positives Gutachten vorliegt. Die nunmehrige Änderung dient der Umsetzung dieser Vorgabe.

Die bei der § 57a Begutachtung erstellten Gutachten werden derzeit schon an die Begutachtungsplaketten-datenbank gesendet und dort gespeichert und sind somit für die Behörden einsehbar.

Zusätzlich wird nunmehr vorgesehen, dass im Falle eines Gutachtens mit Mängeln mit Gefahr im Verzug die Behörde aktiv von der Begutachtungsplaketten-datenbank verständigt wird, damit sie die erforderlichen Maßnahmen setzen kann. Diese sind in § 44a geregelt.

In Abs. 4c wird die Grundlage geschaffen, dass auch die im Zuge der Kontrolle an Ort und Stelle oder der technischen Unterwegskontrolle erstellten Gutachten oder Prüfberichte an die Begutachtungsdatenbank übermittelt und dort gespeichert werden.

Zu 51 (§ 57c Abs. 5 Z 3):

Es wird ergänzt, dass die Behörden auch in die gespeicherten Gutachten Einsicht nehmen können, da eventuell Veranlassungen zu treffen sind. Weiters entfällt die Einsichtnahme in die Übersicht über die gestohlenen oder verlorenen Begutachtungsstellenstempel, da diesen keine praktische Bedeutung mehr zukommt.

Zu Z 52 (§ 58 Abs. 2a und 2b):

Redaktionelle Anpassung, da die technische Unterwegskontrolle im Sinne der Richtlinie 2014/47/EU im neuen § 58a geregelt wird.

Zu Z 53 (§ 58a):

Hier wird die Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, umgesetzt.

Abs. 1 übernimmt den Anwendungsbereich aus der Richtlinie 2014/47/EU.

Wie in der Richtlinie vorgesehen, werden auch im gewerblichen Kraftverkehr auf öffentlichen Straßen genutzte Zugmaschinen der Fahrzeugklasse T5 genannt. Das entspricht den Vorgaben der Richtlinie. Dem wird in Österreich nur geringe Bedeutung zukommen, da es in Österreich nicht möglich ist, eine T5-Zugmaschine für den gewerblichen Verkehr zuzulassen. Es könnten aber im Ausland für den gewerblichen Kraftverkehr zugelassene T5-Zugmaschinen grenzüberschreitend verwendet werden und dann unter diese Regelung fallen. Land- oder forstwirtschaftlich genutzte Fahrzeuge der Klasse T5 sollten nicht davon betroffen sein, da sie die Verwendungsbestimmung „10 - zur Verwendung im Rahmen eines land- oder forstwirtschaftlichen Betriebes“ im Zulassungsschein eingetragen haben.

Abs. 2 differenziert zwischen einer anfänglichen technischen Unterwegskontrolle und einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle, wie in Artikel 10 der Richtlinie 2014/47/EU vorgesehen. Weiters werden die Vorgaben des Art. 5 Abs. 1 der Richtlinie hinsichtlich der Zahl der im Jahr durchzuführenden anfänglichen technischen Unterwegskontrollen sowie des Art. 9 der Richtlinie hinsichtlich der Auswahl der Fahrzeuge übernommen.

In Abs. 3 werden die Vorgaben des Art. 10 Abs. 1 der Richtlinie betreffend Inhalt und Verfahren der anfänglichen technischen Unterwegskontrollen umgesetzt.

Abs. 4 setzt die Vorgaben des Art. 16 der Richtlinie über die zu erstellenden Berichte über die durchgeführten anfänglichen technischen Unterwegskontrollen um. Diese für die Berichterstellung erforderlichen Aufzeichnungen und Datenerfassungen können durch Adaptierungen der bestehenden Berichtspflichtenprogramme mit geringem Zusatzaufwand für die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes abgewickelt werden. Es sind auch derzeit schon bestimmte Daten der Lenk.- und Ruhezeitkontrollen zu erfassen und diese zur Erstellung der Berichte weiterzuleiten (vgl. § 102 Abs. 11c KFG).

In Abs. 5 werden die Vorgaben des Art. 10 Abs. 2 und 3 und Art. 11 der Richtlinie betreffend Inhalt und Verfahren der gründlicheren technischen Unterwegskontrolle umgesetzt. Art 13 der Richtlinie 2014/47/EU ist so zu verstehen, dass bei einer Kontrolle der Ladungssicherung Anhang III verwendet

werden kann, das Durchchecken der Liste aber nicht verpflichtend ist. Die Kontrolle ist wie bisher praxisnah und dem zu kontrollierenden Einzelfall entsprechend durchzuführen.

In Abs. 6 wird die Regelung des Art. 10 Abs. 4 der Richtlinie umgesetzt, wonach der Prüfer von einer erneuten Überprüfung absehen kann, wenn aus der Prüfbescheinigung (§ 57a Gutachten) oder einem Bericht über eine Unterwegskontrolle hervorgeht, dass eine der relevanten Positionen während der vorangegangenen drei Monate bereits Gegenstand einer Kontrolle war.

Abs. 7 regelt den Bericht nach Abschluss einer gründlicheren Kontrolle, in welchem das Ergebnis der Prüfung festgehalten ist. Das entspricht den Vorgaben des Art. 16 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 2014/47/EU.

Abs. 8 setzt die Bestimmungen des Art. 14 der Richtlinie über Folgemaßnahmen bei erheblichen oder gefährlichen Mängeln sowie des Art. 15 betreffend Kontrollgebühren um.

Abs. 9 enthält Verständigungspflichten an die Behörde bzw. über eine nationale Kontaktstelle auch an die Behörden anderer Mitgliedstaaten, wenn das Fahrzeug dort zugelassen ist, wie in Art 14 Abs. 2 und 18 der Richtlinie vorgesehen.

Zu Z 54 (§ 98a):

Es gibt immer wieder Unsicherheiten, ob die Verwendung von Radarblockern bzw. Laserblockern, mit denen insbesondere Geschwindigkeitsmessungen beeinflusst oder gestört werden können, in Fahrzeugen zulässig ist.

Daher soll nunmehr eine klare und eindeutige Regelung im KFG geschaffen werden.

Geräte oder Vorrichtungen, mit denen technische Einrichtungen zur Verkehrsüberwachung (idR Geschwindigkeitsmessgeräte) beeinflusst oder gestört werden können, sollen weder an Kraftfahrzeugen angebracht, noch in solchen mitgeführt werden dürfen.

Zu Z 55 (§ 101 Abs. 7a bis 7c):

Hier werden die Vorgaben des Artikel 10d der Richtlinie 96/53/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2015/719 betreffend Gewichtskontrollen umgesetzt.

Zu Z 56 (§ 101a):

Hier werden die Vorgaben des Artikel 10f der Richtlinie 96/53/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2015/719 betreffend Angaben über das Gewicht von transportierten Containern umgesetzt.

Bei der in Abs. 1 genannten Erklärung, in der das Gewicht des transportierten Containers oder Wechselaufbaus angegeben ist, handelt es sich um eine formfreie schriftliche Bestätigung.

Die Umschreibung des Spediteurs richtet sich nach der in der Richtlinie (EU) 2015/719 enthaltenen Definition.

Zu Z 57 (§ 102 Abs. 1a):

Es wird der Verweis auf die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 aktualisiert.

Zu Z 58 (§ 102 Abs. 5 lit. i):

Die Liste der mitzuführenden Dokument wird im Sinne der Vorgaben des Art. 7 Abs. 1 der Richtlinie 2014/47/EU um die letzte Prüfbescheinigung über die regelmäßige technische Überwachung (§ 57a-Gutachten) und, falls vorhanden, den letzten Bericht über eine technische Unterwegskontrolle erweitert.

Zu Z 59 (§ 102 Abs. 12 lit. j):

Der Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 wird durch den Verweis auf die aktuelle Verordnung (EU) Nr. 165/2014 ersetzt.

Zu Z 60 (§ 102a Abs. 2 und 4):

Der Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 wird durch den Verweis auf die aktuelle Verordnung (EU) Nr. 165/2014 ersetzt.

Zu Z 61 (§ 102a Abs. 5 und 6):

Da die Aufzeichnungen im Falle einer beschädigten Fahrerkarte oder beschädigter Schaublätter und die manuellen Nachträge nunmehr ausdrücklich in Artikel 35 bzw. 34 Abs. 3 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 geregelt sind, können diese Bestimmung hier im KFG entfallen.

Zu Z 62 (§ 102a Abs. 8), Z 63 (§ 102b Abs. 1), Z 64 (§ 102c) und Z 65 (§ 103b Abs. 2):

Auch hier wird der Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 durch den Verweis auf die aktuelle Verordnung (EU) Nr. 165/2014 ersetzt.

Zu Z 66 (§ 103c Abs. 1) und Z 67 (§ 103c Abs. 4 und 5):

Das derzeit geltende Risikoeinstufungssystem gemäß § 103c, das derzeit auf Verstöße gegen die Sozialvorschriften (Lenk- und Ruhezeiten, Kontrollgerät) beschränkt ist, wird im Sinne des Art. 6 der Richtlinie 2014/47/EU auf Verstöße gegen die Lenker- bzw. Zulassungsbesitzerpflichten aufgrund von bei technischen Unterwegskontrollen festgestellten technischen Mängeln und auf Verstöße gegen die Ladungssicherungsvorschriften erweitert.

Zusätzlich müssen auch die in der Verordnung (EU) 2016/403 im Anhang I aufgelisteten Verstöße berücksichtigt werden. Die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 sieht im Art. 12 vor, dass die Mitgliedstaaten das nach Art. 9 der Richtlinie 2006/22/EG errichtete Risikoeinstufungssystem auf alle in Art.6 dieser Verordnung genannten Verstöße erweitern.

Da nunmehr die harmonisierte Einstufung der Verstöße durch die Verordnung (EU) Nr. 2016/403 erfolgt ist, bildet diese die Grundlage für die Ausweitung des bestehenden Risikoeinstufungssystems.

Die Verordnung (EU) 2016/403 enthält im Anhang I folgende Gruppen von Verstößen und Einstufungen nach Schweregrad:

1. gegen die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (Lenk- und Ruhezeiten)
2. gegen die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 (Fahrtenschreiber)
3. gegen die Richtlinie 2002/15/EG (Arbeitszeitvorschriften)
4. gegen die Richtlinie 96/53/EG (Gewichte und Abmessungen)
5. gegen die Richtlinie 2014/45/EU (regelmäßige technische Überwachung) und 2014/47/EU (Technische Unterwegskontrolle)
6. gegen die Richtlinie 92/6/EWG (Geschwindigkeitsbegrenzer)
7. gegen die Richtlinie 2003/59/EG (Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer)
8. gegen die Richtlinie 2006/126/EG (Führerschein)
9. gegen die Richtlinie 2008/68/EG (Beförderung von Gefahrgut auf der Straße)
10. gegen die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 (Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs)
11. gegen die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 (Zugang zum Personenkraftverkehrsmarkt)
12. gegen die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 (Tiertransporte).

Es sind daher auch Strafbescheide wegen solcher Verstöße, ausgenommen nach Z 1 und 2, da diese schon derzeit im Risikoeinstufungssystem erfasst werden, im Verkehrsunternehmensregister für die Risikoeinstufung zu vermerken.

Zu Z 68 (§ 103c Abs. 7):

Die Einsichtnahme/Abfragemöglichkeit hinsichtlich der Risikoeinstufung eines Unternehmens wird für die Behörden zur Auswahl von Fahrzeugen zu technischen Unterwegskontrollen erweitert. Dieses Auswahlkriterium ist im Artikel 9 der Richtlinie 2014/47/EU vorgesehen.

Zu Z 69 (§ 114 Abs. 4a):

Auch hier wird auf die aktuelle Verordnung (EU) Nr. 165/2014 verwiesen.

Zu Z 70 (§ 114a und § 114b):

Hier wird die Grundlage für eine Fahrschuldatenbank geschaffen.

In einer Arbeitsgruppe mit Länder-, Behörden- und Fahrschulvertretern betreffend Qualitätssicherung im Fahrschulbereich wurden Vorgaben für eine verbesserte und einheitliche Durchführung von Fahrschulinspektionen erarbeitet. Ein wesentlicher Schritt dazu stellt die Erfassung der Daten und der Ergebnisse in einer Datenbank dar.

Durch diese Datenbank soll insbesondere die Fahrschulinspektion erleichtert und vereinheitlicht werden. Weiters sollen in dieser Datenbank auch Daten über die Stellen erfasst werden, die zur Ausbildung für die Lenkberechtigung der Klasse AM (früher „Mopedausweis“) berechtigt sind und die Tätigkeiten im Rahmen der Mehrphasenausbildung durchführen (Autofahrerclubs). Die Erfassung der erforderlichen Daten iZ mit der Mehrphasenausbildung (Anerkennung der Instruktoren, Anerkennung der Übungsplätze für das Fahrsicherheitstraining) wird der Kommission gemäß § 4a Abs. 6 FSG, der Mehrphasenkommission, obliegen. Damit wird auch diese Tätigkeit leichter kontrollierbar.

Bei der in § 114a Abs. 1 genannten Erfassung der Weiterbildung des Lehrpersonals handelt es sich in der ersten Phase um die derzeitige freiwillige Weiterbildung. Wenn eine verpflichtende Weiterbildung vorgeschrieben wird, so ist diese dann zu erfassen.

Die gemäß § 114b Abs. 1 Z 1 lit. g genannten Daten bezüglich Preisvergleich von Fahrschulen sollen die Grundlagen für einen österreichweit einheitlichen Preisvergleich („Kurs Checker“) bilden.

Die in § 114b Abs. 1 Z 1 lit. h genannten Ergebnisse der Fahrschulinspektionen sollen auch durch einen ELAK-Link erfasst werden können.

Zu Z 71 (§ 130 Abs. 2 Z II Z 6):

Die derzeitige Formulierung „Vereine zur Förderung der Verkehrssicherheit“ hat sich als zu eng erwiesen. Insbesondere als ein Vertreter dieses Interessenskreises auch in den Beirat des Verkehrssicherheitsfonds (§ 131a Abs. 7 KFG) zu berufen ist. Daher wird nunmehr statt „Verein“ auf „Einrichtung zur Förderung der Verkehrssicherheit“ abgestellt.

Zu Z 72 (§ 131 Abs. 3):

Durch die im Abs. 3 neu eingefügte Verordnungsermächtigung kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit und Einfachheit festlegen, dass die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft Aufgaben hinsichtlich der im § 131 Abs 1 Z 1 und Z 2 geregelten Angelegenheiten durchzuführen hat.

Aufgrund der Einführung einer Qualitätskontrolle für technische Unterwegskontrollen gemäß § 58 KFG 1967 in Verbindung mit § 131 Abs. 1 Z 1 und 2 KFG 1967 gemäß der 32. KFG-Novelle, BGBl. I Nr. 40/2016 sowie der hierfür relevanten unions- und nationalrechtlichen Bestimmungen ist eine qualitätsvolle Planung, Durchführung und Evaluierung von technischen Unterwegskontrollen einschließlich der Mitwirkung an der Qualitätskontrolle sowie des Berichts- und Informationswesens sicherzustellen.

Mit der vom Bund errichteten Gesellschaft „Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft“ steht dem BMVIT ein in der Fläche operativ tätiger Kooperationspartner zur Verfügung, mit dem die vom BMVIT bundesweit und in der unionsweiten Zusammenarbeit abzudeckenden Anforderungen der Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit und Einfachheit bestmöglich bewältigt werden können.

Der Inhalt der der gegenständlich zu erlassenden Verordnung umfasst insbesondere die näheren Festlegungen betreffend

-- die Mitwirkung bei der Organisation und Durchführung von Peer Reviews und dem Erfahrungsaustausch der technischen Prüfer sowie bei der technischen Schulung von Polizeiorganen zu deren Aufgabenstellung bei der Durchführung von anfänglichen technischen Unterwegskontrollen gemäß Artikel 10 Abs. 1 der Richtlinie 2014/47/EU;

-- die Durchführung des Datenmanagements zu den im Zuge einer technischen Unterwegskontrolle erstellten Prüfberichte oder

-- die Mitwirkung bei der Zusammenarbeit und dem Austausch von Informationen in der Funktion der österreichischen Kontaktstelle gemäß Artikel 17 der Richtlinie 2014/47/EU.

Zu Z 73 (§ 132 Abs. 32):

Hier werden die erforderlichen Übergangsbestimmungen festgelegt.

Für Fahrzeuge, bei denen der Zeitpunkt für die nächste Begutachtung im Zeitraum Jänner bis Mai 2018 liegt, die also beim Inkrafttreten der neuen Regelung über die Begutachtungsfristen bereits in der dann nicht mehr existierenden Toleranzfrist sind, wird eine Übergangsbestimmung geschaffen, dass bei diesen Fahrzeugen die Begutachtung auch in der Zeit bis zum Ablauf des vierten dem vorgesehenen Zeitpunkt folgenden Kalendermonates vorgenommen werden darf.

Zu Z 74 (§ 134 Abs. 1):

Redaktionelle Anpassung. Der veraltete Ausdruck „Arrest bzw. „Arreststrafe“ wird durch den Ausdruck „Freiheitsstrafe ersetzt.

Zu Z 75 (§ 134 Abs. 1 und 1a):

Der Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 wird durch den Verweis auf die aktuelle Verordnung (EU) Nr. 165/2014 ersetzt.

Zu Z 76 (§ 134 Abs. 1b):

Einerseits wird der Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 durch den Verweis auf die aktuelle Verordnung (EU) Nr. 165/2014 ersetzt. Andererseits wird berücksichtigt, dass die Verordnung (EU) 2016/403 den Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG geändert hat und eine neue, vierte Kategorie von „schwersten Verstößen“ eingeführt hat. Für diese Kategorie der schwersten Verstöße wird eine Mindeststrafe von 400 Euro vorgesehen. Diese Verstöße betreffen zB Überschreitung der täglichen Lenkzeit von 9 Std. um mindestens 50 % ohne Fahrtunterbrechung oder Ruhezeit von mindestens 4,5 Stunden, Überschreitung der wöchentlichen Lenkzeit um mindestens 25 % (somit mehr als 70 Stunden wöchentliche Lenkzeit), Fehlen oder Nichtbenutzung eines Fahrtschreibers oder Verwendung einer gefälschten Fahrerkarte.

Zu Z 77 (§ 134 Abs. 1c):

Durch diese Ergänzung wird unmissverständlich klargestellt, dass sich die Strafdrohung auf jedes einzelne Fahrzeug bezieht, wenn die Verstöße mehrere Fahrzeuge betreffen.

Zu Z 78 (§ 134 Abs. 3 erster Satz und zweiter Satz) und zu Z 80 (§ 134 Abs. 4 und 5):

Es erfolgen redaktionelle Anpassungen der Verweise.

Zu Z 79 (§ 134 Abs. 3c und 3d):

Zur leichteren Verfolgung von Verstößen gegen das sog Handyverbot und gegen die Gurt- bzw. Helmpflicht werden die entsprechenden Strafbestimmung erweitert. Es sollte Strafbarkeit auch dann gegeben sein, wenn der Verstoß auf einem Beweisfoto wegen einer anderen Übertretung, wie zB Radarfoto wegen Geschwindigkeitsüberschreitung oder Foto einer Rotlichtkamera, einwandfrei erkennbar ist.

Da Verstöße gegen das sog Handyverbot numehr auch in den Deliktskatalog für Probeführerscheinbesitzer im Führerscheingesetz aufgenommen worden sind, muss sichergestellt werden, dass auch im Falle einer Organstrafverfügung die Behörde informiert wird, da sie eine Nachschulung anordnen muss.

Zu Z 81 (§ 134a Abs. 3):

Auch hier wird der Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 durch den Verweis auf die aktuelle Verordnung (EU) Nr. 165/2014 ersetzt.

Zur Vermeidung von Missverständnissen, wird im letzten Satz klargestellt, dass aufgrund der Weitergeltung von Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 gemäß Art. 46 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 der Anhang IB der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, auf den in den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen einige Male verwiesen wird, als Anhang IB der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 zu gelten hat.

Zu Z 82 (§ 135 Abs. 31):

Hier wird das Inkrafttreten geregelt.

Zu Z 83 (§ 136 Abs. 1 lit. h):

Die bisherige Vollzugsbestimmung, bei der das Einvernehmen mit dem BMI herzustellen ist, wird um die neue Bestimmung des § 58a Abs. 4 erweitert.

Zu Z 84 (§ 136 Abs. 5):

Der Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 wird durch den Verweis auf die aktuelle Verordnung (EU) Nr. 165/2014 ersetzt.

