

Vorblatt

Ziel(e)

- Erleichterung der Vorgangsweise gegen missbräuchliche Verwendung von Probefahrerkennzeichen und Fahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen
- Vereinfachung des Systems der Nichthaftungsanzeigen durch die Versicherer an die Behörden
- Schaffung von Maßnahmen gegen Manipulation von Kilometerständen

Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme(n):

- Schaffung einer Deckungsevidenz als Clearingstellen hinsichtlich der Versicherungsbestätigungen und Nichthaftungsanzeigen
- Erleichterung der Vorgangsweise gegen missbräuchliche Verwendung von Probefahrerkennzeichen und Fahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen
- Veränderung des Kilometerstandes wird im KFG ausdrücklich verboten und mit einer verwaltungsstrafrechtlichen Sanktion versehen.

Wesentliche Auswirkungen

Die Einrichtung der Deckungsevidenz führt zu einer Entlastung der Behörden, da ca. 150.000 Nichthaftungsanzeigen im Jahr wegfallen. Allerdings entfallen auch die Gebühren für die Nichthaftungsanzeigen gem. § 61 Abs. 4 KFG.

Weiters ist eine Reduktion der Verwaltungslasten für Bürger damit verbunden, da bei ca. 300.000 Fällen der Wiederausfolgung von hinterlegten kennzeichentafeln keine Versicherungsbestätigung vorgelegt werden muss.

Das ausdrückliche Verbot der Tachomanipulationen sollte positive Auswirkungen auf die Konsumenten haben (Gebrauchtwagenpreise).

Finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt und andere öffentliche Haushalte:

Durch die Deckungsevidenz als Clearingstelle verringert sich der Aufwand mit den Nichthaftungsanzeigen.

-- Im Jahr 2013 ergingen 107.867 Anzeigen gem. § 61 Abs. 3 KFG von den Versicherern an die Behörden, die diese Anzeigen erfassen und allenfalls gemäß § 44 Abs. 1 lit. b KFG ein Verfahren zur Aufhebung der Zulassung einleiten mussten, sofern nicht innerhalb eines Monats eine Verständigung durch den Versicherer erfolgt ist, dass seine Verpflichtung zur Leistung wieder besteht.

Im neuen System entfallen diese Anzeigen an die Behörden, was zu einer Aufwandsverringering führt.

Wenn man von einem zeitlichen Aufwand von durchschnittlich ca. 10 Minuten pro Anzeige gem. § 61 Abs. 3 ausgeht, so bedeutet das bei 107.867 Anzeigen einen zeitlichen Aufwand von ca. 17.800 Stunden. In der Regel werden solche Anzeigen von C-Bediensteten bearbeitet. Bei einem zugrunde gelegten Stundenaufwand von 24,027 Euro bedeutet das insgesamt eine Reduktion von ca. 429.000 Euro.

-- Im Jahr 2013 ergingen 215.745 Anzeigen gem. § 61 Abs. 4 KFG von den Versicherern an die Behörden, die diese Anzeigen erfassen und gemäß § 44 Abs. 1 lit. c KFG ein Verfahren zur Aufhebung der Zulassung einleiten mussten. In 172.929 Fällen gab es einen automatischen Versicherungswechsel.

Nach Einrichtung der Deckungsevidenz werden nur mehr die Fälle angezeigt, in denen kein haftender Versicherer besteht. In Fällen, wo nach einem Versicherungswechsel ein anderer haftender Versicherer aufscheint, erfolgt keine Anzeige an die Behörde.

Daraus folgt, dass die 172.929 Anzeigen, wo es zu einem Versichererwechsel gekommen ist, wegfallen, was zu einer Aufwandsverringering führt, der sich nur schwer abschätzen lässt, da die Behörde in den Fällen, wo bereits ein anderer haftender Versicherer aufscheint, keine weiteren Veranlassungen trifft. Es entfällt die Registrierung und Ablage dieser Mitteilungen.

Bei geschätztem Aufwand von 2 Minuten ergibt das bei ca. 170.000 Anzeigen insgesamt ca. 5.600 Stunden und eine Reduktion von ca. 136.000 Euro.

Insgesamt somit ca. 565.000 Euro.

Allerdings fällt auch die Vergebühung der Nichthaftungsanzeigen gem. § 61 Abs. 4 KFG weg. Derzeit sind diese mit 14,30 zu vergebühren. Wenn es bei 215.745 Nichthaftungsanzeigen gem. § 61 Abs. 4 KFG in 172.929 Fällen zu einem automatischen Versichererwechsel gekommen ist, würden 172.929 solcher Anzeigen entfallen.

Das ergibt eine Einnahmenminderung von ca. 2,4 Millionen Euro für den Bund.

Finanzielle Auswirkungen

Maßnahme	2015	2016	2017	2018	2019
Deckungsevidenz	0	-565.000	0	0	0
		Einnah- menausfall			
		2.400.000			

Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Bürger/innen:

Durch die Einrichtung einer Deckungsevidenz scheint der haftende Versicherer dort auf und die Vorlage einer Versicherungsbestätigung entfällt. Bei ca. 300.000 Wiederausfolgungen pro Jahr bedeutet das ca. eine Reduktion von insgesamt 50.000 Stunden.

In den weiteren Wirkungsdimensionen gemäß § 17 Abs. 1 BHG 2013 treten keine wesentlichen Auswirkungen auf.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union:

Die vorgesehenen Regelungen fallen nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens:

Keine

Wirkungsorientierte Folgenabschätzung

Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird (32. KFG-Novelle)

Einbringende Stelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit)

Laufendes Finanzjahr: 2015

Inkrafttreten/ 2016

Wirksamwerden:

Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag

Das Vorhaben trägt dem Wirkungsziel „Verbesserung der Verkehrssicherheit“ der Untergliederung 41 Verkehr, Innovation und Technologie bei.

Problemanalyse

Problemdefinition

1. Es gibt immer wieder missbräuchliche Verwendung von Fahrzeugen mit Probefahrerkennzeichen und von Fahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen. Dadurch wird versucht der Entrichtung der Normverbrauchsabgabe oder der Kfz-Steuer zu entgehen.
2. Derzeit ist in § 61 Abs. 3 KFG vorgesehen, dass der Versicherer die Behörde in jedem Fall zu verständigen hat, wenn der Versicherungsnehmer mit der Bezahlung der Versicherungsprämie in Verzug ist. Das führt zu großem Aufwand bei den Behörden. Außerdem gibt es im Falle von Versichererwechsel manchmal unklare Fälle, welcher Versicherer tatsächlich haftet und es gibt Verfahren zur Aufhebung der Zulassung, obwohl es einen haftenden Versicherer gibt.
3. Es ist sehr einfach möglich den Kilometerstand eines Fahrzeuges zu manipulieren. Es gibt Schätzungen der EU-Kommission, wonach 5 bis 12 Prozent der Gebrauchtwagen einen manipulierten Kilometerstand aufweisen. Das führt zu überhöhten Preisen für Gebrauchtwagen.

Nullszenario und allfällige Alternativen

1. Ohne bessere Rahmenbedingungen, um gegen missbräuchliche Verwendung von Fahrzeugen mit Probefahrerkennzeichen oder Fahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen vorzugehen, würden die Missbrauchsfälle zunehmen.
2. Die Behörden würden weiterhin eine große Zahl von Anzeigen gemäß § 61 Abs. 3 KFG erhalten und müssten Verfahren einleiten, obwohl es in den meisten Fällen ohnedies einen haftenden Versicherer gibt.
3. Die Manipulation von Kilometerständen würde nicht abnehmen und die Konsumenten müssten weiterhin überhöhte Preise für Gebrauchtwagen bezahlen.

Interne Evaluierung

Zeitpunkt der internen Evaluierung: 2018

Evaluierungsunterlagen und -methode: Die interne Evaluierung wird 2018 anhand von Erfahrungsberichten der Kontrollorgane und der Behörden, insbesondere Finanzbehörden sowie hinsichtlich der Deckungsevidenz des Versicherungsverbandes und hinsichtlich der Tachomanipulationen der Autofahrerclubs durchgeführt.

Ziele

Ziel 1: Erleichterung der Vorgangsweise gegen missbräuchliche Verwendung von Probefahrerkennzeichen und Fahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen

Beschreibung des Ziels:

Die Behörden bzw. die Kontrollorgane sollen gezielt gegen missbräuchliche Verwendung von Probefahrerkennzeichen und Fahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen vorgehen können, um solche Fälle zu reduzieren.

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
geschätzte Missbrauchsfälle 2015	geschätzte Missbrauchsfälle 2019

Ziel 2: Vereinfachung des Systems der Nichthaftungsanzeigen durch die Versicherer an die Behörden

Beschreibung des Ziels:

Durch die vorgeschaltete Clearingstelle soll in der Deckungsevidenz geklärt werden, ob es einen haftenden Versicherer gibt und die Verständigung der Behörde soll nur dann erfolgen, wenn es keinen haftenden Versicherer gibt.

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Anzahl der Anzeigen gemäß § 61 Abs. 3 KFG	Anzahl der Anzeigen gemäß § 61 Abs. 3 KFG
Anzahl der Anzeigen gemäß § 61 Abs. 4 KFG	Anzahl der Anzeigen gemäß § 61 Abs. 4 KFG

Ziel 3: Schaffung von Maßnahmen gegen Manipulation von Kilometerständen

Beschreibung des Ziels:

Es sollen Maßnahmen gesetzt werden, um gegen unzulässige Veränderung des Kilometerstandes vorgehen zu können.

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
geschätzte Anzahl der Fahrzeuge mit manipuliertem Kilometerstand	geschätzte Anzahl der Fahrzeuge mit manipuliertem Kilometerstand im Jahr 2019

Maßnahmen

Maßnahme 1: Schaffung einer Deckungsevidenz als Clearingstellen hinsichtlich der Vesriche-rungsbestätigungen und Nichthaftungsanzeigen

Beschreibung der Maßnahme:

Seitens der Gemeinschaftseinrichtung der Versicherungsunternehmen Österreichs (Versicherungsver-band) wird eine Deckungsevidenz geschaffen, die als Clearingstelle der Zulassungsevidenz vorgeschaltet ist.

Dadurch können die Meldungen an die Behörden über das Bestehen einer Haftpflichtversicherung stark reduziert werden, da in dieser Deckungsevidenz geklärt wird, ob ein Versicherer besteht und die Nicht-haftungsanzeigen an die Behörden nur dann ergehen, wenn kein haftender Versicherer aufscheint.

Umsetzung von Ziel 2

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
Anzahl der Anzeigen gem. § 61 Abs. 3 KFG im Jahr 2015	Anzahl der Anzeigen gem. § 61 Abs. 3 KFG im Jahr 2019
Anzahl der Anzeigen gem. § 61 Abs. 4 KFG im Jahr 2015	Anzahl der Anzeigen gem. § 61 Abs. 4 KFG im Jahr 2019

Maßnahme 2: Erleichterung der Vorgangsweise gegen missbräuchliche Verwendung von Probe-fahrtenkennzeichen und Fahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen

Beschreibung der Maßnahme:

Einerseits wird die Erteilung einer Probefahrtbewilligung an das zusätzliche Kriterium geknüpft, dass gegen die Vergabe an den Antragsteller keine steuerlichen Bedenken bestehen und andererseits wird den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes die Befugnis eingeräumt, bei missbräuchlicher Verwendung der Probefahrtenkennzeichen die Kennzeichentafeln sofort abzunehmen.

Durch die Änderung des § 82 Abs. 9 KFG soll es den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes er-leichtert werden, Kontrollmitteilungen an die zuständigen Stellen des Bundesministeriums für Finanzen zu übermitteln. Die Mitteilung soll bereits erfolgen, wenn eine Übertretung des § 82 Abs. 8 KFG vermu-tet wird und nicht erst, wenn eine solche festgestellt wird.

Umsetzung von Ziel 1

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
geschätzte Missbrauchsfälle 2015	geschätzte Missbrauchsfälle 2019

Maßnahme 3: Veränderung des Kilometerstandes wird im KFG ausdrücklich verboten und mit einer verwaltungsstrafrechtlichen Sanktion versehen.

Beschreibung der Maßnahme:

Veränderung des Kilometerstandes wird ausdrücklich verboten. Wird eine Veränderung des Kilometer-standes festgestellt, so kann eine Verwaltungsstrafe verhängt werden.

Umsetzung von Ziel 3

Wie sieht Erfolg aus:

Ausgangszustand Zeitpunkt der WFA	Zielzustand Evaluierungszeitpunkt
geschätzte Anzahl der Fahrzeuge mit manipulier-tem Kilometerstand	geschätzte Anzahl der Fahrzeuge mit manipulier-tem Kilometerstand im Jahr 2019

Abschätzung der Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen für alle Gebietskörperschaften und Sozialversicherungsträger

- Langfristige finanzielle Auswirkungen

Aus dem Vorhaben ergeben sich keine langfristigen finanziellen Auswirkungen für Bund, Länder, Ge-meinden und Sozialversicherungsträger.

Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Bürger/innen und für Unternehmen

Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Bürger/innen

Durch die Einrichtung einer Deckungsevidenz scheint der haftende Versicherer dort auf und die Vorlage einer Versicherungsbestätigung entfällt. Bei ca. 300.000 Wiederausfolgungen pro Jahr bedeutet das ca. eine Reduktion von insgesamt 50.000 Stunden.

Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Unternehmen

Das Vorhaben hat keine wesentlichen Auswirkungen auf die Verwaltungslasten für Unternehmen.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

Der Entwurf der 32. KFG-Novelle enthält folgende Schwerpunkte:

1. Das Verändern des Kilometerstandes eines Fahrzeuges („Tachomanipulation“) wird unter Sanktion gestellt.
2. Wenn Fälschungen bzw. Verfälschungen von Sondertransportbewilligungen festgestellt werden, so soll der Antragsteller eine bestimmte Zeit lang keine Bewilligungen erhalten bzw. bestehende Dauerbewilligungen sollen aufgehoben werden.
3. Klarere Vorschriften, um gegen missbräuchliche Verwendung von Probefahrtenkennzeichen und Fahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen besser vorgehen zu können.
4. Schaffung einer sog. Deckungsevidenz, die der Zulassungsevidenz vorgeschaltet wird und in der als Clearingstelle nach definierten Regeln die Handhabung der Haftungs- und Nichthaftungserklärungen der Versicherungsunternehmen geregelt wird. Der Behörde gegenüber soll immer nur genau ein haftender Versicherer mitgeteilt werden und in der Zulassungsevidenz eingetragen sein. Nur für den Fall, dass kein haftender Versicherer besteht, erfolgt eine Mitteilung an die Behörde zwecks Einleitung eines Zulassungs-Aufhebungsverfahrens. Dadurch können sehr viele Anzeigen nach dem bisherigen § 61 Abs. 3 KFG an die Behörden entfallen.
5. Daneben werden noch einige Vereinfachungen bei der Ausstellung von Zulassungsscheinen vorgenommen. Auf der Chipkartenzulassungsbescheinigung soll kein Vermerk betreffend Wechselkennzeichen angebracht werden und die Ausgabe von roten Kennzeichentafeln soll im Zulassungsschein nicht mehr vermerkt werden. Daneben werden noch eine Reihe von redaktionellen Anpassungen vorgenommen.

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 Abs. 1 Z 15b):

Die Definition des Leichtmotorrades kann entfallen. Im Führerscheinrecht ist der Umfang der Lenkberechtigungskategorie A2 exakt beschrieben (§ 2 Abs. 1 Z 3 FSG) und es wird nicht auf „Leichtmotorrad“ abgestellt.

Zu Z 2 (§ 2 Abs. 1 Z 22a):

Es erfolgt eine redaktionelle Richtigmstellung. Der Verweis auf Z 18 geht ins Leere, da die Z 18 (früher Invalidenkraftfahrzeuge) bereits durch die 31. KFG-Novelle entfallen ist.

Zu Z 3 (§ 2 Abs. 1 Z 23):

Es gibt Fahrzeuge (zB Mährescher) die alternativ auch mit einem Raupenfahrwerk auf der 1. Achse und einer max. Bauartgeschwindigkeit von 20 km/h erhältlich sind. Aufgrund der bisherigen Definition („... das nicht oder nicht ausschließlich auf Rädern läuft ...“) sind solche Fahrzeuge als Sonderkraftfahrzeuge einzustufen, aber eigentlich handelt es sich um eine selbstfahrende Arbeitsmaschine.

Diese unterschiedliche Einstufung hat unterschiedliche Auswirkungen, zB auch auf die wiederkehrende Begutachtung. Gemäß § 57a Abs. 1 Z 3 sind selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h von der wiederkehrenden Begutachtung ausgenommen. Sonderkraftfahrzeuge sind hingegen nicht ausgenommen. Um derartige Auswirkungen zu vermeiden, soll die Einstufung als Sonderkraftfahrzeug nur in den Fällen erfolgen, in denen das Fahrzeug in keine andere Kategorie fällt bzw. unter keine andere Definition subsumierbar ist.

Zu Z 4 (§ 15 Abs. 3 Z 13):

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

Zu Z 5 (§ 20 Abs. 1 Z 4 lit. g):

Warnleuchten mit blauem Licht sollen auch für Straßenaufsichtsorgane, die zur Ausleitung von Fahrzeugen zur Kontrolle eingesetzt werden, verwendet werden dürfen.

Zu Z 6 (§ 20 Abs. 1 Z 4 lit. j):

Weiters sollen Warnleuchten mit blauem Licht auch an Fahrzeugen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes angebracht werden dürfen.

Mit dem Unfalluntersuchungsgesetz, BGBl. I Nr.123/2005 idF BGBl. I Nr. 40/2012 wurden die Richtlinie 2004/49/EG über die Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Einhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit), ABl. Nr. L 164 vom 30.4.2004 S. 44, die Richtlinie 2009/18/EG zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 1999/35/EG des Rates und der Richtlinie 2002/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, ABl. Nr. L 131 vom 28.05.2009 S. 114 umgesetzt sowie Vorschriften zur Durchführung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 erlassen.

Die in diesen Bestimmungen vorgesehenen Untersuchungen von Unfällen und Störungen in den Verkehrsbereichen Eisenbahn, Zivilluftfahrt, Schifffahrt und Seilbahnen durch eine ständig eingerichtete unabhängige Untersuchungsstelle werden in Österreich von der in der Bundesanstalt für Verkehr eingerichteten Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes durchgeführt (SUB). Die Untersuchungsstelle ist in Wien zentral ohne Außenstellen eingerichtet.

Die Republik Österreich hat sich verpflichtet, die gemeinschaftsrechtlichen Verpflichtungen und internationalen Standards im Zusammenhang mit einer unabhängigen Untersuchung von Unfällen und Störungen gewissenhaft zu erfüllen und dafür Sorge zu tragen, dass unter Beachtung der geltenden Rechtsvorschriften über die Befugnisse der für das Strafverfahren wegen gerichtlich strafbarer Handlungen zuständigen Stellen eine unabhängige Unfalluntersuchung bzw. Unfallforschung nach bestmöglichen Bedingungen erfolgen kann.

Im Bereich von Unfällen mit Personenschaden besteht die unbedingte Pflicht zur Koordinierung der Ermittlungen zwischen der SUB und der zuständigen Staatsanwaltschaft. Daraus folgt einerseits das Verbot der Behinderung strafrechtlicher Ermittlungen, andererseits darf auch der eigenständige und unabhängige Untersuchungsauftrag der SUB nicht eingeschränkt werden; deren Verpflichtung zur unverzüglichen Durchführung der Untersuchungen (siehe § 6 Abs. 1 UUG 2005) muss auch im Fall der Einleitung strafrechtlicher Ermittlungen im Sinne des wechselseitigen Kooperations- und Berücksichtigungsgebots (siehe Art. 22 B-VG) gewahrt werden.

Auch wenn die Ermittlungen zu Unfallgeschehen durch die Justiz und die Sicherheitsuntersuchungsverfahren durch die SUB unterschiedliche Ziele verfolgen, so ist eine gemeinsame Befundaufnahme und ein koordiniertes Vorgehen unbedingt erforderlich, wobei eine sofortige Befundaufnahme am Unfallort von immanenter Bedeutung für die Erforschung der Unfallursache ist.

Zu Z 7 (§ 20 Abs. 7), Z 8 (§ 24 Abs. 4), Z 9 (§ 24 Abs. 8) und Z 11 (§ 31 Abs. 2):

Da sich die Bundesanstalt für Verkehr aus dem Bereich der Gutachtenserstattung bzw. wiederkehrenden Prüfung von Kontrollgeräten zurückzieht, muss auch die Nennung der Bundesanstalt für Verkehr in diesen Bestimmungen entfallen.

Zu Z 10 (§ 24 Abs. 11):

Manipulation am Kilometerzähler bzw. am Kilometerstand („Tachomanipulation“) wird ausdrücklich für unzulässig erklärt und somit eine verwaltungsstrafrechtliche Sanktion ermöglicht. Da der Kilometerstand stets die tatsächliche Fahrleistung des Fahrzeugs wiedergeben soll, wird weiters geregelt, dass im Falle einer Reparatur oder Tausches des Kilometerzählers der bisherige Kilometerstand einzustellen ist.

Zu Z 12 (§ 31a Abs. 3):

Es handelt sich um eine redaktionelle Korrektur eines Verweisfehlers.

Zu Z 13 (§ 34 Abs. 6):

Die derzeitige gesetzliche Grundlage für eine Ausnahmeverordnung sieht eine solche nur zum Zwecke der Erprobung und für einen begrenzten Zeitraum von längstens 5 Jahren vor. Das soll nunmehr um den Tatbestand „besondere Gegebenheiten, unter denen diese Fahrzeuge verwendet werden“ und um die Möglichkeit einer unbefristeten Ausnahmeregelung erweitert werden.

Zu Z 14 (§ 37 Abs. 2):

Der Begriff „Hauptniederlassung“ wird durch den Begriff „Betriebsstätte“ ersetzt. Damit soll auch ausländischen Unternehmen ermöglicht werden, Fahrzeuge im Rahmen des normalen Zulassungsverfahrens nicht nur vorübergehend (§ 38 KFG) zuzulassen, wenn als Inlandsbezug eine Betriebsstätte vorliegt.

Zu Z 15 (§ 40 Abs. 1 lit. a):

Es entfällt die Fiktion des dauernden Standortes Wien für Fahrzeuge der Post.

Zu Z 16 (§ 40 Abs. 4):

Es wurde in letzter Zeit bei Kontrollen festgestellt, dass Sondertransportbescheide ge- bzw. verfälscht worden sind und zB bestimmte Auflagen entfernt worden sind. Derzeit besteht keine Grundlage im KFG, einem Unternehmen, das nachweislich mehrfach solche Bewilligungen gefälscht hat, die Ausstellung neuer Bewilligungen zu verweigern bzw. bestehende Bewilligungen abzuerkennen.

Es wird daher eine Regelung ähnlich wie 45 Abs. 6a KFG betreffend Missbrauch von Probefahrtbewilligungen geschaffen, um in solchen Fällen in Hinkunft zumindest für einen gewissen Zeitraum die Ausstellung von neuen Sondertransportbewilligungen verweigern zu können sowie bereits ausgestellte Bewilligungen aufheben zu können.

Zu Z 17 (§ 40 Abs. 5):

Es erfolgt eine ausdrückliche Regelung, dass auch die Daten der vom BM für LVS zugelassenen Fahrzeuge an das KZR des BMI übermittelt werden.

Zu Z 18 (§ 40a Abs. 3):

Die Erfahrungen der ermächtigten Versicherer haben gezeigt, dass es aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (Sitz der großen Kfz-Händler in den und rund um die Ballungszentren) sinnvoll wäre, Ausdehnungen der Ermächtigungen über das derzeit vorgesehene Ausmaß hinaus zuzulassen.

Es soll daher im Sinne der Vereinfachung für die Antragsteller in Hinkunft möglich sein, die Ermächtigung auch auf nicht angrenzende Behördensprengel im selben Bundesland auszudehnen.

Zu Z 19 (§ 40a Abs. 5 Z 25) und Z 20 (§ 40a Abs. 5 Z 26):

Bei den Aufgaben der Zulassungsstellen wird die Ersichtlichmachung einer neuen Versicherungsbestätigung in der Deckungsevidenz bzw. die Entgegennahme einer Anzeige gemäß § 61 Abs. 3 oder 4 und die Ersichtlichmachung dieses Umstandes in der Deckungsevidenz berücksichtigt.

Zu Z 21 (§ 40a Abs. 6):

Die Behörde soll die Möglichkeit erhalten, eine Zulassung aufzuheben, wenn die Zulassungsstelle einschlägige Vorschriften übersehen bzw. außer Acht gelassen hat und somit eine rechtswidrige Zulassung vorgenommen hat.

Zu Z 22 (§ 41 Abs. 7):

Der Vermerk betreffend Wechselkennzeichen im Zulassungsschein/Zulassungsbescheinigung soll entfallen. Dadurch ist es nicht notwendig stets eine neue Zulassungsbescheinigung auszustellen, wenn Fahrzeuge auf ein Wechselkennzeichen „zusammengemeldet“ werden. Bei einer Zulassungsbescheinigung im Scheckkartenformat bedeutet das eine Kostenersparnis von 19,80 Euro.

Zu Z 23 (§ 44 Abs. 1 lit. b):

Die bisherige Bestimmung, wonach die Behörde ein Verfahren zur Aufhebung der Zulassung einzuleiten hat, wenn der Versicherer des Fahrzeuges eine Anzeige gemäß § 61 Abs. 3 erstattet hat, kann im Hinblick auf das durch die Schaffung der Deckungsevidenz geänderte System entfallen.

Zu Z 24 (§ 44 Abs. 1 lit. c):

Es erfolgt eine Anpassung im Hinblick auf das durch die Schaffung der Deckungsevidenz geänderte System. Wenn in der Clearingstelle kein haftender Versicherer festgestellt werden kann, dann verständigt die Gemeinschaftseinrichtung der zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung berechtigten Versicherer (Versicherungsverband) die Behörde, die dann die Zulassung aufhebt.

Zu Z 25 (§ 44 Abs. 3):

Es erfolgt eine redaktionelle Änderung. Der Begriff „Berufung“ wird durch „Beschwerde“ ersetzt.

Zu Z 26 (§ 45 Abs. 1 Z 1):

Es werden zulässigerweise auch Überführungen von unbeladenen und idR fabriksneuen Fahrzeugen der Klassen M2, M3, N2 oder N3 gewerbsmäßig im Auftrag von Nutzfahrzeugherstellern oder Nutzfahrzeughändlern mit Probefahrerkennzeichen durchgeführt.

Da es diesbezüglich in letzter Zeit Unsicherheiten über die Zulässigkeit solcher Fahrten gegeben hat, soll nunmehr eine ausdrückliche Klarstellung erfolgen.

Die davon erfassten Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2 und N3 werden üblicherweise auf eigener Achse überstellt, weil eine Überstellung mittels Anhänger oder Fahrzeugtransporter wegen der Höhe in der Regel nicht möglich ist (zulässige Höhe ist 4 m). Bei Fahrzeugen der Klasse M1 und N1 stellt sich diese Problematik nicht, da diese mittels Fahrzeugtransporter überstellt werden können.

Zu Z 27 (§ 45 Abs. 3 Z 4):

Eine zusätzliche Voraussetzung für die Bewilligung eines Probekennzeichens ist eine Unbedenklichkeitsbescheinigung des zuständigen Finanzamtes. Dabei wird geprüft, ob der Antragsteller die in Abs. 3 Z 1 genannten Tätigkeiten ausübt und steuerlich mit diesen Tätigkeiten erfasst ist.

Zu Z 28 (§ 45 Abs. 6a):

Die bisherige Formulierung von Abs. 6a führte dazu, dass nur wiederholtes rechtswidriges Verwenden der Probekennzeichen zu spürbaren Folgen für den Berechtigten führte. Die nunmehrige geänderte Formulierung ermöglicht es den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes unmittelbar tätig zu werden. Jedoch können über Antrag bei der ausstellenden Behörde die eingezogenen Kennzeichen wieder ausgefolgt werden, wenn nach Prüfung der Voraussetzungen gemäß § 45 Abs. 3 KFG festgestellt wird, dass ein Anspruch auf Bewilligung eines Probekennzeichens besteht. Demgegenüber werden die Kennzeichen auch bei Vorliegen der Voraussetzungen gemäß § 45 Abs. 3 KFG endgültig eingezogen und die Bewilligung aufgehoben, wenn ein wiederholter Missbrauch stattfindet.

Zu Z 29 (§ 47 Abs. 1):

Aufgrund der bisherigen Regelung des § 47 Abs. 1 dritter Satz sind die in der Zulassungsevidenz gespeicherten Daten nach sieben Jahren ab Abmeldung, Aufhebung oder Erlöschen der Zulassung des Fahrzeuges zu löschen.

In letzter Zeit bereitet das aber zunehmend Probleme, da verstärkt alte Fahrzeuge, die bereits länger als sieben Jahre abgemeldet waren, ins Ausland verkauft werden, oder Duplikate des Typenscheines benötigt werden. Da die Daten nach sieben Jahren nach der Abmeldung gelöscht werden, macht das dann Probleme bei Bestätigungen für die Erstellung eines Typenscheinduplikates oder bei der Rückfrage einer ausländischen Zulassungsbehörde, da keinerlei Auskünfte betreffend ein solches Fahrzeug gegeben werden können.

Daher sollen die Daten nach sieben Jahren ab der Abmeldung nur gelöscht werden, wenn eine Verschrotungsbestätigung vorliegt.

Zu Z 30 (§ 47 Abs. 4):

Der Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger hat darauf hingewiesen, dass die Krankenversicherungsträger gemäß § 41a ASVG Sozialversicherungsprüfungen durchzuführen haben. Dabei ist von diesen auch eine Lohnsteuerprüfung nach § 86 EstG 1988 durchzuführen und das Prüforgan des Krankenversicherungsträgers ist in diesen Fällen als Organ des für die Lohnsteuerprüfung zuständigen Finanzamtes tätig (§ 41a Abs. 4 ASVG). Das Prüforgan hat u.a. auch zu ermitteln, ob Dienstgeberinnen bzw. Dienstgeber ihren Dienstnehmerinnen oder Dienstnehmern ein Kraftfahrzeug zur Privatnutzung überlassen haben und dieser geldwerte Vorteil („Sachbezüge“) der Beitrags – bzw. Steuerpflicht unterzogen wurde.

Im Rahmen der Prüfungsvorbereitung ist daher die Ermittlung der auf die Dienstgeberinnen und Dienstgeber zugelassenen Kraftfahrzeuge notwendig und eine wesentliche Voraussetzung zur Erfüllung des gesetzlichen Prüfungsauftrages. Daher sollen die Krankenversicherungsträger auch eine Möglichkeit der Abfrage aus der zentralen Zulassungsevidenz erhalten.

Zu Z 31 (§ 47 Abs. 4a):

Einerseits erfolgt lediglich eine redaktionelle Anpassung durch Entfall des Verweises auf den mittlerweile entfallenen Abs. 4b und andererseits wird diese zentrale Evidenz ausdrücklich als zentrale Zulassungsevidenz bezeichnet.

Zu Z 32 (§ 47 Abs. 4b und 4c):

zu § 47 Abs. 4b:

Hier wird die Grundlage für die zentrale Deckungsevidenz, die von der Gemeinschaftseinrichtung der zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung berechtigten Versicherer geführt wird, geschaffen.

Diese Deckungsevidenz wird als Clearingstelle eingerichtet, in der nach definierten Regeln die Handhabung der Haftungs- und Nichthaftungserklärungen der Versicherungsunternehmen verwaltet wird. Der Behörde soll immer nur genau ein haftender Versicherer mitgeteilt werden (in der Zulassungsevidenz eingetragen sein). Nur für den Fall, dass kein haftender Versicherer besteht, erfolgt eine Mitteilung an die Behörde zwecks Einleitung eines Zulassungs-Aufhebungsverfahrens.

zu § 47 Abs. 4b:

Liegengebliebene Fahrzeuge stellen oft auch eine gewisse Gefährdung im Straßenverkehr dar. Je schneller diese von der Straße gebracht werden können und je weniger geschleppt werden müssen, desto besser. Wenn die technischen Daten eines Fahrzeuges bereits vor der Anfahrt zu einer Panne bekannt sind, kann die Abwicklung schneller erfolgen (durch Vorauswahl der für das Fahrzeug gültigen Informationen, Wahl des richtigen Einsatzmittels, etc.).

Auch in anderen Staaten, wie zB in England und den Niederlanden haben Pannenfahrer Zugriff auf die technischen Fahrzeugdaten. Dadurch wird die Abwicklung des Pannendienstes erleichtert und beschleunigt.

Derzeit gibt es bei den Autofahrerclubs, die bundesweit organisiert sind, ca. 1 Million Panneneinsätze im Jahr. Datenabfragen werden nicht in allen Fällen erforderlich sein.

Über eine Web-Service Abfrage über das Kennzeichen in der Zulassungsevidenz sollen bestimmte technische Daten abgerufen werden können.

Zu Z 33 (§ 47 Abs. 5):

Redaktionelle Anpassung. Es wird der Verweis auf den neuen Abs. 4b erweitert.

Zu Z 34 (§ 48 Abs. 1a):

Im Zusammenhang mit Polizeikooperationsverträgen mit anderen Staaten ist die Frage der Zulässigkeit der Verwendung von Deckkennzeichen auf ausländischen (zivilen) Polizeifahrzeugen, die zur verdeckten Ermittlung eingesetzt werden, aufgetreten. Es kann in bestimmten Fällen zweckmäßig und erforderlich sein, dass nach Absprache der jeweils zuständigen Polizeidienststellen der beiden Staaten Fahrzeuge aus dem anderen Staat mit heimischen Deckkennzeichen zur verdeckten Ermittlung eingesetzt werden.

Dabei wurde es für am zweckmäßigsten erachtet, eine generelle Regelung im KFG betreffend Deckkennzeichen für ausländische Polizeifahrzeuge zu schaffen, damit keine Probleme im Falle eines Unfalles auftreten können.

Es wird daher eine entsprechende Bestimmung eingefügt, wonach über Antrag einer Landespolizeidirektion oder des BMI Deckkennzeichen auch zur Verwendung auf ausländischen Polizeifahrzeugen, die nicht in Österreich zugelassen sind, und auch nicht als in Österreich zugelassen gelten sollen, zulässig sein soll.

Zu Z 35 (§ 48 Abs. 4):

Da es sich bei der Post um ein privatisiertes Unternehmen handelt, sollen die Fahrzeuge ein „normales“ Kennzeichen mit Behördenbezeichnung und kein Sachbereichskennzeichen erhalten. Bereits zugewiesene Kennzeichen dürfen aber weiter geführt werden.

Zu Z 36 (§ 49 Abs. 3):

Gemäß § 49 Abs. 3 letzter Satz ist die Ausgabe der roten Kennzeichentafeln im Zulassungsschein für das Kraftfahrzeug zu vermerken. Bei der Papierversion des Zulassungsscheines wird ein neuer Zulassungsschein mit diesem Vermerk ohne zusätzliche Kosten für den Antragsteller erstellt. Bei der Chipkartenversion muss eine neue Karte mit diesem Vermerk hergestellt werden. Das bedeutet Kosten von 19,80 Euro. Um diese Ungleichbehandlung zu beseitigen, soll dieser Vermerk im Zulassungsschein entfallen.

Zu Z 37 (§ 49 Abs. 5b):

Redaktionelle Anpassung. Der Verweis im ersten Satz, zweiter Halbsatz muss richtig „Abs. 5a“ und nicht „Abs. 5“ lauten.

Zu Z 38 (§ 52 Abs. 2):

Durch die künftige Ersichtlichmachung in der Deckungsevidenz, dass Versicherungsschutz gegeben ist, kann auf die Vorlage einer Versicherungsbestätigung vor Wiederausfolgung der Kennzeichentafeln verzichtet werden.

Zu Z 39 (§ 56 Abs. 1a) und Z 41 (§ 57 Abs 2):

Da sich die Bundesanstalt für Verkehr aus diesen Tätigkeiten zurückzieht, muss auch die Nennung der Bundesanstalt für Verkehr in diesen Bestimmungen entfallen.

Zu Z 40 (§ 56 Abs. 6):

Vorladungen zu einer besonderen Überprüfung des Fahrzeuges wird zum Teil nicht Folge geleistet, worunter sowohl die Auslastung als auch die Personaleinsatzplanung in den Landesprüfstellen leidet.

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

Es wird nunmehr eine ausdrückliche Regelung geschaffen, dass die Prüfgebühr/Kostenersatz jedenfalls zu entrichten ist, wenn ein vereinbarter Prüftermin unentschuldigt nicht wahrgenommen wird. Kann ein Termin nicht wahrgenommen werden, so wäre er drei Werktage vorher abzusagen. Erfolgt das nicht, so soll die Prüfgebühr/der Kostenersatz fällig werden, um den Aufwand der Behörde abzudecken (Einteilung und Auslastung der Sachverständigen).

Zu Z 42 (§ 57 Abs. 4) und Z 43 (§ 57a Abs. 2 fünfter Satz):

Einerseits entfällt in § 57 Abs. 4 die Nennung der Bundesanstalt für Verkehr.

Andererseits wird in § 57 Abs. 4 und in § 57a Abs. 2 ausdrücklich ein Widerruf der Ermächtigung vorgesehen, wenn eine der für die Erteilung der Ermächtigung erforderlichen Voraussetzungen nicht mehr gegeben ist, zB wenn die Gewerbeberechtigung erlischt.

Zu Z 44 (§ 57a Abs. 3 Z 2), Z 45 (§ 57a Abs. 3 Z 3) und Z 46 (§ 57a Abs. 3 Z 5)

Für landwirtschaftliche Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 40 km/h nicht überschritten werden darf, fallen derzeit unter die 3-2-1-Regelung. Nunmehr wird eine zusätzliche Untergruppe mit dem Begutachtungsintervall von 3-2-2 für solche Anhänger geschaffen. Solche Anhänger werden nicht ständig auf Straßen mit öffentlichem Verkehr eingesetzt und weisen eine geringe Kilometerleistung auf. Durch die Verlängerung des Begutachtungsintervalls von einem auf zwei Jahre ab der 3. Begutachtung, soll ein Anreiz für die Landwirtschaft geschaffen werden, solche Anhänger zu verwenden und zuzulassen.

Zu Z 47 (§ 57c Abs. 5 Z 7):

Die Möglichkeit der Einsichtnahme in die gespeicherten Gutachten im Falle der Ausstellung eines Duplikatgutachtens kann entfallen, da Duplikatgutachten von den ermächtigten Stellen aus der lokalen EBV ausgestellt werden können und nicht aus der zentralen Datenbank.

Um unzulässige Veränderungen des Kilometerstandes eines Fahrzeuges zu erschweren und den Kilometerstand leichter überprüfen zu können, sollen die ermächtigten Stellen stets Einsicht in die in der Begutachtungsplakettendatenbank gespeicherten Kilometerstände aller Fahrzeuge nehmen können.

Zu Z 48 (§ 57c Abs. 5 Z 8):

Abgabenbehörden des Bundes, soweit das zur Wahrnehmung der ihnen übertragenen Aufgaben notwendig ist, sollen auch in die in der Begutachtungsplakettendatenbank gespeicherten Daten Einsicht nehmen können.

Zu Z 49 (§ 61 Abs. 1):

Der bisherige letzte Satz, wonach auf der Versicherungsbestätigung anzugeben ist, dass auf den Versicherungsvertrag österreichisches Recht anzuwenden ist, kann entfallen, da die Angabe dieses Umstandes nunmehr im neuen Abs. 1a bei den Mindestangaben, die eine Versicherungsbestätigung enthalten muss, vorgesehen wird.

Zu Z 50 (§ 61 Abs. 1a):

Es werden die Mindestangaben, die eine Versicherungsbestätigung enthalten muss, ausdrücklich aufgelistet. Versicherungsbestätigungen, die mehr als ein Jahr nach dem Gültigkeitsbeginn noch immer nicht haftungsbegründend sind, werden nicht berücksichtigt.

Zu Z 51 (§ 61 Abs. 3 und 4):

In Abs. 3 entfällt die bisher verpflichtende Anzeige an die Behörde. Ein Versicherer kann (muss aber nicht) im Falle eines Zahlungsverzuges eine Meldung nach § 61 Abs. 3 an die Gemeinschaftseinrichtung (Versicherungsverband) schicken. Diese erstellt dann einen Brief an den Zulassungsbesitzer mit dem Absender der regional zuständigen Zulassungsbehörde, in dem der Kunde aufgefordert wird, die Prämie zu bezahlen. Es entsteht daraus keinerlei sonstige Tätigkeit der Behörde. Ein Versichererwechsel ist nach einer Meldung nach § 61 Abs. 3 nicht möglich.

Gemäß Abs. 4 hat der Versicherer jeden Umstand, der das Nichtbestehen oder die Beendigung der für ein Fahrzeug vorgeschriebenen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung zur Folge hat, nicht wie bisher der Behörde, sondern der Gemeinschaftseinrichtung der zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung berechtigten Versicherer mitzuteilen. Dort wird in der Deckungsevidenz vorerst geprüft, ob nicht eine Versicherungsbestätigung eines anderen Versicherers gespeichert und eingetragen ist. Der jeweils haftende Versicherer wird in der Zulassungsevidenz angezeigt. Sofern kein haftender Versicherer eingetragen, ist, erfolgt die Meldung (Nichthaftungsanzeige) an die zuständige Behörde.

Zu Z 52 (§ 82 Abs. 9):

Die Verwendung des Wortes „vermutet“ an Stelle des Wortes „feststellt“ erleichtert es den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes, Kontrollmitteilungen an die zuständigen Stellen des Bundesministeriums für Finanzen zu übermitteln. Ebenso ist eine kurze Mitteilung der Umstände der Tatbegehung vielfach für die weitergehende Ermittlung des Sachverhaltes unerlässlich.

Zu Z 53 (§ 99 Abs. 5):

Es wird ergänzt, dass bei einspurigen Kraffrädern auch Tagfahrlicht verwendet werden darf.

Zu Z 54 (§ 102 Abs. 3 fünfter Satz):

Es soll ausdrücklich klargestellt werden, dass während des Fahrens neben dem Telefonieren ohne Benutzung einer Freisprecheinrichtung auch jegliche andere Handhabung des Mobiltelefons verboten ist. Ausgenommen wird nur das Verwenden des Navigationssystems des Mobiltelefons, wenn dieses im Fahrzeug befestigt ist. Es werden ja auch in Fahrzeugen eingebaute oder temporär angebrachte Navigationsgeräte verwendet.

Zu Z 55 (§ 102 Abs. 10 erster Satz):

Hier wird die neue aktuelle Önorm für Warnkleidung berücksichtigt.

Zu Z 56 (§ 103 Abs. 1 Z 4 lit. d) und Z 57 (§ 103 Abs. 1 Z 5 lit. f):

Es ist derzeit in § 103 Abs. 1 Z 4 und 5 detailliert geregelt, in welchen Fällen und unter welchen Bedingungen ein Zulassungsbesitzer seinen Omnibus oder Lastkraftwagen oder Sattelkraftfahrzeug vermieten darf. Damit soll einer missbräuchlichen Verwendung solcher Fahrzeuge zu illegaler Personen- oder Güterbeförderung vorgebeugt werden.

Es gibt Fälle, wo eine Fahrschule ein solches Fahrzeug zum Zwecke der Ausbildung benötigt, aber im Hinblick auf die geringe Zahl der Kandidaten eine fixe Anschaffung sich nicht rechnet. Für diese Fälle soll daher die Anmietung eines solchen Fahrzeuges durch eine Fahrschule möglich sein.

Zu Z 58 (§ 105 Abs. 3):

Der Begriff „Unterklasse“ kann entfallen. Weiters müssen bei der Lenkberechtigung der Klasse A auch die Klassen A1 und A2 berücksichtigt werden, weil sonst beim Abschleppen eines A1- oder A2-Motorrades der Lenker des geschleppten Motorrades eine (unbegrenzte) Lenkberechtigung der Klasse A besitzen müsste. Daher kann generell die Lenkberechtigung für die Klasse, in die das Fahrzeug fällt, verlangt werden. Wie bisher soll aber bei Kraftwagen die Klasse B allein auch ausreichen.

Zu Z 59 (§ 106 Abs. 3 Z 4):

Im Gelegenheitsverkehrsgesetz wurde die Grundlage geschaffen, auf Basis einer Taxikonzession mit Taxi-Fahrzeugen auch Schülerbeförderungen durchzuführen. Die derzeitige Ausnahme von der Gurtspflicht für Lenker von Taxifahrzeugen wird nunmehr eingeschränkt. Die Ausnahme gilt nicht, wenn Schülerbeförderungen durchgeführt werden. Das heißt, in diesen Fällen muss der Lenker des Taxi-Fahrzeuges sehr wohl den Sicherheitsgurt verwenden.

Zu Z 60 (§ 106 Abs. 10):

Einerseits erfolgt eine redaktionelle Anpassung des Verweises auf § 20 Abs. 1 Z 6, andererseits erfolgt die Klarstellung, dass für den Lenker eines Schülertransports Alkoholverbot (0,1 Promille) gilt. In § 15

Abs. 9 Gelegenheitsverkehrsgesetz ist das für gewerbliche Schülertransporte derzeit schon vorgeschrieben. Nunmehr erfolgt die Ausdehnung auf andere Schülertransporte, die nicht unter das Gelegenheitsgesetz fallen, wie zB von den Gemeinden oder Schulen organisierte Schülertransporte.

Weiters erfolgt die Klarstellung, dass diese Definition des Schülertransports nicht für rein private Beförderungen von Schülern durch Eltern, Bekannte, usw. gilt.

Zu Z 61 (§ 122a Abs. 3):

Die beiden letzten Sätze „Die Erteilung der Bewilligung ist im Führerschein zu vermerken, ebenso eine Einschränkung. Im Falle der Entziehung oder des Erlöschens ist dieser Vermerk zu streichen.“ können entfallen. Die Eintragung im Scheckkartenführerschein ist nicht möglich. Es müsste dafür ein eigener Code mit nationaler Bedeutung festgelegt werden. Das erscheint aber nicht erforderlich, da die Bewilligung für den Ausbilder schriftlich erteilt wird und daher dieses Schreiben mitgeführt werden kann.

Zu Z 62 (§ 122a Abs. 5):

Es erfolgt eine redaktionelle Anpassung. In den beiden letzten Sätzen werden die Verweise auf § 122 an die neue Fassung des § 122 angepasst.

Zu Z 63 (§ 131 Abs. 1):

Der bisherige letzte Satz in Abs. 1, wonach der Bundesanstalt für Verkehr durch Bundesgesetz oder durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie weitere konkrete Aufgaben im Bereich der Aus- und Weiterbildung der Fahrprüfer übertragen werden können, entfällt. Infolge einer Aufgabenreform in der Bundesanstalt für Verkehr ergibt sich kein Raum für derartige Aufgaben.

Zu Z 64 (§ 131 Abs. 2):

Gemäß § 3 Abs. 3 Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005, BGBl. I Nr. 123/2005 idF BGBl. I Nr. 40/2012 sind die Untersuchungsbeauftragten bei der Durchführung ihrer Sicherheitsuntersuchungen an keine Weisungen von Organen außerhalb der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB) gebunden. Die SUB ist gemäß § 2 leg. cit. eine Organisationseinheit der Bundesanstalt für Verkehr; die bundesbediensteten Untersuchungsbeauftragten der SUB gehören somit zum Anstaltspersonal. Die Regelungen zur Weisungsgebundenheit wären daher im § 131 KFG an die Bestimmungen des Unfalluntersuchungsgesetzes – UUG 2005 anzupassen.

Zu Z 65 (§ 132 Abs. 29 Z 1):

Im Zusammenhang mit Entfall der Definition des Leichtmotorrades in § 2 Abs. 1 Z 15b kann auch diese seinerzeitige Übergangsbestimmung entfallen.

Zu Z 66 (§ 132 Abs. 31):

Hier werden die erforderlichen Übergangsbestimmungen festgelegt.

Zu Z 67 (§ 134 Abs. 1d):

Die EU-Verordnung 1222/2009 über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere wesentliche Parameter sieht verschiedene Pflichten für Hersteller, Importeure, Lieferanten oder Händler von Reifen vor. Im KFG wird nunmehr eine Sanktion für Verstöße gegen diese Pflichten vorgesehen.

Zu Z 68 (§ 135 Abs. 26):

Hier wird das Inkrafttreten geregelt. Im Hinblick auf die erforderlichen edv-technischen Vorarbeiten an der Deckungsevidenz soll der Zeitpunkt des Inkrafttretens der Bestimmungen betreffend die Deckungsevidenz durch spätere Verordnung festgelegt werden.