

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

Der Entwurf der 39. KFG-Novelle enthält folgende Schwerpunkte:

1. Die Liste der Fahrzeuge, die ex-lege Blaulicht führen dürfen, wird auf Kommando- und Mannschaftsfahrzeuge der Feuerwehren und Feuerwehrverbände sowie auf Fahrzeuge der Fernmeldebehörde erweitert.
2. Das EU-Emblem soll auch auf roten Kennzeichentafeln angebracht werden.
3. Fahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10-km/h sollen auch ohne Lenkerplatz, mittels Fernsteuerung verwendet werden dürfen.
4. Es erfolgt eine Klarstellung, dass der Betrieb von Verbrennungsmotoren zur Ladegutkühlung auf Rastplätzen eine vermeidbare Luftverunreinigung darstellt, wenn am Standort ausreichende und für das Fahrzeug verwendbare Strom-Terminals vorhanden sind.
5. Weiters erfolgt eine Klarstellung, dass der Name des Fahrschulinhabers bei Aufschriften an Schulfahrzeugen weggelassen werden darf.
6. Daneben gibt es noch eine Reihe von Aktualisierungen und redaktionellen Anpassungen sowie die Aktualisierung der Ressortbezeichnung.

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):

Mit dem seinerzeitigen Entfall des § 2 Abs. 2 durch BGBl. I Nr. 9/2017 ging kein Entfall der Absatzbezeichnung „(1)“ einher. Daher wird nunmehr der Entfall dieser Absatzbezeichnung angeordnet.

Zu Z 2 (§ 2 Z 45 lit. b)

Die Bestimmung wird dahingehend ergänzt, dass auch das Zubehör von Kränen ohne die 10 %-Begrenzung als unteilbar anzusehen ist.

Zu Z 3 (§ 4 Abs. 7a):

Das höhere Gewicht von 44 t soll nicht nur auf den Transport von Rundholz aus dem Wald heraus beschränkt sein, sondern auch für andere Transporte von Holz aus dem Wald heraus gelten. Insbesondere sollen auch die Fälle, in denen das Holz gleich an Ort und Stelle im Wald zerkleinert bzw. zu Hackschnitzeln verarbeitet wird und dann in Form von Hackschnitzeln aus dem Wald heraus transportiert wird, auch darunter fallen.

Zu Z 4 (§ 6 Abs. 5):

Nach der bisherigen Regelung des § 6 Abs. 5 ist bei mehrspurigen Krafträdern eine mechanische Feststellbremsanlage vorgeschrieben. Laut EU-VO Nr. 168/2013 ist für Fahrzeuge der Klasse L4e eine Feststellbremsanlage aber nicht explizit vorgesehen. Auch in der einschlägigen ECE-Regelung Nr. 78 wird eine solche Feststellbremsanlage nicht verlangt.

Daher können die beiden letzten Sätze des § 6 Abs. 5, die eine solche Feststellbremsanlage vorschreiben, entfallen.

Zu Z 5 (§ 11 Abs. 6 und 9):

Es wird die neue Ressortbezeichnung berücksichtigt. Hier war bislang der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft genannt.

Zu Z 6 (§ 20 Abs. 1 Z 4 lit. d):

Derzeit fallen nur die eigentlichen Feuerwehrfahrzeuge, das sind diejenigen, die unter die Definition des § 2 Z 28 fallen und nach ihrer Bauart und Ausrüstung ausschließlich oder vorwiegend zur Verwendung für Feuerwehr bestimmt sind, unter die Bestimmung des § 20 Abs. 1 Z 4 lit. d und dürfen ex lege Blaulicht führen. Das sind jedenfalls die speziellen Löschfahrzeuge oder Fahrzeuge mit Drehleitern.

Andere Fahrzeuge, die zur Verwendung für Feuerwehren und Feuerwehrverbände (Bundesfeuerwehrverband, Landes-, Bezirks- und Bereichsfeuerwehrverbände) bestimmt, aber keine Feuerwehrfahrzeuge nach § 2 Z 28 sind, fallen hingegen unter die Bestimmung des § 20 Abs. 5 lit. a und benötigen zur Blaulichtführung eine Bewilligung des Landeshauptmannes. Darunter fallen auch die sog. Kommando- oder Kommandantenfahrzeuge, bei denen es sich idR um „normale“ Kombis oder SUV in roter Farbe handelt. Das gilt idR auch für Mannschaftsfahrzeuge der Feuerwehr. Als Mannschaftsfahrzeuge gelten dabei sowohl die in § 2 Z 29 definierten Mannschaftstransportfahrzeuge, als auch Fahrzeuge der Klasse M1 mit nicht mehr als acht Plätzen außer dem Lenkerplatz für beförderte Personen.

Diese Fahrzeuge benötigen für die Blaulichtführung eine Bewilligung des Landeshauptmannes gemäß § 20 Abs. 5 lit. a. Das bedeutet aber bürokratischen Aufwand, da für jedes einzelne Fahrzeug ein (meist befristeter) gesonderter Blaulichtbescheid erstellt werden muss.

Es soll daher die ex-lege Berechtigung zum Führen von Blaulicht auf Kommando- und Mannschaftsfahrzeuge der Feuerwehr erweitert werden. Die Bestimmung des § 20 Abs. 1 Z 4 lit. d wird daher entsprechend ergänzt und neben den Feuerwehrfahrzeugen gemäß § 2 Z 28 werden auch die Kommando- und Mannschaftsfahrzeuge der Feuerwehr genannt.

Das betrifft Fahrzeuge der Feuerwehr, somit Fahrzeuge, die zur Verwendung für die Feuerwehr bestimmt sind und auch die Verwendungsbestimmung 63 im Zulassungsschein eingetragen haben und zukünftig auch ein „FW“-Sachbereichskennzeichen führen. Nicht darunter fallen daher zB private Fahrzeuge von Kommandanten der Freiwilligen Feuerwehren.

Zu Z 7 (§ 20 Abs. 1 Z 4 lit. k):

Die Organe der Fernmeldebehörde vollziehen die Aufgaben nach dem TKG 2003 und setzen zu diesem Zweck auch Funkmessfahrzeuge ein. Die Aufgaben umfassen u.a. auch die Ausübung von Aufsichtsrechten, mit denen der ordnungsgemäße und störungsfreie Betrieb von Funkanlagen sichergestellt wird. Bei Störungsfällen muss rasch eingeschritten werden und die Zufahrt zu allfälligen Störquellen muss so rasch als möglich erfolgen. Daher ist die Verwendung von Blaulicht für diese Fahrzeuge oftmals notwendig.

Bisher mussten dafür Bewilligungen des Landeshauptmannes gemäß § 20 Abs. 5, gestützt auf die Tatbestände des § 20 Abs. 5 lit. b (Fahrzeuge für den öffentlichen Hilfsdienst) und lit. j (für die auftragsgemäße dringende Entstörung der Funk- bzw. Kommunikationssysteme sowie Leitzentralen der BOS-Organisationen) eingeholt werden. Das ist mit gewissem Aufwand verbunden und erfordert bei jedem Fahrzeugwechsel eine neue Bewilligung.

Daher werden diese Fahrzeuge der Fernmeldebehörden in die Liste des § 20 Abs. 1 Z 4 der ex-lege zur Führung von Blaulicht berechtigten Fahrzeuge aufgenommen.

Zu Z 8 (§ 24 Abs. 4):

Der Verweis wird gekürzt und lediglich auf die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschränkt. Ansonsten hätte der Verweis auf den neuen Anhang 1C erweitert werden müssen, der die Vorschriften über den intelligenten Fahrtenschreiber oder Fahrtenschreiber der 2. Generation enthält.

Zu Z 9 (§ 27 Abs. 2):

Es wird nunmehr klargestellt, dass die Angaben des § 27 Abs. 2 nur bei den Fahrzeugen erforderlich sind, die nicht den in § 27a angeführten Rechtsakten der Europäischen Union unterliegen.

Für die Fahrzeuge, die den in § 27a angeführten Rechtsakten der Europäischen Union unterliegen, ergeben sich die erforderlichen Angaben aus den jeweiligen Verordnungen über das Fabrikschild.

Zu Z 10 (§ 30 Abs. 5 sechster Satz) und Z 11 (§ 31 Abs. 8):

Durch diese Ausnahmeregelung von der verpflichtenden Unbedenklichkeitsabfrage in der KSV-Assetdatenbank vor Erstellung eines Typenschein-Duplikates bei älteren Fahrzeuge soll eine Erleichterung für die zur Typenscheinausstellung verpflichteten Hersteller bzw. Generalimporteure geschaffen werden. Bei Fahrzeugen, die bereits vor dem 1. Juli 2007 erstmals zugelassen worden sind, kann diese Abfrage unterbleiben. Dabei handelt es sich um ältere Fahrzeuge mit idR einem geringen Restwert, bei denen es unwahrscheinlich ist, dass Duplikate zwecks Mehrfachbelehnung und somit in betrügerischer Absicht erschlichen werden.

Für einzeln genehmigte Fahrzeuge wird eine analoge Ausnahme für den Fall der Ausstellung eines Duplikates eines Einzelgenehmigungsbescheides in § 31 Abs. 8 getroffen.

Zu Z 12 (§ 40 Abs. 1 zweiter Satz erster Halbsatz):

Für Firmenfahrzeuge von Einzelunternehmern ergibt sich derzeit folgendes Problem: ist der Antragsteller eine physische Person, ist auch dann, wenn ein Gewerbe (Unternehmen) betrieben wird, als dauernder

Standort des Kraftfahrzeuges der Hauptwohnsitz maßgebend. In jedem anderen Fall ist der dauernde Standort jener, von dem aus der Antragsteller über das Fahrzeug hauptsächlich verfügt (siehe VwGH 5.7.1996, 96/02/0094; dRK). Dies führt dann zu Problemen, wenn der Standort des Unternehmens und der Hauptwohnsitz des Einzelunternehmers nicht ident sind.

Es soll daher ein entsprechendes Wahlrecht eingeführt werden, das es ermöglicht, den Firmensitz oder den Wohnsitz als Ort der Zulassung zu wählen.

Zu Z 13 (§ 48 Abs. 1a):

Die Bestimmung betreffend Deckkennzeichen wird dahingehend ergänzt, dass der Bundesminister für Inneres zum Abschluss von völkerrechtlichen Vereinbarungen betreffend die wechselseitige vorübergehende Zurverfügungstellung von Deckkennzeichen mit anderen Staaten berechtigt ist, sofern er dazu gemäß Art. 66 Abs. 2 B-VG ermächtigt ist.

Zu Z 14 (§ 49 Abs. 4 fünfter Satz):

Das EU-Emblem mit dem internationalen Unterscheidungszeichen soll auch auf den roten Kennzeichentafeln gemäß § 49 Abs. 3 angebracht werden. Diese roten Kennzeichentafeln sind gemäß § 49 Abs. 3 für bestimmte Anhänger oder auf der Anhängekupplung montierte Lastenträger, am Fahrzeugheck montierte Ladekräne oder auf der Rückseite von Omnibussen montierte Schikörbe, mit denen die „normale“ Kennzeichentafel verdeckt wird, vorgesehen.

Zu Z 15 (§ 49 Abs. 4 letzter Satz und Abs. 5b, § 53 erster Satz und § 54 Abs. 1):

Es handelt sich lediglich um eine redaktionelle Richtigstellung. In den genannten Bestimmungen findet sich noch der Begriff „Staatswappen“. Das ist nicht mehr korrekt und die richtige Bezeichnung laut Wapengesetz ist „Bundeswappen“. Dieser Begriff ist daher zu ändern.

Zu Z 16 (§ 57c Abs. 4b) und Z 17 (§ 57c Abs. 4d):

Derzeit ist vorgesehen, dass die Behörde von der Begutachtungsplakettendatenbank zu verständigen ist, wenn ein Gutachten mit einem Mangel mit Gefahr im Verzug gespeichert wird. Derartige Verständigungen erfolgen derzeit bloß per E-Mail. Bei den Behörden geht diese Nachricht im hinterlegten Postfach (zumeist die offizielle Mail-Adresse der Behörde) ein und muss von dort an den zuständigen Sachbearbeiter weitergeleitet werden. Dieser Transportweg ist kein gesicherter Weg, sodass man durch das reine Absenden dieser Nachrichten, nicht feststellen kann, ob der Empfänger diese tatsächlich auch erhalten hat.

Daher soll diese Verständigung in Zukunft im Wege der Gemeinschaftseinrichtung (Versicherungsverband) erfolgen, da dann das Zulassungsprogramm (Kfz-Zulassungsanwendung – KFA) dafür verwendet werden kann. Es sollen die Systeme der ermächtigten § 57a-Stellen und der Behörden durch eine eigene Schnittstelle gekoppelt werden. Dies hat mehrere Vorteile für die Beteiligten.

Einerseits kann in diesem System eine gesicherte Übermittlung samt Zustell- und Lesebestätigung integriert werden und andererseits kann der Eingang direkt in der Fachanwendung KFA im Bereich der Evidenzen vorgesehen werden.

Die Evidenzen werden regelmäßig (täglich) mit bestehenden Stellvertretungsregelungen überwacht, weil sie auch schon für andere Zwecke (Haftungsende der Versicherung, neue Versicherungsbestätigung, Ablauf Wunsch-Kennzeichen nach 15 Jahren, Abmeldung bei laufendem Verfahren) verwendet werden. Damit landet die Nachricht direkt beim zuständigen Bearbeiter, eine behördeneinterne Weiterleitung fällt weg, und die ersten Verfahrensschritte können umgehend gesetzt werden.

Ebenso soll dieses Verständigungssystem im Wege der Gemeinschaftseinrichtung (Fachanwendung KFA) auch auf die in § 57c Abs. 4d vorgesehenen Verständigungen Anwendung finden (wenn bei historischen Fahrzeugen die Nichteinhaltung der zeitlichen Fahrbeschränkung im Gutachten vermerkt ist).

Zu Z 18 (§ 82 Abs. 4a):

Derzeit gilt die Ausnahme von Geschwindigkeitsbeschränkungen gemäß § 14 Abs. 2a IG-L nur für Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie, die gemäß § 49 Abs. 4 Z 5 (weiße Kennzeichentafeln mit grüner Schrift) gekennzeichnet sind. Das sind somit nur in Österreich zugelassene Kraftfahrzeuge.

Um nicht einem Diskriminierungsvorwurf ausgesetzt zu werden, wird eine Gleichwertigkeitsklausel für Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb oder mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb mit ausländischen Kennzeichen geschaffen, die nach deren heimatlichen Vorschriften entsprechend gekennzeichnet sind.

Zu Z 19 (§ 96 Abs. 1):

Dadurch soll der Einsatz solcher Arbeitsmaschinen oder Geräteträger mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 10 km/h ohne Lenker direkt auf dem Fahrzeug auf Straßen mit öffentlichem Verkehr ermöglicht werden. Es muss aber stets eine Person zur Bedienung des Fahrzeugs in der Nähe sein, die als Lenker gilt und auch die Lenkerpflichten zu erfüllen hat.

Zu Z 20 (§ 97 Abs. 3):

Im Rahmen der Ständigen Strukturierten Zusammenarbeit – SSZ (engl. „Permanent Structured Cooperation – PESCO“) soll der grenzüberschreitende Militärverkehr erleichtert werden. Im Zuge der innerhalb des Generalstabs erfolgten Bearbeitungen zur Umsetzung der Ziele des PESCO-Projekts „Grenzüberschreitender Militärverkehr“ („Military Mobility“) wurde auch die derzeit geltende Rechtslage betreffend Sondertransporte als Hemmnis für einen jederzeitigen raschen Transit ausländischer Truppen betrachtet.

§ 97 Abs. 3 des Kraftfahrgesetzes 1967 normiert für Heeresfahrzeuge, zivile Fahrzeuge, welche Zwecken des Bundesheeres dienen, sowie ausländische Militärfahrzeuge im Rahmen gemeinsam mit dem Bundesheer durchzuführender Einsätze, Übungen oder Ausbildungmaßnahmen eine Ausnahme vom kraftfahrrichtlichen Genehmigungsregime für Sondertransporte.

Eine Erleichterung im Sinne des PESCO-Projekts wäre eine österreichweit einheitliche, im Wege militärischer Dienststellen zu vollziehende Regelung betreffend Sondertransporte transitierender ausländischer Streitkräfte.

Im Lichte der Sensibilität der Materie wird keine generelle Ausnahme angestrebt, sondern eine Ausweitung der geltenden Ausnahmebestimmung für Sondertransporte auf ausländische Militärfahrzeuge, welche in Durchführung von Maßnahmen der Friedenssicherung im Rahmen der Vereinten Nationen, der Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa oder der Europäischen Union auf Grund eines Beschlusses im Rahmen der gemeinsamen Außen- und Sicherheitspolitik oder auf Grundlage völkerrechtlicher Vereinbarungen eingesetzt werden.

Die Bestimmung betreffend mandatierte Maßnahmen der Friedenssicherung wurde der entsprechenden Bestimmung des § 5 Abs. 1 Z 4 des Bundesstraßen-Mautgesetzes 2002 (BStMG), BGBl. I Nr. 109, nachgebildet. Mit der Ermöglichung weiterer Ausnahmen auf Grundlage entsprechender völkerrechtlicher Vereinbarungen soll dem Prinzip der Reziprozität Rechnung getragen werden.

Zu Z 21 (§ 98a Abs. 3):

Da der Verfall nunmehr in § 134 Abs. 8 geregelt wird, kann der letzte Satz in § 98a Abs. 3 entfallen.

Zu Z 22 (§ 98a Abs. 4):

Die Regelungen werden auf Gerätekomponenten von Radar- oder Laserblockern erweitert.

Bei Amtshandlungen mit Lenkern von Fahrzeugen, in denen Radar- oder Laserblocker verbaut sind, ist es für die einschreitenden Organe auf Grund der verdeckten Einbauten dieser Geräte in den Fahrzeugen meist schwierig das gesamte Gerät des Radar- oder Laserblockers zu entdecken. Oft ist nur der Sensor im Bereich der Front des Fahrzeuges auffindbar. Dann wird von den Lenkern behauptet, dass es sich um keine funktionstüchtige Anlage handelt und im KFG auf die Möglichkeit der Beeinflussung oder Störung der Verkehrsüberwachungseinrichtungen abstellt wird.

Gemäß § 98a Abs. 3 können Zwangsmaßnahmen gesetzt werden, wenn die Radar- oder Laserblocker an oder in Fahrzeugen entdeckt werden. Es könnte argumentiert werden, dass dann, wenn diese Geräte nicht (zur Gänze) entdeckt werden, eben, weil z.B. nur der Sensor oder eine akustische Signalanlage gefunden wird, keine Zwangsmaßnahmen gesetzt werden dürfen.

Aus diesem Grund werden die geltenden Regelungen auf Gerätekomponenten erweitert.

Zu Z 23 (§ 99 Abs. 6 lit. j) und Z 24 (§ 99 Abs. 6 lit. o und p):

Es soll die Sicherheit dadurch erhöht werden, dass Fahrzeuge, die im Eich- und Vermessungswesen verwendet werden, auch bei Fahrten im Schritttempo gelbrotes Licht mit Warnleuchten ausstrahlen dürfen. Bisher war das nur während des Stillstehens des Fahrzeugs erlaubt. Es hat sich in der Praxis aber gezeigt, dass häufig auch langsame Fahrgeschwindigkeit bei Aufnahmen und ein häufiges Anhalten erforderlich sind.

Zu Z 25 (§ 102 Abs. 1a) und Z 29 (§ 102a Abs. 4 vorletzter Satz):

Gemäß den Bestimmungen in den §§ 102 Abs. 1a und 102a Abs. 4 KFG sind im Rahmen der Lenk- und Ruhezeitkontrollen Bestätigungen über die Kontrolle auszustellen. Da die Kontrollteams über eine entsprechende EDV-Ausstattung verfügen, wird die Grundlage geschaffen, diese Bestätigung auch in elekt-

ronischer Form auszustellen und im Bedarfsfall an eine vom Lenker am Ort der Kontrolle an die Bundespolizei bekanntgegebene Mailadresse zu übermitteln.

Zu Z 26 (§ 102 Abs. 3) und Z 28 (§ 102 Abs. 12 lit. e):

Der Satzteil in § 102 Abs. 3 dritter Satz „und muss beim Lenken Auflagen, unter denen ihm die Lenkberechtigung erteilt wurde, erfüllen“ kann entfallen, da das jetzt im Führerscheingesetz so geregelt ist. Ebenso kann die daran geknüpfte Zwangsmaßnahme in § 102 Abs. 12 lit. e hier entfallen, weil auch diese Zwangsmaßnahme ins FSG übernommen worden ist.

Zu Z 27 (§ 102 Abs. 4):

Mit dieser Änderung wird eine Maßnahme aus dem nationalen Energie- und Klimaplan umgesetzt. Es soll klargestellt werden, dass das Betreiben von Verbrennungsmotoren zur Ladegutkühlung von klimatisierten Fahrzeugen auf Raststationen und Rastplätzen eine vermeidbare Luftverunreinigung darstellt, sofern am jeweiligen Standort Strom-Terminals zur Versorgung der klimatisierten Fahrzeuge mit elektrischem Strom in ausreichender Zahl vorhanden und verfügbar sind und deren Verwendung fahrzeugseitig möglich ist.

Zu Z 30 (§ 102c):

Der Verweis wird gekürzt und lediglich auf die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 beschränkt. Ansonsten hätte der Verweis auf den neuen Anhang 1C erweitert werden müssen, der die Vorschriften über den intelligenten Fahrtenschreiber oder Fahrtenschreiber der 2. Generation enthält.

Zu Z 31 (§ 109 Abs. 1 lit. g und h):

Es handelt sich dabei lediglich um eine redaktionelle Anpassung aufgrund der durch die 36. KFG-Novelle erfolgten Änderung.

Zu Z 32 (§ 112 Abs. 1):

Im ersten Satz entfällt der Verweis auf Abs. 3, wonach die Bezeichnung der Fahrschule den Bestimmungen des Abs. 3 entsprechen muss. Der bisherige letzte Satz des Abs. 3, wonach in der Bezeichnung der Fahrschule jedenfalls der Familienname des Fahrschulbesitzers anzuführen ist, wird in den Abs. 1 verschoben. Weiters wird klargestellt, dass diese Bezeichnung der Fahrschule mit dem Namen des Fahrschulbesitzers jedenfalls im Geschäftsverkehr zu verwenden ist. Bei Aufschriften an Schulfahrzeugen oder bei Werbeschriften oder Werbeaufritten kann der Name des Fahrschulbesitzers auch weggelassen werden.

Zu Z 33 (§ 112 Abs. 3):

Der bisherige letzte Satz, wonach in der Bezeichnung der Fahrschule jedenfalls der Familienname des Fahrschulbesitzers anzuführen ist, wird in den Abs. 1 verschoben und kann hier entfallen.

Zu Z 34 (§ 114 Abs. 1a):

Es wird die Grundlage geschaffen, dass nur ein Fahrlehrerausweis ausgestellt werden muss, wenn dieselbe Lehrperson in mehreren Fahrschulen desselben Fahrschulinhalters innerhalb desselben Behördenbereichs tätig wird.

Zu Z 35 (§ 114 Abs. 3):

Diese Bestimmung, wonach die Bezeichnung der Fahrschule dem gemäß § 112 Abs. 1 genehmigten Wortlaut entsprechen muss, wird im Hinblick auf die Änderung des § 112 Abs. 1 ergänzt und ausdrücklich klargestellt, dass bei den Aufschriften an Schulfahrzeugen der Name des Fahrschulbesitzers auch weggelassen werden kann.

Zu Z 36 (§ 116 Abs. 5):

Er erfolgt eine redaktionelle Anpassung an die im FSG und auch im KFG übliche Textierung („gesundheitliche Eignung“).

Zu Z 37 (§ 119 Abs. 2):

Nachdem die Bestimmungen über Fahrschulaußenkurse mit der 36. KFG-Novelle gestrichen worden sind, soll auch die Möglichkeit der Bewilligung eines Außenkurses für land- und forstwirtschaftliche Lehr- und Versuchsanstalten entfallen.

Zu Z 38 (§ 122 Abs. 7):

Nachdem es bisher schon möglich ist, Fahrzeuge, die für Ausbildungsfahrten gemäß § 19 Abs. 2 FSG verwendet werden, wahlweise mit einer Tafel für Übungsfahrten gemäß § 122 KFG zu kennzeichnen (§ 6 FSG-VBV), soll das auch für den umgekehrten Fall gelten.

Es wird also ermöglicht, dass anstelle der „L-Übungsfahrt-Tafel“ eine „L-Ausbildungsfahrt-Tafel“ zur Kennzeichnung des Fahrzeuges verwendet wird.

Zu Z 39 (§ 134 Abs. 8):

Der Verfall der in § 98a genannten Laser- und Radarblocker oder deren Gerätekomponenten wird ausdrücklich als Strafe normiert.

Zu Z 40 (§ 134a Abs. 2) und Z 41 (§ 134a Abs. 3):

Es wird jeweils ergänzt, dass die Verweise auf die EU-Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und (EU) Nr. 165/2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr in ihrer jeweils geltenden Fassung zu verstehen sind.

Zu Z 42 (§ 135 Abs. 39):

Hier wird das In- und Außerkrafttreten geregelt.

Zu Z 43 (§ 136 Abs. 3a):

Durch die Verschiebung des Umweltbereiches vom (früheren) BM für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft in das BM für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, wird die Vollzugs- und Einvernehmensklausel des § 136 Abs. 3a obsolet und kann daher entfallen. Dabei wird bei dieser Gelegenheit auch gleich die bisher vorgesehene und nur historisch begründbare Einvernehmensregelung mit den Bundesministern für Gesundheit, Familie und Jugend und für Wirtschaft und Arbeit gestrichen.

Zu Z 44 (§ 136 Abs. 3b):

Die Vollziehungsbestimmung betreffend den Bundesminister für Inneres wird ergänzt um die Bestimmung des § 48 Abs. 1a betreffend Deckkennzeichen.

Zu Z 45:

Hier wird für den gesamten KFG-Bereich die neue Ressortbezeichnung berücksichtigt.

