

# Bericht

## des Verkehrsausschusses

**über die Regierungsvorlage (220 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird (31. KFG-Novelle)**

**sowie über die Regierungsvorlage (90 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird (30. KFG-Novelle)**

Die neue Rahmenrichtlinie 2007/46/EG zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge muss in nationales Recht umgesetzt werden.

Im praktischen Vollzug sind insbesondere bei Kontrollen einige Probleme aufgetreten.

Für die im Sanitätärgesetz genannten Rettungsdienste soll die Führung von Blaulicht ex lege zulässig sein. Dadurch entfallen die individuellen Bewilligungen durch den Landeshauptmann, wodurch sich der Verwaltungsaufwand reduziert. Der Verkehrssicherheitsbeitrag für Wunschkennzeichen wird auf 200 Euro angehoben und es werden drastischere Konsequenzen festgelegt, falls ein Lenker die Mitwirkung an einer Fahrzeugkontrolle oder einer Fahrzeugverweigerung verweigert. Durch die Anhebung des sogenannten Verkehrssicherheitsbeitrages für Wunschkennzeichen werden die Einnahmen des Verkehrssicherheitsfonds erhöht. Diese Einnahmen durch den Verkehrssicherheitsbeitrag sind auf Bund und Länder im Verhältnis 40 zu 60 aufzuteilen.

Bei Geschwindigkeitsüberschreitungen soll eine Organstrafverfügung bis 70 Euro eingehoben werden können.

Der Verkehrsausschuss hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 24. Juni 2009 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Mag. Josef **Lettenbichler** die Abgeordneten Dietmar **Keck**, Mag. Karin **Hakl**, DDr. Werner **Königshofer**, Dr. Gabriela **Moser**, Johannes **Schmuckenschlager**, Christoph **Hagen**, Ing. Hermann **Schultes**, Dipl.-Ing. Gerhard **Deimek**, Erich **Tadler**, Peter **Stauber**, Bernhard **Vock**, Franz **EBL** und Mario **Kunasek** sowie die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie Doris **Bures**.

Im Zuge der Debatte haben die Abgeordneten Anton **Heinzl** und Dr. Ferdinand **Maier** einen Abänderungsantrag eingebracht, der wie folgt begründet war:

**„Zu Z 1 (§ 1 Abs. 2a):**

Bestimmte elektrisch angetriebene Fahrzeuge sind vom Anwendungsbereich des KFG ausgenommen und gelten als Fahrräder im Sinne der StVO. Die derzeitigen Grenzwerte (Leistung nicht mehr als 400 Watt und Bauartgeschwindigkeit nicht mehr als 20 km/h) sind aber nicht mehr zeitgemäß. Auch die Richtlinie 2002/24/EG sieht für Fahrräder mit Hilfsmotor eine Geschwindigkeit von 25 km/h vor. Daher sollen die Grenzwerte für diese vom KFG ausgenommenen Fahrzeuge auf 600 Watt und 25 km/h angehoben werden.

**Zu Z 2 (§ 2 Abs. 1 Z 46):**

Der Verweis auf die Richtlinie 70/156/EWG wird durch den Verweis auf die neue Rahmenrichtlinie 2007/46/EG ersetzt.

**Zu Z 3 (§ 4 Abs. 6):**

Es ist die Frage aufgetreten, ob Container als Ladung zu behandeln sind und somit die zulässigen Abmessungen der Fahrzeuge durch die Verwendung von Containern überschritten werden dürfen.

In 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, wird in Anhang I Z 1.4 ausdrücklich festgehalten, dass die in diesem Anhang festgelegten Werte für die zulässigen Abmessungen auch die Wechsellaufbauten und genormten Frachtstücke, wie z.B. Container umfassen.

Nach Ansicht des BMVIT sind Container nicht als Ladung, sondern als ein mit dem jeweiligen Fahrzeug fest verbundener Ladungsträger anzusehen.

Zur Vermeidung von weiteren Missverständnissen wird der Bestimmung des § 4 Abs. 6 über die zulässigen Abmessungen die Aussage des Anhanges I Z 1.4 der Richtlinie 96/53/EG angefügt.

**Zu Z 4 (§ 4 Abs. 7a):**

Neben dem Transport von Rundholz aus dem Wald soll es unter den gleichen Rahmenbedingungen auch bei der Sammlung von Rohmilch zulässig sein, ein Gesamtgewicht von bis zu 44t ausnützen zu dürfen.

Dafür sprechen neben den wirtschaftliche Rahmenbedingungen auch die dafür eingesetzten speziellen Milchsammeltankwagen.

Die österreichische Milchwirtschaft ist der bedeutendste landwirtschaftliche Sektor und damit ein wesentlicher Faktor für die Aufrechterhaltung einer flächendeckenden Bewirtschaftung. Rund 45 000 Milchbauern erzeugen jährlich 3,2 Mio. t Milch, ca. 2,7 Mio. t davon werden an 87 Molkereien/Käsereien mit 101 Betriebsstätten geliefert. Die durchschnittliche Anlieferung pro Landwirt beträgt rd. 60.000 kg/Jahr und verdeutlicht die Kleinstruktur der österreichischen Milchwirtschaft.

Die Milchsammlung, d.h. die Sammlung der Rohmilch bei den einzelnen Landwirten erfolgt mit speziellen Fahrzeugen und durch besonders geschulte Fahrer. Eigene Regelungen für die Fahrzeuge der Milchsammlung bestehen in der Milchquotenverordnung 2007. Der wesentliche Unterschied zu anderen Fahrzeugen (etwa Milchtankwagen) besteht in der speziellen, der Milchsammlung angepassten Ausrüstung. Milchsammeltankwagen müssen mit einer gültig geeichten Mengemessanlage sowie mit einer geeichten Probenahmeanlage ausgestattet sein. Die amtliche Eichungsbestätigung dieser Anlagen ist durch eigene Prüfplaketten am Milchsammeltankwagen klar ersichtlich. Milchsammeltankwagen sind daher von Milchtransportern oder Lebensmitteltransportern klar und auch optisch einfach zu unterscheiden. Die Erweiterung auf 44 t gilt nur für den Bereich der Rohmilchsammlung bei den einzelnen Landwirten.

Die geschätzte Anzahl der Milchsammeltankwagen in Österreich beträgt rund 300 Fahrzeuge, von denen mehr als die Hälfte mit Anhänger im Einsatz sind.

Rohmilch ist ein äußerst sensibles und verderbliches Grundnahrungsmittel. Aufgrund der Verderblichkeit von Rohmilch sowie der gesetzlichen Vorgaben ist die Sammlung von Rohmilch allgemein nur in einem schmalen „zeitlichen Fenster“ ohne Qualitätsverluste möglich und damit von der Einhaltung des Tourenplans (zeitliche Festlegung der Sammlung beim einzelnen Landwirten) abhängig.

Die Sammlung erfolgt nach dem Tourenplan für einen Milchsammeltankwagen. Das größte Problem bilden dabei die nicht oder nicht genau kalkulierbaren Mengenschwankungen (z.B.: saisonale futter- oder wetterabhängige Schwankungen, Direktvermarktung oder Molkereilieferung, Schulmilch in den Schulferien, Kälberversteigerungen etc.), sodass der Fahrer zu Tourenbeginn nicht weiß, welche Mengen er genau zu übernehmen hat. Die derzeitige Planung berücksichtigt eine Reservemenge, die geschätzte Mehrmengen im Gesamtgewicht einplant. Dies führt zu einer Minderauslastung der Tour, bzw. zu ungeplanten Zusatztouren, da neben dem erwähnten „zeitlichen Fenster“ der Qualitätserhaltung auch die Lagerkapazitäten für die täglich anfallenden Rohmilchmengen beim Landwirt (Hoftank) beschränkt sind.

Auch gibt es auf Grund der Kleinstruktur bzw. topografischen Bedingungen noch immer Haltestellen (Sammelpunkte für Milchlieferanten mit fahrbaren Behältern und Kannen), die ihre Milch zu einem fixen Zeitpunkt bereitstellen. Kurzfristige Änderungen des Abholzeitpunkts sind auf Grund der Vorlaufzeit nicht möglich.

Die Ausweitung der 44 t Grenze ermöglicht eine flexiblere und rechtssichere Ausnützung der Betriebsmittel und trägt damit bei, die Milcherfassungskosten zu senken.

Die Ausweitung der Gesamtgewichtsgrenze bezweckt den Ausgleich der unkalkulierbaren Mengenschwankungen. In der Praxis wird der Anhänger an einer zentralen Haltestelle zwischengeparkt und mit Milch befüllt, um am Ende der Sammeltour vom gefüllten Milchsammeltankwagen am schnellsten Weg zum Verarbeitungsbetrieb gebracht zu werden. Die Ausweitung auf 44 t betrifft daher allein die letzte Fahrt von der Haltestelle zur Molkerei.

**Zu Z 5 (§ 4 Abs. 7b Z 3):**

Derzeit ist in § 4 Abs. 7b Z 3 für Saug-Druck-Tankfahrzeuge mit vier Achsen eine Gewichtsgrenze von 37 000 kg vorgesehen. Da die Frage aufgetreten ist, welche Gewichtsgrenze für Fahrzeuge mit mehr als vier Achsen gilt, wird klargestellt, dass dieser Wert auch für Fahrzeuge mit mehr als vier Achsen zu gelten hat. Die Z 3 wird daher entsprechend umformuliert.

**Zu Z 6 (§ 4 Abs. 9 lit. a):**

Nach dem derzeitigen Wortlaut des § 4 Abs. 9 lit. a müssen auch bei (landwirtschaftlichen) Zugmaschinen mit mehr als 40 km/h Bauartgeschwindigkeit mindestens 25 % des Gesamtgewichtes des Kraftfahrzeuges auf der/den Antriebsachsen lasten.

Das führt dazu, dass Zugmaschinen bis 40 km/h Bauartgeschwindigkeit zwei Anhänger ziehen und unabhängig vom Eigengewicht der Zugmaschine ein Gesamtzuggewicht von 40 t erreichen können, Zugmaschinen über 40 km/h aber nur dann, wenn das Gewicht der Zugmaschine 10 t beträgt (1/4 des Gesamtzuggewichtes von 40 t).

Gängige Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von 50 km/h und z.B. einem Eigengewicht von ca. 6 t dürfen nach dieser Bestimmung nur ein Gesamtzuggewicht von 24 t erreichen.

Diese Bestimmung stammt aus der Richtlinie 96/53/EG. Der Geltungsbereich dieser Richtlinie erstreckt sich aber lediglich auf Fahrzeuge der Klassen M2 und M3 bzw. N2 und N3 mit ihren Anhängern und nicht auch auf (landwirtschaftliche) Zugmaschinen (Klasse T).

Daher wird in § 4 Abs. 9 lit. a der Anwendungsbereich dieser Bestimmung ausdrücklich auf Lastkraftwagen, Sattelkraftfahrzeuge und Lastkraftwagen mit Anhängern beschränkt.

**Zu Z 7 (§ 20 Abs. 1 Z 4):**

Die bisherige Gliederung des Abs. 1 in literae wird in Ziffern umgeändert.

Inhaltlich wird die nunmehrige Z 4 neu gefasst.

Für die Zulässigkeit der Führung von Scheinwerfern und Warnleuchten mit blauem Licht (Blaulicht) auf Fahrzeugen von Rettungsdiensten gibt es derzeit im Kraftfahrzeuggesetz zwei verschiedene Grundlagen.

Einerseits ist die Führung von Blaulicht an Fahrzeugen des Rettungsdienstes im Besitz von Gebietskörperschaften oder des österreichischen Roten Kreuzes gemäß § 20 Abs. 1 lit. d ex lege zulässig.

Andererseits benötigen andere Rettungsdienste gemäß § 20 Abs. 5 lit. c eine Bewilligung des Landeshauptmannes für jedes in Betracht kommende Fahrzeug.

Aus Gründen der Verwaltungsvereinfachung soll dieses Regime geändert werden.

Es erscheint durchaus zweckmäßig und vertretbar, wenn alle die Rettungsdienste, die in § 23 Abs. 1 Z 1 bis 5 Sanitätärgesetz namentlich genannt sind, durch einen Verweis auf diese Bestimmung des Sanitätärgesetzes in das Regime des § 20 Abs. 1 Z 4 aufgenommen werden. Dadurch sind keine Bewilligungen durch den Landeshauptmann für diese Fahrzeuge mehr erforderlich.

Durch den Verweis auf die in § 23 Abs. 1 Z 1 bis 5 des Sanitätärgesetzes namentlich genannten Organisationen erübrigt sich auch die bisherige namentliche Anführung des Roten Kreuzes in dieser Bestimmung.

In § 23 Abs. 1 Sanitätärgesetz sind folgende Einrichtungen namentlich angeführt:

1. Arbeiter-Samariterbund
2. Johanniter-Unfall-Hilfe in Österreich
3. Malteser Hospitaldienst Austria
4. Österreichisches Rotes Kreuz
5. Sanitätsdienst des Bundesheeres.

**Zu Z 8 (§ 20 Abs. 5 lit. c):**

Die Möglichkeit für nicht in § 20 Abs. 1 (§ 23 Abs. 1 Sanitätärgesetz) genannte Rettungsdienste nach wie vor eine Blaulichtbewilligung für einzelne Fahrzeuge vom Landeshauptmann gemäß § 20 Abs. 5 lit. c zu

erlangen, bleibt weiter bestehen. Neben dem Rettungsdienst wird ausdrücklich auch der Bergrettungsdienst neu aufgenommen.

**Zu Z 9 (§ 20 Abs. 6a):**

Laut Berichten von Behördenvertretern gibt es ab und zu Schwierigkeiten, wenn ein Fahrzeug, für das eine Blaulichtbewilligung erteilt worden ist, oder das ex lege Blaulicht führen darf, veräußert wird und nunmehr von anderen Stellen und/oder für andere Zwecke verwendet wird, und die Scheinwerfer und Warnleuchten mit blauem Licht nicht entfernt werden. Daher soll eine ausdrückliche Bestimmung aufgenommen werden, dass das Blaulicht zu entfernen ist, wenn das Fahrzeug nicht mehr für den ursprünglichen Zweck (zB für den Rettungsdienst) verwendet wird.

**Zu Z 10 (§ 27a):**

Durch den neuen § 27a soll klargestellt werden, dass die Fahrzeuge, die unter den Geltungsbereich der EU-Betriebserlaubnisrichtlinien fallen (Rahmenrichtlinien 2007/46/EG, 2002/24/EG, 2003/37/EG), ausschließlich die in den Anhängen dieser Richtlinien aufgelisteten Einzelrichtlinien mit technischen Bauvorschriften erfüllen müssen und nicht (auch) die Bauvorschriften der §§ 4 bis 27 einhalten müssen. Das betrifft Fahrzeuge der Klassen L, M, N, O, T, C, R und S (siehe die Fahrzeugeinteilung in § 3 KFG).

Aufgrund der Bestimmungen in den Rahmenrichtlinien ist festgelegt, dass einerseits bestimmte Rechtsakte (EG-Richtlinien, Verordnungen der EG, alternativ dazu ECE-Regelungen) für die Genehmigung einzuhalten sind und andererseits ein Rechtsanspruch auf Genehmigung besteht, wenn diese Rechtsakte eingehalten werden.

Für Fahrzeuge, die einzeln oder als nationale Kleinserie genehmigt werden sollen, erlauben die Rahmenrichtlinien gewisse Ausnahmen, sofern entsprechende alternative Anforderungen festgelegt werden, die ein gleiches Maß an Verkehrssicherheit und Umweltschutz gewährleisten. Diese alternativen Anforderungen werden durch Verordnung festgelegt werden.

In Abs. 2 werden die einschlägigen EU-Rechtsakte, die in den Anhängen IV und XI der Richtlinie 2007/46/EG angeführt sind, für die Fahrzeuge der Klassen M, N und O verbindlich erklärt. Da die Genehmigungsgrundlagen der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG auch für bestimmte selbstfahrende Arbeitsmaschinen gelten, wird klargestellt, dass selbstfahrende Arbeitsmaschinen, die auf einem Fahrgestell für Fahrzeuge der Klassen M oder N aufgebaut sind, auch den Vorgaben der Richtlinie 2007/46/EG entsprechen müssen.

In Abs. 3 werden die einschlägigen EU-Rechtsakte, die im Anhang I der Richtlinie 2002/24/EG angeführt sind, für die Fahrzeuge der Klassen L verbindlich erklärt.

In Abs. 4 werden die einschlägigen EU-Rechtsakte, die im Anhang II Kapitel B der Richtlinie 2003/37/EG angeführt sind, für die Fahrzeuge der Klassen T, C, R und S verbindlich erklärt.

**Zu Z 11 (§ 28 Abs. 1a):**

Im Hinblick auf den neuen § 27a betreffend die EU-Rechtsakte als Bauvorschriften für Fahrzeuge, die vom Geltungsbereich der EU-Betriebserlaubnisrichtlinien erfasst werden, kann die bisherige Bestimmung des § 28 Abs. 1a, wonach die jeweiligen KFG - Bestimmungen auch als erfüllt gelten, wenn die jeweils in Betracht kommenden Einzelrichtlinien erfüllt werden, entfallen.

**Zu Z 12 (§ 28 Abs. 3):**

Bei Fahrzeugen mit einer EG-Betriebserlaubnis werden im Zuge der Erteilung der EG-Betriebserlaubnis kein höchstes zulässiges Gesamtgewicht, Sattellast und Achslasten, keine Form der hinteren Kennzeichentafel etc., festgelegt, auch bei der Anerkennung einer nationalen Kleinserien-Typengenehmigung werden diese nicht festgelegt.

Es wird daher vorgeschrieben, dass diese Daten im Zuge der Eintragung in die Genehmigungsdatenbank festgelegt werden müssen.

**Zu Z 13 (§ 28 Abs. 3b):**

Diese Bestimmung betreffend Angaben zum Kraftstoffverbrauch und zu den CO<sub>2</sub>-Emissionen kann entfallen, da diese Angaben ohnehin in den zulassungsrelevanten Daten enthalten sind.

**Zu Z 14 (§ 28a Abs. 1 Z 1):**

Die bisherige Regelung, für welche Tätigkeiten der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Zusammenhang mit einer EU-Typgenehmigung zuständig ist, wird ergänzt um den Hinweis auf Mehrstufen-Typgenehmigung, Mehrphasen-Typgenehmigung, Einphasen-Typgenehmigung, Kleinserien-Typgenehmigung und nationale Kleinserien-Typgenehmigung.

Weiters wird anstelle der Betriebserlaubnisrichtlinie 70/156/EWG die neue Rahmenrichtlinie 2007/46/EG genannt.

**Zu Z 15 (§ 28a Abs. 4a und 4b):**

Abs. 4a enthält die Grundlage, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie in einem Verfahren zur Erteilung einer EG-Typgenehmigung zusätzlich benötigte Unterlagen vom Hersteller anfordern kann und dass der Hersteller die erforderliche Anzahl an Fahrzeugen zur Verfügung zu stellen hat. Das entspricht Artikel 6 Abs. 7 und 8 der Richtlinie 2007/46/EG.

Abs. 4b bildet die Grundlage, dass die Genehmigung zu erteilen ist, wenn die Anforderungen der Betriebserlaubnisrichtlinien erfüllt werden und die Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden technischen Vorschriften nachgewiesen wird. Das entspricht Artikel 4 Abs. 2 und Artikel 11 Abs. 1 der Richtlinie 2007/46/EG.

**Zu Z 16 (§ 28b Abs. 1a):**

Derzeit ist die Frage der Aufwandsabgeltung für die Eingabe der Daten in die Genehmigungsdatenbank durch die Hersteller oder deren Vertreter (Generalimporteure) nicht geregelt. Da es diesbezüglich einige Unklarheiten gegeben hat und zum Teil versucht wurde, stark überhöhte Kosten zu verrechnen, soll eine eindeutige Regelung getroffen werden.

Es soll einerseits klargestellt werden, dass der Aufwand für die Dateneingabe in die Genehmigungsdatenbank abgegolten werden darf. Andererseits soll aber eine Höchstgrenze vorgegeben werden, damit nicht unverhältnismäßig hohe Beträge verlangt werden.

**Zu Z 17 (§ 28b Abs. 4):**

Die Formulierung hinsichtlich der Einschreitemöglichkeiten durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wird an Art. 29 der Rahmenrichtlinie angepasst (um auch den Lärm, elektromagnetische Emissionen und Kühlmittel aus Klimaanlage abzudecken).

Die Z 2 wird geändert. Es soll die Eingabe der Daten in die Genehmigungsdatenbank verweigert bzw. die Eingabe von Zulassungssperren verfügt werden können.

**Zu Z 18 (§ 28b Abs. 5b):**

Hinsichtlich der Eintragung der Fahrzeugdaten in die Genehmigungsdatenbank gibt es Beschwerden von sogenannten Grauimporteuren, die nicht einsehen, dass sie sich wegen der Dateneingabe an den Generalimporteur als Vertreter des Herstellers wenden müssen. Sie befürchten dadurch Wettbewerbsnachteile. Um derartige Probleme zu vermeiden, soll eine Regelung geschaffen werden, wonach unter grundsätzlicher Beibehaltung des derzeitigen Systems bei Glaubhaftmachung eines dringenden wirtschaftlichen Interesses durch den Antragsteller (Grauimporteur) die Dateneingabe durch einen bevollmächtigten Dienstleister, der auch für andere Bevollmächtigte in deren Auftrag Daten in die Genehmigungsdatenbank eingibt, oder durch die Bundesanstalt für Verkehr (BAV) möglich sein soll.

**Zu Z 19 (§ 28c und § 28d):**

**§ 28c:**

Die Rahmenrichtlinie 2007/46/EG enthält neben den in Artikel 5 enthaltenen Pflichten der Hersteller noch weitere Regelungen, die Pflichten für den Hersteller beinhalten. Gemäß Artikel 46 der Rahmenrichtlinie müssen die Mitgliedstaaten auch angemessene Sanktionen bei Verstößen vorsehen. Daher werden im neuen § 28c die Pflichten der Hersteller zusammengefasst. Verstöße sind gemäß § 134 strafbar.

Abs. 1 enthält die allgemeinen Pflichten gemäß Artikel 5 Rahmenrichtlinie 2007/46/EG.

Abs. 2 betrifft die Vorgangsweise bei Rückruf von Fahrzeugen, wie in Artikel 32 der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG vorgesehen. An der Abwicklung einer Fahrzeug-Rückrufaktion über die Gemeinschaftseinrichtung der zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung berechtigten Versicherer gemäß § 40b Abs. 9 wird dadurch nichts geändert.

Abs. 3 betrifft die sich aus Artikel 31 der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG ergebenden Pflichten.

Abs. 4 betrifft die für Nutzer bestimmten Informationen gemäß Artikel 37 der Rahmenrichtlinie.

Abs. 5 betrifft die für Hersteller von Bauteilen, oder selbständigen technischen Einheiten bestimmten Informationen gemäß Artikel 38 der Rahmenrichtlinie.

Abs. 6 stellt klar, dass sich ein außerhalb des Bundesgebietes ansässiger Hersteller eines im Bundesgebiet ansässigen Bevollmächtigten bedienen muss. Diesen treffen dann auch die Pflichten.

**§ 28d:**

Im neuen § 28d werden die Vorschriften betreffend die nationale Kleinserien-Typgenehmigung im Sinne des Artikel 23 der Rahmenrichtlinie geschaffen.

Abs. 1 bis 3 betreffen nationale Kleinserien-Typgenehmigungen, die von Österreich erteilt werden.

Abs. 4 bis 6 regelt die Vorgangsweise hinsichtlich nationaler Kleinserien-Typgenehmigungen aus anderen Mitgliedstaaten. Dabei ist im Sinne der Vorschriften für die nationale Typgenehmigung durch ein Sachverständigengutachten festzustellen, ob die der ausländischen Genehmigung zugrundeliegenden technischen Vorschriften den österreichischen Vorschriften gleichwertig sind.

**Zu Z 20 (§ 29 Abs. 1a):**

Die Bestimmung betreffend den Hinweis auf die Betriebserlaubnisrichtlinien kann im Hinblick auf die neuen Bestimmungen des § 27a entfallen.

**Zu Z 21 (§ 30 Abs. 5):**

Die Vorgangsweise bei Verlust eines Typenscheines wird neu geregelt.

Das Kriterium der vorausgehenden behördlichen Zustimmung wird auf die Fälle eingeschränkt, wo das Fahrzeug in Österreich schon einmal zum Verkehr zugelassen worden ist. Die bisherige Voraussetzung für die behördliche Zustimmung, dass keine Bedenken bestehen, ob das Fahrzeug noch der genehmigten Type oder gemäß § 33 genehmigten Änderungen entspricht, wird aber aufgegeben, da die Behörde diese Frage nicht beurteilen kann. Statt dessen wird die behördliche Zustimmung aber von der Frage abhängig gemacht, ob nach dem Fahrzeug als gestohlen gefahndet wird.

**Zu Z 22 (§ 30 Abs. 8):**

Die bisherige Regelung des § 30 Abs. 8, wonach auf Verlangen der mit Angelegenheiten des Kraftfahrzeugwesens befassten Behörden diesen der Typenschein zur Einsichtnahme und Vornahme allfälliger Eintragungen vorzulegen ist, kann entfallen, da Änderungen am Fahrzeug vom Landeshauptmann direkt in der Genehmigungsdatenbank vermerkt werden und ein aktueller Datenauszug ausgedruckt werden kann.

Durch Wegfall dieser Bestimmung (Verpflichtung) kommt es auch zu einer Reduzierung der Unternehmerrlasten (Verwaltungslasten aus Informationsverpflichtungen).

**Zu Z 23 (§ 30a Abs. 8a):**

Gemäß § 28b Abs. 1 zweiter Satz KFG 1967 ist der Inhaber einer EG-Betriebserlaubnis oder sein gemäß § 29 Abs. 2 KFG 1967 in Österreich Bevollmächtigter verpflichtet, die Erteilung oder jede Änderung der EG-Betriebserlaubnis dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie anzuzeigen. Die Ermächtigung zur Dateneingabe in die Genehmigungsdatenbank erstreckt sich auf alle für den jeweiligen Hersteller erteilten EG-Betriebserlaubnisse.

Die Erfahrungen der Praxis zeigen, dass von den Herstellern bzw. ihren Bevollmächtigten nur sehr wenige oder keine diesbezüglichen Anzeigen erstattet worden.

Daher soll eine ausdrückliche Regelung geschaffen werden, dass die Dateneingabe nur erfolgen darf, wenn davor die aktuellen Änderungen einer EG-Betriebserlaubnis dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Bundesanstalt für Verkehr) übermittelt worden sind.

**Zu Z 24 (§ 31a):**

Die neue Rahmenrichtlinie 2007/46/EG gilt erstmals auch für die Einzelgenehmigung von Fahrzeugen und sieht dafür in Artikel 24 entsprechende Regelungen vor. Diese Vorgaben werden im neuen § 31a umgesetzt.

Die Absätze 1 bis 5 und 7 und 8 behandeln die in Österreich vom Landeshauptmann zu erteilenden Genehmigungen.

Abs. 6 regelt die Behandlung von Fahrzeugen mit einer Einzelgenehmigung aus einem anderen Mitgliedstaat.

Die Rahmenrichtlinie erlaubt gewisse Ausnahmen von den in den Anhängen IV und XI angeführten Rechtsakten, wenn dafür entsprechende alternative Anforderungen festgelegt werden, die ein gleiches Maß an Verkehrssicherheit und Umweltschutz gewährleisten sollen. Die jeweils maßgebenden Vorschriften, nach denen ein Fahrzeug eine Einzelgenehmigung erhalten kann, sind durch Verordnung festzulegen.

Auch die Rechtsakte bzw. Prüfungen, für die der Landeshauptmann selbst als technischer Dienst fungieren und Prüfungen selbst durchführen kann, sind durch Verordnung festzulegen.

Ansonsten ist das Verfahren dem herkömmlichen Verfahren auf Einzelgenehmigung (§ 31) nachgestaltet, wobei der auszustellenden Einzelgenehmigungsbogen die Funktion des Einzelgenehmigungsbescheides erhält.

**Zu Z 25 (§ 33 Abs. 3):**

Wird die Genehmigung einer Änderung am Fahrzeug in den Amtsräumen einer Landesprüfstelle durchgeführt, ist ein neuer Zulassungsschein mit den geänderten Daten auszustellen. Der dritte Satz stellt klar, dass für eine neue Chipkartenzulassungsbescheinigung, falls eine solche beantragt wird, ein entsprechender Kostenersatz dafür zu entrichten ist.

**Zu Z 26 (§ 39 Abs. 1):**

Mit der Änderung des § 101 Abs. 2 KFG (29. KFG-Novelle) in Verbindung mit dem neuen § 53a KDV (54. Novelle) wurde festgelegt, dass bei Schneeräumfahrzeugen, wenn die Breite des Fahrzeuges durch das angebaute Schneeräumgerät überschritten wird, die Transportbreite bis zu 3,50 m, auf Autobahnen bis zu 4 m betragen darf. Dadurch können eine große Anzahl von Routengenehmigungen bzw. eingeschränkten Zulassungen entfallen.

In § 39 Abs. 1 letzter Halbsatz ist aber noch der Hinweis auf die Abmessungen des § 4 Abs. 6 Z 2 enthalten, welcher für Schneeräumfahrzeuge jetzt nicht mehr aktuell ist. Daher wird diese Formulierung geändert und auch die durch Verordnung für Schneeräumgeräte festgelegte Höchstgrenze berücksichtigt.

**Zu Z 27 (§ 40a Abs. 5 Z 6):**

Hier wird durch Anführung bzw. Ergänzung der entsprechenden Gesetzesbestimmung im ersten Klammersausdruck die Ausstellung der Chipkartenzulassungsbescheinigung in den Katalog der den Zulassungsstellen übertragenen Aufgaben aufgenommen.

**Zu Z 28 (§ 40b Abs. 7):**

Aufgrund der gesetzlich vorgesehenen Indexanpassung des Kostenersatzes für die Zulassungsstellen, erhöht sich der Wert von 39,30 Euro auf 41,70 Euro.

**Zu Z 29 (§ 41 Abs. 3):**

Neu ist der letzte Satz des Abs. 3.

Bei Zulassungen von Anhängern und Mietwagen kann der Antrag auf Zweitausfertigung der Zulassungsbescheinigung Teil I gestellt werden. Um auch bei der Chipkartenzulassungsbescheinigung erkennen zu können, dass eine Zweitausfertigung existiert, ist auf dieser der Vermerk „Zweitkarte“ mit freiem Auge lesbar anzubringen.

**Zu Z 30 (§ 41 Abs. 4):**

In den letzten beiden Sätzen wird klargestellt, dass im Falle eines Duplikates oder bei Mehrfachzustellungen der Chipkarte nur jene mit der höchsten Seriennummer gültig ist.

**Zu Z 31 (§ 41 Abs. 7):**

Bei der Zuweisung von Wechselkennzeichen wird nur ein Zulassungsschein pro Fahrzeug ausgestellt. Dies gilt sowohl für die Zulassungsbescheinigung im Papierformat, als auch die Chipkartenzulassungsbescheinigung. Das Zusammenheften der Zulassungsscheine im Papierformat ist künftig nicht mehr erforderlich, da es sich nicht mehr um „einen einzigen“ Zulassungsschein handeln muss, in welchem dann alle Fahrzeuge einzutragen waren.

**Für die Chipkartenzulassungsbescheinigung gilt:**

- für jeden Geschäftsfall innerhalb des Wechselkennzeichens wird eine Chipkartenzulassungsbescheinigung ausgestellt,
- wird eine Chipkartenzulassungsbescheinigung ausgestellt, dann muss dieses System für alle Fahrzeuge innerhalb des Wechselkennzeichens gelten (ausgenommen Zeit der befristeten Papierausfertigung).

Auf der Chipkartenzulassungsbescheinigung muss außerdem der Vermerk „Wechselkennzeichen“ mit freiem Auge lesbar angebracht sein.

**Zu Z 32 (§ 41a):**

Der neu geschaffene § 41a schafft nach Maßgabe der Richtlinie 2003/127/EG die Grundlagen für die Einführung der Zulassungsbescheinigung Teil I im Chipkartenformat.

Sowohl die auf der Chipkartenzulassungsbescheinigung mit freiem Auge lesbaren, als auch die auf dem Chip gespeicherten personenbezogenen und fahrzeugspezifischen Daten, entsprechen den Vorgaben der Richtlinie 2003/127/EG und den Vorgaben des § 47 Abs. 1 KFG.

Hier wird klargestellt, dass es sich um ein rein optionales System handelt mit völliger Wahlfreiheit des einzelnen Zulassungsbesitzers. Auf Antrag des Zulassungsbesitzers ist es jederzeit möglich, von einer Chipkartenzulassungsbescheinigung wieder auf eine unbefristete Papierzulassungsbescheinigung umzusteigen. Wird eine Chipkartenzulassungsbescheinigung beantragt, erhält der Zulassungswerber eine auf längstens 8 Wochen befristete Ausfertigung der Zulassungsbescheinigung Teil I im Papierformat. Mit Erhalt der Chipkartenzulassungsbescheinigung oder mit Fristablauf verliert die Papierausfertigung automatisch ihre Gültigkeit, darf im Straßenverkehr nicht mehr verwendet werden und kann entsorgt werden. Die Dauer der Befristung bietet ausreichend Zeit für die Zustellung der Chipkartenzulassungsbescheinigung bzw. einer möglichen Ersatzchipkartenzulassungsbescheinigung bei einem etwaigen Zustellmangel.

Abs. 2 und 3 verweisen auf die Einhaltung entsprechender datenschutzrechtlicher Aspekte für die Handhabung der zur Herstellung der Chipkartenzulassungsbescheinigung erforderlichen Daten.

Abs. 4 regelt, dass die Höhe des für die Chipkartenzulassungsbescheinigung zu entrichtenden Kostensatzes, sowie die Höhe des davon an den Produzenten zu übermittelnden Betrages durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festgelegt wird.

In Abs. 5 wird dargestellt, dass im Falle einer Besitzgemeinschaft die Chipkartenzulassungsbescheinigung den Zustellbevollmächtigten mit freiem Auge lesbar wiedergibt, die übrigen Zulassungsbesitzer sind auf dem Chip gespeichert. Außerdem ist der Hinweis „Besitzgemeinschaft“ mit freiem Auge lesbar anzubringen.

Abs. 6 regelt die Anbringung des mit freiem Auge lesbaren Vermerks „Beiblatt“.

In Abs. 7 wird die Vorgehensweise bei Teilgenehmigungen dargestellt, wobei auch hier der Vermerk „Teilbescheid“ mit freiem Auge lesbar anzubringen ist, zumal nur der Dateninhalt der Hauptgenehmigung auf der Chipkartenzulassungsbescheinigung vermerkt ist, weitere Teilgenehmigungen sind auf Beiblättern anzuführen.

Die Abs. 8 und 9 beinhalten Verordnungsermächtigungen des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie hinsichtlich näherer Ausgestaltung der Chipkartenzulassungsbescheinigung, sowie hinsichtlich des Inkrafttretens.

#### **Zu Z 33 (§ 42 Abs. 1):**

Aufgrund der Bestimmungen des neuen Unternehmensgesetzbuches (UGB) haben Inhaber bestimmter OEG und KEG den Firmennamen bis spätestens 1. Jänner 2010 im Firmenbuch abzuändern. Ohne Klarstellung im KFG hätte das die Auswirkung, dass auch der Zulassungsschein innerhalb einer Woche auf die neue Firmenbezeichnung geändert werden müsste. Nach Schätzungen der Wirtschaftskammer wären ca. 30 000 Fälle davon betroffen.

Um diesen Aufwand zu vermeiden, wird für diese Fälle, wo es per Gesetz zu einer Änderung der Gesellschaftsform gekommen ist, die im Firmenbuch eingetragen werden musste, eine Ausnahme von der Anzeigepflicht normiert.

#### **Zu Z 34 (§ 43 Abs. 1):**

Der neue dritte Satz weist darauf hin, dass im Falle der Abmeldung eines Fahrzeuges mit einer Chipkartenzulassungsbescheinigung diese nach Erhalt unverzüglich entwerten zu lassen ist, falls sie zum Zeitpunkt der Abmeldung noch nicht zugestellt wurde.

#### **Zu Z 35 (§ 43 Abs. 2):**

Die letzten drei neuen Sätze des Abs. 2 regeln den Abmeldevorgang bei Zulassungsbescheinigungen im Chipkartenformat (Entwertung durch Lochung, Bestätigung der Abmeldung auf Teil II der Zulassungsbescheinigung, Aushändigung der Teile I und II der Zulassungsbescheinigung).

#### **Zu Z 36 (§ 43 Abs. 2a):**

Der neu eingefügte Abs. 2a regelt die Vorgehensweise, wenn für Fahrzeuge mit Chipkartenzulassungsbescheinigung eine besondere Überprüfung nach § 56 angeordnet ist. Diesfalls ist ein entsprechender Vermerk auf Teil II der Zulassungsbescheinigung als Hinweis für einen neuen Zulassungsbesitzer anzubringen.

#### **Zu Z 37 (§ 44 Abs. 3a):**

Abs. 3a wird dahingehend ergänzt, dass eine in der Genehmigungsdatenbank eingetragene Zulassungssperre auf Teil II der Zulassungsbescheinigung zu vermerken ist.

**Zu Z 38 (§ 48a Abs. 3 und Abs. 8a):**

Der sog. Verkehrssicherheitsbeitrag für die Zuweisung oder Führung eines Wunschkennzeichens wird von 145 Euro auf 200 Euro angehoben.

Diese Abgabe an den Österreichischen Verkehrssicherheitsfond, die im Verhältnis 40 zu 60 zwischen Bund und Ländern aufzuteilen ist, wurde seinerzeit bei Einführung der Wunschkennzeichen im Jahre 1989 mit 2 000 Schilling festgesetzt. Durch das sog. Euro-Umstellungsgesetz Verkehr, Innovation und Technologie (EUGVIT), BGBl I, Nr. 32/2002, wurde der Betrag von 2 000 Schilling auf 145 Euro umgerechnet und abgerundet. Somit wurde dieser Betrag seit 20 Jahren nicht angehoben.

Der Lebenshaltungskostenindex hat sich in diesem Zeitraum um über 40 % erhöht. Daher ist eine Anhebung um 55 Euro auf nunmehr 200 Euro durchaus gerechtfertigt.

**Zu Z 39 (§ 48a Abs. 7, 7a und 8):**

Der bisherige 2. Satz des § 48a Abs. 7, wonach eine Freihaltung gemäß § 43 Abs. 3 zulässig ist, entfällt.

Dieser Hinweis auf die Möglichkeit der Freihaltung führte dazu, dass jede Abmeldung eines Fahrzeuges das Recht auf Führung des Wunschkennzeichens beendet hat, sofern nicht gleichzeitig ein Antrag auf Zulassung eines anderen Fahrzeuges oder auf Freihaltung gemäß § 43 Abs. 3 für längstens 6 Monate gestellt wurde.

Da diese strenge Regelung aber zu unverständlichen Härten für die Betroffenen führen kann, wird das geändert. In § 48a Abs. 7 entfällt der Hinweis auf die Freihaltungsmöglichkeit gemäß § 43 Abs. 3 und in den § 48a Abs. 8 wird die ausdrückliche Aussage aufgenommen, dass eine Abmeldung des Fahrzeuges innerhalb des 15-jährigen Zeitraumes das Recht auf Führung des Wunschkennzeichens unberührt lässt. Ebenso eine Aufhebung der Zulassung innerhalb dieses Zeitraumes.

Abs. 7a betreffend den Verzicht auf ein Wunschkennzeichen erfolgt die Klarstellung, dass die Rückgabe der Kennzeichentafeln nur bei einem Verzicht während aufrechter Zulassung in Betracht kommt.

**Zu Z 40 (§ 52 Abs. 1):**

Hier wird die Vorgehensweise bei einer Hinterlegung von Zulassungsschein und Kennzeichentafeln geregelt. Abs. 1 erfährt eine Ergänzung dahingehend, dass vorerst auch mit der befristeten Papieraufbereitung und Abgabe der Kennzeichentafeln hinterlegt werden kann, falls die Chipkartenzulassungsbescheinigung noch nicht zugestellt worden ist. Der Antragsteller ist aber nach Erhalt der Chipkarte verpflichtet, diese ebenfalls zu hinterlegen und wird darüber beim Hinterlegungsvorgang entsprechend informiert.

**Zu Z 41 (§ 58 Abs. 1):**

Derzeit ist in § 58 Abs. 1 vorgesehen, dass die Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich sich das Fahrzeug befindet, oder die ihr zur Verfügung stehenden Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes jederzeit an Ort und Stelle die Wirksamkeit der Teile und Ausrüstungsgegenstände eines Fahrzeuges, die bei seinem Betrieb betätigt werden und für die Verkehrs- oder Betriebssicherheit von Bedeutung sind, und der Zustand seiner Reifen geprüft werden können.

Aufgrund der jüngeren Judikatur der Unabhängigen Verwaltungssenate wird diese Prüfungsbefugnis sehr eng ausgelegt und insbesondere die Formulierung „beim Betrieb betätigt werden“ sehr restriktiv verstanden. Demnach dürften nur Teile, die beim Betrieb aktiv betätigt werden, wie zB die Lenkung, die Kupplung oder Bremsanlage überprüft werden, nicht aber zB die Auspuffanlage, obwohl dieser beim Betrieb des Fahrzeuges auch eine Funktion zukommt.

Zur Lösung dieses Problems und zur künftigen Sicherstellung hochwertiger technischer Prüfungen an Ort und Stelle, wird die Bestimmung daher umformuliert. Es sollen ganz generell der technische Zustand und die Vorschriftsmäßigkeit eines Fahrzeuges oder seiner Teile und Ausrüstungsgegenstände überprüft werden dürfen. Umfangreiche technische Prüfungen werden in der Regel unter Heranziehung von Sachverständigen (Prüfzüge) durchgeführt werden. Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes werden diese Aufgabe nur unter Berücksichtigung ihres Ausbildungsstandes und Ihrer beruflichen Erfahrung wahrnehmen können.

**Zu Z 42 (§ 62 Abs. 4 und 5):****Abs. 4:**

Mit dem Kraftfahrrechtsänderungsgesetz 2007 (KrÄG 2007), BGBl. I Nr. 37/2007, wurde auch § 62 Abs. 1 betreffend die Haftung für Kraftfahrzeuge und Anhänger mit ausländischem Kennzeichen geändert. Durch diese Änderung entfiel die bis dahin im früheren § 62 Abs. 8 geregelte Anerkennung einer Haftung einer Gebietskörperschaft.

Art. 4 lit. a der Richtlinie 72/166/EWG des Rates vom 24. April 1972 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug- Haftpflichtversicherung und der Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht idF Richtlinie 2005/14/EG lässt eine Ausnahme von der Versicherungspflicht für die Fahrzeuge bestimmter natürlicher und juristischer Personen des öffentlichen oder des privaten Rechts zu, wenn die Schäden, die durch solche Fahrzeuge in anderen Mitgliedstaaten verursacht werden, durch den Rechtsträger ersetzt werden.

Durch den generellen Wegfall der Haftung einer Gebietskörperschaft ergibt sich insbesondere für militärische Fahrzeuge ein Problem. Daher wurde gemeinsam mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung und Sport ein Lösungsvorschlag im Sinne des früheren § 62 Abs. 8 erarbeitet, der nunmehr als neuer Abs. 4 angefügt wird.

Demnach sollen Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen von der im Abs. 1 angeführten Versicherungspflicht befreit sein, wenn sie einer natürlichen oder juristischen Person des öffentlichen oder privaten Rechts eines anderen Mitgliedstaates der EU gehören und von diesem Mitgliedstaat gemäß Art. 4 lit. a der Richtlinie 72/166/EWG der Kommission gemeldet wurden. Diese Fahrzeuge haben hierüber eine Bescheinigung der Regierung ihres Staates mitzuführen, in der auch die Stelle angegeben ist, der es obliegt, nach dem Recht des durchfahrenen Staates Schadenersatz zu leisten.

#### **Abs. 5:**

§ 62 Abs. 1 sieht vor, dass der Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs für Schäden, die durch Kraftfahrzeuge und Anhänger mit ausländischen Kennzeichen verursacht werden, haftet.

Für eine rasche und effiziente Abwicklung der Schadenersatzansprüche des Geschädigten durch den Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs bzw. durch die von ihm beauftragten Versicherungsunternehmen, ist eine Übermittlung der Kopien der Anzeigen an die Gerichte oder Bezirksverwaltungsbehörden bzw. der Meldungen gemäß § 5 Abs. 5 oder 5a StVO unerlässlich und soll daher ausdrücklich in § 62 Abs. 5 KFG verankert werden.

#### **Zu Z 43 (§ 82 Abs. 9):**

Bei unzulässiger Verwendung eines Fahrzeuges mit ausländischem Kennzeichen werden neben den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen möglicherweise auch eine Reihe von abgaberechtlichen Bestimmungen verletzt. So können durch diesbezügliche Verstöße folgende Bundesabgaben betroffen sein:

Normverbrauchsabgabe, Kraftfahrzeugsteuer, Umsatzsteuer, zollrechtliche Bestimmungen in Bezug auf eine Drittlandzulassung oder die Versicherungssteuer.

Um derartige Übertretungen verfolgen zu können, entspricht es einem Anliegen des Bundesministeriums für Finanzen, wenn das DIAC (Daten-, Informations- und Aufbereitungszentrum), das organisatorisch dem Zollamt Eisenstadt Flughafen Wien zugeordnet ist, entsprechende Informationen über festgestellte Übertretungen erhält, um die abgabenrechtliche Relevanz prüfen zu können.

Um zusätzlichen Aufwand für die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht zu vermeiden, dürfte es am zielführendsten sein, wenn Kopien der an die Behörde übermittelten Anzeigen zusätzlich auch dem DIAC übermittelt werden.

#### **Zu Z 44 (§ 85 Abs. 1):**

Der bisherige letzte Satz, wonach Personen ohne Hauptwohnsitz im Bundesgebiet Motorfahräder nur lenken dürfen, wenn sie das 16. Lebensjahr vollendet haben, kann entfallen, da es eine gleichlautende Bestimmung in § 23 Abs. 5 letzter Satz FSG gibt.

#### **Zu Z 45 (§ 97 Abs. 3):**

Sondertransporte bedürfen gemäß §§ 101 Abs. 5 und 104 Abs. 9 sowie, wenn es sich um Kraftfahrzeuge und Anhänger mit ausländischem Kennzeichen handelt, gemäß § 82 Abs. 5 iVm §§ 101 Abs. 5 und 104 Abs. 9 der Genehmigung durch den Landeshauptmann.

Die Details hinsichtlich der Vorgangsweise bei der Bewilligung und Durchführung von Sondertransporten wurden in einem Erlass des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie festgelegt. Dabei wurde auch festgehalten, dass Sondertransporte mit Heeresfahrzeugen nicht der Bewilligungspflicht der §§ 101 Abs. 5 und 104 Abs. 9 KFG 1967 durch den Landeshauptmann unterliegen, sondern die Abwicklung von Sondertransporten mit Heeresfahrzeugen den militärischen Dienststellen übertragen ist.

Zur Vermeidung von Rechtsunsicherheit sollte diesbezüglich eine ausdrückliche gesetzliche Grundlage dafür geschaffen werden.

Hinsichtlich der ausländischen Militärfahrten muss dabei jedoch unterschieden werden zwischen solchen, die im Zusammenhang mit der Aufgabenerfüllung des Bundesheeres im In- oder Ausland stehen und reinen Transitfahrten ohne Bezug zum Bundesheer.

Heeresfahrzeugen sollten aber auch zivile Fahrzeuge, welche Zwecken des Bundesheeres dienen, gleichgestellt werden. Darunter wären vor allem solche Fahrzeuge zu verstehen, welche durch das Bundesheer angemietet oder im Wege des Leistungsrechts gemäß dem 3. Teil des Militärbefugnisgesetzes (MBG), BGBl. I Nr. 86/2000, herangezogen werden.

**Zu Z 46 (§ 99 Abs. 6 lit. f):**

Gemäß § 27 Abs. 5 der Straßenverkehrsordnung (StVO) sind Lenker von Fahrzeugen der Kanalwartung und –revision bei Arbeitsfahrten von bestimmten Bestimmungen ausgenommen (zB. Verhalten bei Bodenmarkierungen, Zufahrtsbeschränkungen, Halte- und Parkverbote, ..). Diese haben dabei die gelbroten Warnleuchten einzuschalten.

Da die Fahrzeuge der Kanalwartung und –revision derzeit in der Liste des § 99 Abs. 6 betreffend die Fahrzeuge, bei denen gelbrotes Licht ausgestrahlt werden darf, nicht genannt sind, wird lit. f entsprechend ergänzt.

**Zu Z 47 (§ 99 Abs. 6 lit. n):**

Gelbrotes Warnlicht soll auch bei landwirtschaftlichen Fahrzeugen zulässig sein, bei denen Maschinen oder Geräte angebracht sind, die mehr als 2,50 m nach vorne oder nach hinten hinausragen.

**Zu Z 48 (§ 101 Abs. 7):**

Auf Wunsch von Behördenvertretern sollen klarere Regelungen getroffen werden, wie vorzugehen ist, wenn die Mitwirkung an einer Fahrzeugverwiegung verweigert wird.

Die Bestimmung des Abs. 7 daher ergänzt, dass - wenn ein Lenker sich weigert, zu einer Waage zu fahren oder das Fahrzeug auf die Waage zu stellen, und die Verwiegung des Fahrzeuges dadurch unmöglich macht – die Annahme gerechtfertigt ist, dass das die zulässigen Gewichtsgrenzen oder Achslasten überschritten werden und dass entsprechende Zwangsmaßnahmen zur Hinderung an der Weiterfahrt gesetzt werden können.

**Zu Z 49 (§ 102 Abs. 1a):**

Es entfällt die mittlerweile obsoleete Regelung betreffend das Mitführen der Ausdrucke bzw. der Schaublätter von der laufenden Woche sowie der dieser vorausgehenden 15 Tage, da seit 1. Jänner 2008 die Aufzeichnungen für den laufenden Tag sowie der vorausgehenden 28 Tage mitzuführen sind.

Weiters wird ausdrücklich das Mitführen einer Bestätigung über lenkfreie Arbeitstage, sei es aufgrund von Krankheit, Urlaub, etc. verankert, wenn auf der Fahrerkarte nicht für alle in Betracht kommenden Arbeitstage Aufzeichnungen vorhanden sind oder für einzelne Arbeitstage keine Schaublätter mitgeführt werden können. Die Bestätigungen sind nur für Arbeitstage auszustellen und mitzuführen, an denen gelenkt hätte werden müssen und nicht auch für den Nachweis der wöchentlichen Ruhezeit. Die Bestätigung muss den Mindestanforderungen des von der Kommission gemäß Artikel 11 Abs. 3 der Richtlinie 2006/22/EG erstellten Formblattes entsprechen und vor jeder Fahrt maschinenschriftlich ausgefüllt und unterschrieben werden.

**Zu Z 50 (§ 102 Abs. 5 lit. b):**

§ 102 Abs. 5 regelt, was der Lenker eines Fahrzeuges auf Fahrten mitzuführen und bei Bedarf zur Überprüfung auszuhändigen hat. Abs. 5 lit. b wird dahingehend ergänzt, dass auch die bei der Genehmigung oder Zulassung vorgeschriebenen Beiblätter mitzuführen sind.

**Zu Z 51 (§ 102 Abs. 11):**

Im Rahmen einer Besprechung mit den Verkehrsreferenten der Länder wurde vereinbart, eine klarere Regelungen zu treffen, wenn ein Lenker die Mitwirkung an einer Fahrzeugkontrolle verweigert.

Die Bestimmung des Abs. 11 wird daher ergänzt, dass - wenn ein Lenker sich weigert an der Kontrolle/Überprüfung des Fahrzeuges mitzuwirken, und die Kontrolle des technischen Zustandes des Fahrzeuges dadurch unmöglich macht – die Annahme gerechtfertigt ist, dass das Fahrzeug nicht den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen entspricht und die Verkehrssicherheit durch die weitere Verwendung des Fahrzeuges gefährdet wird. In solchen Fällen können dann der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln abgenommen werden.

**Zu Z 52 (§ 102 Abs. 11b):**

In dieser Bestimmung wird der Verweis auf die Richtlinie 2006/22/EG aktualisiert und die Richtlinie 2009/5/EG, als letzte Änderung der Richtlinie 2006/22/EG aufgenommen.

**Zu Z 53 (§ 102a Abs. 3a):**

Bei Straßenkontrollen wurden Fälle festgestellt, dass Lenker mit der Fahrerkarte einer anderen Person unterwegs sind. Ein derartiger Missbrauch einer Fahrerkarte führt zur Abnahme der missbräuchlich verwendeten Fahrerkarte und zu einer Bestrafung des Lenkers, der diese Karte missbräuchlich verwendet hat.

In zumindest einigen dieser Fälle liegt der Verdacht nahe, dass die missbräuchlich verwendete Fahrerkarte dem Lenker freiwillig zur Verfügung gestellt worden ist.

Es fehlt derzeit eine ausdrückliche Bestimmung, die es dem Inhaber einer Fahrerkarte untersagt, diese einer anderen Person zur Verfügung zu stellen. Daher soll nunmehr eine solche Bestimmung geschaffen werden, damit ein solches Fehlverhalten entsprechend geahndet werden kann.

**Zu Z 54 (§ 102a Abs. 4):**

Es entfällt die mittlerweile obsoleete Regelung für das Mitführen der Ausdrucke bzw. der Schaublätter von der laufenden Woche sowie der dieser vorausgehenden 15 Tage, da seit 1. Jänner 2008 die Auszeichnungen für den laufenden Tag sowie der vorausgehenden 28 Tage mitzuführen sind.

Weiters wird ausdrücklich das Mitführen einer Bestätigung über lenkfreie Arbeitstage, sei es aufgrund von Krankheit, Urlaub, etc. verankert, wenn auf der Fahrerkarte nicht für alle in Betracht kommenden Arbeitstage Aufzeichnungen vorhanden sind oder für einzelne Arbeitstage keine Schaublätter mitgeführt werden können. Die Bestätigungen sind nur für Arbeitstage auszustellen und mitzuführen, an denen gelenkt hätte werden müssen und nicht auch für den Nachweis der wöchentlichen Ruhezeit. Im übrigen siehe zu Z 37 (§102 Abs. 1a).

**Zu Z 55 (§ 102a Abs. 7):**

Aufgrund der derzeitigen Regelung muss die durch Zeitablauf ungültig gewordene Fahrerkarte mindestens sieben Tage lang mitgeführt werden.

Da der Zeitraum für das Mitführen der Ausdrucke bzw. der Schaublätter mittlerweile auf die vorausgehenden 28 Tage ausgedehnt worden ist, muss auch der Zeitraum für das Mitführen der durch Zeitablauf ungültig gewordenen Fahrerkarte auf 28 Tage ausgedehnt werden.

**Zu Z 56 (§ 105 Abs. 6):**

Es erfolgt eine redaktionelle Anpassung.

Der Verweis auf § 4 Abs. 6 bis 8a ist nicht mehr aktuell. § 4 Abs. 8a ist entfallen und mittlerweile enthält auch der § 4 Abs. 9 bestimmte Grenzwerte.

Der Verweis wird daher auf § 4 Abs. 6 bis 9 geändert.

**Zu Z 57 (§ 117 Abs. 1):**

Es erfolgt eine redaktionelle Anpassung.

Es entfällt der mittlerweile obsoleete Verweis auf § 109 Abs. 3, da es diese Bestimmung nicht mehr gibt.

**Zu Z 58 (§ 122 Abs. 2 Z 1 lit. d):**

Das bisherige Kriterium, wonach der Begleiter innerhalb des der Einbringung des Antrages um die Bewilligung unmittelbar vorangehenden Jahres höchstens einmal eine Bewilligung dieser Art erhalten haben darf, wird durch die neue Formulierung, die der Regelung des § 19 Abs. 2 letzter Satz FSG nachgestaltet ist, ersetzt.

Dadurch wird es ermöglicht, dass in bestimmten Fällen ein Begleiter auch mehr als 2 Bewilligungen innerhalb eines Jahres erhalten kann. Dies wird insbesondere dann in Betracht kommen, wenn es um die Begleitung von mehr als 2 eigenen Kindern geht.

**Zu Z 59 (§ 123 Abs. 3):**

Bisher war die Übertragungsmöglichkeit auf die Gemeinden nur im Umfang des Abs. 2 Z 1 und Z 3 gegeben. Nunmehr wird die Möglichkeit geschaffen, auch die Tätigkeiten der Z 2 (Maßnahmen, die für die Einleitung oder Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind, zu treffen) zu übertragen.

Nach § 123 Abs. 3 KFG hat der Landeshauptmann – bei Vorliegen bestimmter Voraussetzung – Gemeinden, denen gemäß § 94c StVO die Handhabung der Verkehrspolizei durch deren Gemeindegewachkörper durch Verordnung der Landesregierung übertragen ist, durch Verordnung für die selben Straßen die Mitwirkung an der Vollziehung des KFG durch den Gemeindegewachkörper im Umfang des § 123 Abs. 2 Z 1 und 3 zu übertragen.

Die Maßnahmen, die für die Einleitung oder Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind (§ 123 Abs. 2 Z 2) sind derzeit von einer solchen Übertragung kraft Gesetzes ausgenommen. Dies unterscheidet sich vom Befugnisumfang in verwandten Rechtsgebieten, wie zB der StVO oder dem FSG.

**Zu Z 60 (§ 132 Abs. 27):**

Hier werden die erforderlichen Übergangsregelungen geschaffen.

**Zu Z 61 (§ 134 Abs. 1b und 1c):**

**Abs. 1b:**

Die Richtlinie 2009/5/EG zur Änderung von Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG enthält in einer Tabelle Leitlinien für ein gemeinsames Spektrum von Verstößen gegen die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 und die Verordnung (EG) Nr. 3821/85. Diese aufgelisteten Verstöße sind gemäß ihrer Schwere in 3 Kategorien (sehr schwerwiegend – schwerwiegend – geringfügig) aufgeteilt.

Die Vorgaben dieser Richtlinie müssen bis spätestens 31. Dezember 2009 umgesetzt sein.

Anhand der klaren und eindeutigen Vorgaben der Tabelle des Anhanges III der Richtlinie 2006/22/EG soll daher die Einteilung der Verstöße in sehr schwer – schwer – und geringfügig erfolgen.

Um den Schweregraden der Verstöße durch die Bestrafung Rechnung zu tragen, wird für die schweren und sehr schweren Verstöße jeweils eine Mindeststrafe (im Falle eines schweren Verstoßes nicht weniger als 200 Euro, im Falle eines sehr schweren Verstoßes nicht weniger als 300 Euro) im Bereich des allgemeinen Strafrahmens gemäß § 134 Abs. 1 (bis 5 000 Euro) festgelegt.

**Abs. 1c:**

In verschiedenen jüngeren Rechtsakten der EU betreffend Betriebserlaubnis von Fahrzeugen (sog. Einzelverordnungen), wie zB. in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge, sind auch Sanktionen für Verstöße von Herstellern gegen die Vorschriften der jeweiligen Verordnung vorgesehen.

Die Verordnung (EG) Nr. 715/2007 sieht in Artikel 13 zB folgende Verstöße, die einer Sanktion unterliegen vor:

- a) Abgabe falscher Erklärungen während der Genehmigungsverfahren oder Verfahren, die zu einem Rückruf führen;
- b) Verfälschung von Prüfergebnissen für die Typgenehmigung oder die Übereinstimmung in Betrieb befindlicher Fahrzeuge;
- c) Vorenthaltung von Daten oder technischen Spezifikationen, die zu einem Rückruf oder einem Entzug der Typgenehmigung führen könnten;
- d) Verwendung von Abschaltvorrichtungen und
- e) Verweigerung des Zugangs zu Informationen.

Ähnliche Formulierungen enthalten auch die noch nicht kundgemachten Verordnungen über Fahrzeuge mit Wasserstoffantrieb oder über Fußgängerschutz.

Daher sollen auch Verstöße eines Herstellers oder seines Bevollmächtigten gegen diese direkt geltenden EU-Verordnungen gemäß § 134 KFG strafbar sein. Durch die Einschränkung auf direkt anwendbare Vorschriften der Europäischen Union betreffend Betriebserlaubnis von Fahrzeugen ist eine ausreichende Bestimmtheit gegeben, da die in Frage kommenden Rechtsakte in den entsprechenden Anhängen der Betriebserlaubnisrichtlinien aufgelistet sind.

**Zu Z 62 (§ 134 Abs. 3):**

Das derzeit für bestimmte Verstöße vorgesehene „erhöhte“ Organmandat von 36 Euro ist kein solches mehr, da der Betrag in § 50 VStG mittlerweile auf 36 Euro angehoben worden ist.

Daher können diese bisherigen Inhalte des Abs. 3 als obsolet entfallen.

Für Übertretungen der aufgrund des § 98 KFG in § 58 KDV ziffernmäßig festgesetzten erlaubten Höchstgeschwindigkeiten soll aber die Möglichkeit einer „erhöhten“ Organstrafverfügung bestehen bleiben. Für solche mit Messgeräten festgestellte Übertretungen soll eine Organstrafverfügung bis zu 70 Euro festgesetzt werden können.

**Zu Z 63 (§ 134a Abs. 3):**

Das Zitat wird um die Verordnung (EG) Nr. 68/2009, die aktuellste Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85, ergänzt.

**Zu Z 64 (§ 135 Abs. 20):**

Hier werden die Inkrafttretenstermine festgelegt.“

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf in der Fassung des oben erwähnten Abänderungsantrages der Abgeordneten Anton **Heinzl** und Dr. Ferdinand **Maier** in getrennter Abstimmung mit wechselnden Mehrheiten angenommen.

Damit gilt die Regierungsvorlage: Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird, 90 der Beilagen, 30. KFG-Novelle als miterledigt.

Als Berichterstatter für das Plenum wurde Abgeordneter Mag. Josef **Lettenbichler** gewählt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2009 06 24

**Mag. Josef Lettenbichler**

Berichterstatter

**Anton Heinzl**

Obmann