

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

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

1. Im Bereich der Fahrzeug-Bauvorschriften werden Anpassungen an die aktuellen EU-Vorschriften vorgenommen.
2. Die Fahrzeugkategorie „Leichtmotorrad“ kann entfallen, da sie nicht mehr erforderlich ist. Im Führerscheinrecht wird der Berechtigungsumfang der Lenkberechtigung der Klasse A2 exakt mit technischen Eckdaten umschrieben.
3. Das Verändern des Kilometerstandes eines Fahrzeuges („Tachomanipulation“) wird unter Sanktion gestellt.
4. Wenn Fälschungen bzw. Verfälschungen von Sondertransportbewilligungen festgestellt werden, so sollen die involvierten Unternehmen eine bestimmte Zeit lang keine Bewilligungen erhalten bzw. bestehende Dauerbewilligungen sollen aufgehoben werden. Weiters wird vorgeschrieben, dass die Begleitfahrzeuge, die von den beeideten Organen verwendet werden, die entsprechende Verwendungsbestimmung, die in der Zulassungsstellenverordnung festgelegt wird, im Zulassungsschein eingetragen haben müssen und es erfolgt eine technische „Abnahme“ der Fahrzeuge durch die Landesprüfstellen.
5. Es werden 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.
6. Für die Pannenhilfsdienste, die bundesweit tätig sind, wird ein Zugriff auf die fahrzeugspezifischen (technischen) Daten in der Zulassungsevidenz ermöglicht.
7. Die Kompetenzen der nationalen Kontaktstelle gemäß § 47a KFG im Bundesministerium für Inneres (Fahrzeughalterdatenaustausch) werden ausgeweitet, wenn in zwischenstaatlichen Vereinbarungen automationsunterstützter Halterdatenaustausch vorgesehen ist.
8. Bei der seit Oktober 2014 in Betrieb befindlichen § 57a-Begutachtungsplakettendatenbank sind aufgrund der ersten Erfahrungen in der Praxis einige kleine Adaptierungen vorzunehmen.
9. Es wird eine sog. Deckungsevidenz eingerichtet, 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.
10. Auch für einspurige Fahrzeuge wird die Verwendung von Tagfahrlicht an Stelle von Abblendlicht als Licht am Tag zulässig.
11. Das sog. Handyverbot (Telefonieren ohne Benutzung einer Freisprecheinrichtung ist verboten) wird auf jede andere Verwendung des Mobiltelefons erweitert. Ausgenommen wird nur das Verwenden des Navigationssystems des Mobiltelefons, wenn dieses im Fahrzeug befestigt ist.
12. Außerdem 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) und Z 4 (§ 3 Abs. 1 Z 1.2.2):

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

Für Fahrzeuge, die derzeit als „Leichtmotorrad“ genehmigt und/oder zugelassen sind, wird im § 132 eine Übergangsregelung geschaffen. Die bisher als „Leichtmotorräder“ genehmigten und zugelassenen Fahrzeuge werden entsprechend ihrer Eigenschaften den in der Verordnung 168/2013 festgelegten Klassen zugewiesen.

Zu Z 2 (§ 2 Abs. 1 Z 22a):

Es erfolgt eine redaktionelle Richtigstellung. 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 Mähdrescher) 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 5 (§ 15):

§ 15 wird neu gefasst. Die bisherigen detaillierten Regelungen und der Hinweis auf Fahrzeuge, die unter den Geltungsbereich der Richtlinie 2002/24/EG fallen, ist obsolet.

Alle bisher in § 15 geregelten Fahrzeuge der Klasse L sind nunmehr von der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 erfasst und die Richtlinie 2002/24/EG ist aufgehoben worden.

Die Bestimmungen hinsichtlich der Beleuchtungseinrichtungen sind in der delegierten Verordnung (EU) Nr. 3/2014 festgelegt und gelten damit direkt in Österreich. Die bisherige Regelung kann daher durch einen Verweis auf diese EU-Verordnungen ersetzt werden.

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 straf-

rechtlicher 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 10 (§ 24 Abs. 4) und Z 12 (§ 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.

Zusätzlich wird in § 20 Abs. 7 eine redaktionelle Anpassung vorgenommen und der veraltete Verweis „Abs. 1 lit. d“ auf „Abs. 1 Z 4“ richtiggestellt.

Zu Z 8 (§ 22 Abs. 2):

Die Bestimmung des § 22 Abs. 2, wonach Kraftfahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h mit mindestens einer Vorrichtung zum Abgeben von optischen Warnzeichen ausgerüstet sein müssen (Lichtthupe), kann entfallen.

Im den einschlägigen EU-Vorschriften sind derartige Vorrichtungen nicht vorgesehen. Daher konnte das speziell bei Importfahrzeugen auch derzeit schon nicht verlangt werden und es mussten Ausnahmegenehmigungen erteilt werden.

Zu Z 9 (§ 24 Abs. 2):

Derzeit wird in § 24 Abs. 2 vorletzter Satz klargestellt, dass der Fahrtschreiber/das Kontrollgerät lediglich zum Zwecke der Geschwindigkeitskontrolle verwendet werden muss, wenn das Fahrzeug unter eine der Ausnahmen des Abs. 2b Z1 und 2 oder des Artikels 3 lit. b bis i der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 fällt.

Durch die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 über den Fahrtschreiber im Straßenverkehr wurde die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 um die Ausnahmebestimmung gem. Art. 3 lit. „aa“ erweitert (siehe Art. 45 Z 1 der VO 165/2014).

Es wird daher der Verweis auf Art. 3 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 um die neue lit. „aa“ ergänzt.

Zu Z 11 (§ 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 eines elektronischen Kilometerzählers der bisherige Kilometerstand einzustellen ist.

Zu Z 13 (§ 31a Abs. 3):

Es handelt sich um eine redaktionelle Korrektur eines Verweisfehlers.

Zu Z 14 (§ 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 15 (§ 37 Abs. 2) und Z 23 (§ 42 Abs. 1):

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. Diese Änderung muss auch in § 42 Abs. 1 vorgenommen werden.

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 Zukunft zumindest für einen gewissen Zeitraum die Ausstellung von neuen Sondertransportbewilligungen verweigern zu können sowie bereits ausgestellte Bewil-

lungen aufheben zu können. Damit die Verantwortung für die Bescheidverfälschung nicht zwischen Antragstellern, deren Bevollmächtigten oder beauftragten Transporteuren herumverschoben werden kann, sollen alle erfasst werden.

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 (§ 40 Abs. 5a):

Analog zur Bestimmung des § 40 Abs. 5 wird festgelegt, dass Fahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes vom Bundesminister für Inneres zuzulassen sind.

Zu Z 19 (§ 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 auszuweiten.

Zu Z 20 (§ 40a Abs. 5 Z 25) und Z 21 (§ 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 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 22 Euro.

Zu Z 24 (§ 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 25 (§ 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 26 (§ 44a Abs. 2 lit. j):

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 27 (§ 44 Abs. 3):

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

Zu Z 28 (§ 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 Probefahrtenkennzeichen 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 29 (§ 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 30 (§ 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 fahrzeugspezifischen Daten nach sieben Jahren ab der Abmeldung nur dann gelöscht werden, wenn eine Verschrottungsbestätigung vorliegt. Die personenbezogenen Daten sind aber jedenfalls bereits nach sieben Jahren ab Abmeldung, Aufhebung oder Erlöschen der Zulassung des Fahrzeuges zu löschen.

Zu Z 31 (§ 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 Prüforgang des Krankenversicherungsträgers ist in diesen Fällen als Organ des für die Lohnsteuerprüfung zuständigen Finanzamtes tätig (§ 41a Abs. 4 ASVG). Das Prüforgang 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 Prüfauftrages. Daher sollen die Krankenversicherungsträger auch eine Möglichkeit der Abfrage aus der zentralen Zulassungsevidenz erhalten.

Zu Z 32 (§ 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 33 (§ 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. 4c:

Liegegebliebene 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.

Daher sollen bundesweit organisierte Pannenhilfsdienste nach Maßgabe der technischen Möglichkeiten die fahrzeugspezifischen (technischen) Daten aus der Zulassungsevidenz abfragen und für die Durchführung der Pannenhilfe im konkreten Anlassfall verwenden können.

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

Bei markenspezifischem Pannenservice, das von Fahrzeugherstellern und Werkstätten angeboten wird, sind die technischen Daten der betroffenen Fahrzeuge in der Regel bekannt. Im Gegensatz dazu bieten die Autofahrerclubs ihren Pannenservice für die unterschiedlichsten Fahrzeugmarken und Typen an und verfügen nicht über die im Pannenfall häufig benötigten technischen Daten der betroffenen Fahrzeuge. Die Bekanntgabe der erforderlichen technischen Daten durch die den Pannendienst verständigende Person im Vorfeld des Panneneinsatzes funktioniert erfahrungsgemäß nicht zufriedenstellend. Daher sollen die technischen Fahrzeugdaten aus der Zulassungsevidenz abgefragt werden dürfen.

Über eine Web-Service Abfrage über das Kennzeichen in der Zulassungsevidenz sollen bestimmte technische Daten abgerufen werden können. Um unberechtigte Abfragen zu vermeiden und um sicherzustellen, dass nur fahrzeugspezifische Daten abgefragt werden können, ist diese Abfragemöglichkeit mit geeigneten, dem Stand der Technik entsprechenden Mitteln abzusichern.

Zu Z 34 (§ 47 Abs. 5):

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

Zu Z 35 (§ 47a Überschrift und Abs. 1, 2 und 6) und Z 36 (§ 47a Abs. 1):

Der Verweis auf die aufgehobene RL 2011/82/EU wird durch den Verweis auf die neue CBE-Richtlinie 2015/413/EU ersetzt und auch der Verweis auf die Fundstelle im Amtsblatt angepasst.

Zu Z 37 (§ 47a Abs. 7):

Im Hinblick auf den Anwendungsbereich („Verkehrsübertretungen“) wird die Anwendung des § 47a Abs. 7 dahingehend erweitert, dass auch andere Verwaltungsübertretungen (z.B. Kurzparkzonen u Abgabendelikte), und nicht nur Verkehrsübertretungen umfasst sind. Die bisherige Formulierung im letzten Satz, dass in zwischenstaatlichen Vereinbarungen auch andere Abfragekriterien festgelegt werden können, ist zu unbestimmt und zu weit gefasst. Daher wird dieser Formulierung durch den neuen letzten Satz ersetzt, wonach als Alternative auch die vollständige Fahrzeugidentifizierungsnummer (FIN) als Abfragekriterium vorgesehen werden kann.

Zu Z 38 (§ 47a Abs. 8):

Damit wird die Verpflichtung für die österreichischen Behörden geschaffen, gegebenenfalls mit der Nationalen Kontaktstelle zusammenzuarbeiten.

Zu Z 39 (§ 47b):

§ 47 Abs. 4 vorletzter Satz regelt, in welchen Fällen Auskünfte aus der zentralen Zulassungsevidenz automationsunterstützt im Wege der Datenverarbeitung an Behörden anderer Staaten zu erteilen sind. Nicht geregelt wird hingegen, wann österreichische Behörden Abrufe im Ausland automationsunterstützt vornehmen können. Der neue § 47b soll eine entsprechende Ermächtigung vorsehen.

Gemäß § 47b Abs. 1 dürfen österreichische Behörden Abrufe aus den Zulassungsevidenzen anderer Staaten automationsunterstützt vornehmen, sofern die Fahrzeug- und Halterdaten zur Führung eines grenzüberschreitenden Verwaltungsverfahrens oder Verwaltungsstrafverfahrens benötigt werden und der Abruf auf Grund unionsrechtlicher Vorschriften oder auf Grund bi- oder multilateraler Vereinbarungen zulässig ist oder die Rechtsvorschriften des ausländischen Staates einen Abruf zulassen.

Wenn die Rechtsvorschriften eines ausländischen Staates einen automatisierten Abruf von Fahrzeug- und Halterdaten zulassen (vgl. zum Beispiel § 37a des deutschen Straßenverkehrsgesetzes), darf der Abruf darüber hinaus nur unter folgenden Voraussetzungen erfolgen:

Es handelt sich um einen EU-Mitgliedstaat oder einem Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum und die Bedingungen für die Durchführung der automatisierten Suche betreffend Datenschutz und Datensicherheit nach Art. 4 und Art. 7 der Richtlinie 2015/413/EU zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte, ABl. Nr. L 68 S. 9 vom 13.3.2015 werden eingehalten (vgl. insbesondere Art. 4 Abs. 1 [Beschränkung der Suche auf die Daten zum Fahrzeug und zum Eigentümer oder Halter des Fahrzeuges], Abs. 3 [Festlegung der Abfragekriterien – vollständiges amtliches Kennzeichen], Abs. 4 [Bestimmungen zur Datenbegrenzung] und Art. 7 [Normierung der Einhaltung datenschutzrechtlicher Vorschriften, insbesondere die der Richtlinie 95/46/EG zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr, ABl. Nr. L 281 S 31 vom 23.11.95]).

Um Missbräuche zu vermeiden, sieht Abs. 3 vor, dass der Abruf von Fahrzeug- und Halterdaten im automatisierten Verfahren nur unter Verwendung der vollständigen Fahrzeugidentifizierungsnummer oder des vollständigen Kennzeichens erfolgen darf und zu protokollieren ist, damit festgestellt werden kann, wer die Anfrage veranlasst oder durchgeführt hat.

Zu Z 40 (§ 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 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.

Weiters wird auch eine ausdrückliche rechtliche Grundlage für den umgekehrten Fall geschaffen, dass von ausländischen Sicherheitsbehörden auf Grund von zwischenstaatlichen Vereinbarungen zur Verfügung gestellte Kennzeichen (Deckkennzeichen) vorübergehend von im Inland zugelassenen Fahrzeugen des öffentlichen Sicherheitsdienstes verwendet werden dürfen.

Zu Z 41 (§ 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 22 Euro. Um diese Ungleichbehandlung zu beseitigen, soll dieser Vermerk im Zulassungsschein entfallen.

Zu Z 42 (§ 49 Abs. 5b):

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

Zu Z 43 (§ 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 44 (§ 56 Abs. 1a) und Z 46 (§ 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 45 (§ 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 Werkstage 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 47 (§ 57 Abs. 4) und Z 48 (§ 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 49 (§ 57a Abs. 3 Z 2), Z 50 (§ 57a Abs. 3 Z 3) und Z 51 (§ 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 52 (§ 57c Abs. 2), Z 54 (§ 57c Abs. 5 Z 5) und Z 58 (§ 57c Abs. 8 Z 2):

Da die Bundesanstalt für Verkehr keine Fahrzeugbegutachtungen und keine technischen Unterwegskontrollen mehr durchführt, erübrigt sich auch die Möglichkeit der Einsichtnahme in die Daten der Begutachtungsplakettendatenbank bzw. die Suche nach Daten in der Begutachtungsplakettendatenbank. Daher muss die Nennung der Bundesanstalt für Verkehr in den genannten Bestimmungen entfallen.

Zu Z 53 (§ 57c Abs. 4a):

Es soll eine ausdrückliche gesetzliche Grundlage für eine Schnittstelle zwischen der ZBD und der Zulassungsevidenz des Versicherungsverbandes geschaffen werden. Die § 57a-Stellen sollen die fahrzeugspezifischen Daten aus dieser Evidenz für die Erstellung des Gutachtens und für das Ausfüllen des Begutachtungsformblattes verwenden können. Anhand des Kennzeichens oder der Fahrgestellnummer sollen die aktuellen technischen Fahrzeugdaten (zB Gewichte, Umweltwerte,...) aus dieser Evidenz automatisch übernommen werden. Damit müssen im Zuge der Begutachtung weniger Daten erfasst werden und Erfassungsfehler (zB Tippfehler) können vermieden werden. Damit ist eine höhere Datenqualität gewährleistet und auch die Zuordnung der jeweiligen Gutachten zu den Fahrzeugen in den Datenbanken wird erleichtert.

Zu Z 55 (§ 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, soll den ermächtigten Stellen der zuletzt (im Zuge der letzten Begutachtung) erfasste Kilometerstand der Fahrzeuge, die wiederkehrend begutachtet werden, angezeigt werden.

Zu Z 56 (§ 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 57 (§ 57c Abs. 6):

Gemäß § 57c Abs. 6 müssen die gespeicherten Gutachten nach fünf Jahren und die gespeicherten Begutachtungsplaketten nach sieben Jahren gelöscht werden.

Da jedoch Gutachten und Begutachtungsplaketten in der Datenbank untrennbar verbunden sind, ist es nicht möglich eines davon früher zu löschen als das andere. Daher werden diese Fristen gleichgeschaltet und die Gutachten und die Begutachtungsplaketten sind nach sieben Jahren zu löschen.

Zu Z 59 (§ 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 60 (§ 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 61 (§ 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 62 (§ 84 Abs. 1):

Der Verweis auf die aufgehobene RL 2011/82/EU wird durch den Verweis auf die neue CBE-Richtlinie 2015/413/EU ersetzt.

Zu Z 63 (§ 94):

Es soll die hohe Qualität von Sondertransportbegleitungen gewährleistet werden. Daher wird einerseits vorgeschrieben, dass die Begleitfahrzeuge, die von den beedeten Organen verwendet werden, die entsprechende Verwendungsbestimmung, die in der Zulassungsstellenverordnung festgelegt wird, im Zulassungsschein eingetragen haben („zur Begleitung von Sondertransporten bestimmt“). Andererseits erfolgt eine technische „Abnahme“ der Fahrzeuge durch die Landesprüfstellen. Das darüber ausgestellte Gutachten ist bei Begleitungen mitzuführen und kann auch kontrolliert werden.

Zu Z 64 (§ 99 Abs. 5):

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

Zu Z 65 (§ 102 Abs. 3 fünfter Satz):

Es soll ausdrücklich klargestellt werden, dass während des Fahrens neben dem Telefonieren ohne Benutzung einer Freisprecheinrichtung 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 66 (§ 102 Abs. 10 erster Satz):

Hier wird die neue aktuelle Önorm für Warnkleidung berücksichtigt.

Zu Z 67 (§ 103 Abs. 1 Z 4 lit. d) und Z 68 (§ 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 69 (§ 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 70 (§ 106 Abs. 3 Z 4):

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

Zu Z 71 (§ 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 Schülertransportes Alkoholverbot (0,1 Promille) gilt. In § 15 Abs. 9 Gelegenheitsverkehrsgesetz ist das für gewerbliche Schülertransporte derzeit schon vorgeschrie-

ben. 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 72 (§ 114 Abs. 3 und § 122 Abs. 7):

Für Schulfahrten verwendete Fahrzeuge (Schulfahrzeuge) und auch für Übungsfahrten mit einem privaten Begleiter verwendete Fahrzeuge müssen durch am Fahrzeug angebrachte Tafeln mit dem Buchstaben „L“ in vollständig sichtbarer und dauernd gut lesbarer und unverwischbarer weißer Schrift auf hellblauem Grund gekennzeichnet werden.

Nunmehr hat es Unsicherheiten über den Farbton hellblau gegeben. Daher soll diese Farbe auf „blau“ geändert werden.

Zu Z 73 (§ 114 Abs. 7):

In einer Arbeitsgruppe betreffend Qualitätssicherung im Fahrschulbereich wurden Vorgaben für eine verbesserte und einheitliche Durchführung von Fahrschulinspektionen erarbeitet. Als erster Schritt zur Umsetzung dieser Ergebnisse soll die derzeitige Bestimmung des § 114 Abs. 7 KFG um eine Verpflichtung zur Durchführung einer Fahrschulinspektion zumindest einmal alle drei Jahre erweitert werden.

Weiters wird eine Verordnungsermächtigung geschaffen, damit die Verwendung der in der Arbeitsgruppe erarbeiteten und vom bmvit zur Verfügung gestellten Arbeitsbehelfe, wie zB Unterlagen, Checklisten, Datenbank, etc.) durch Verordnung angeordnet werden kann.

Zu Z 74 (§ 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 Ausbildner schriftlich erteilt wird und daher dieses Schreiben mitgeführt werden kann.

Zu Z 75 (§ 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 76 (§ 131 Abs. 1 und 2) und Z 77 (§ 131 Abs. 3):

Es erfolgt eine Neufassung im Hinblick auf die geänderten Aufgaben der Bundesanstalt für Verkehr.

Im § 131 Abs. 2 werden die Regelungen zur Weisungsgebundenheit an die Bestimmungen des Unfalluntersuchungsgesetzes – UUG 2005 angepasst. 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.

Zu Z 78 (§ 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 79 (§ 132 Abs. 31):

Hier werden die erforderlichen Übergangsbestimmungen festgelegt.

Zu Z 80 (§ 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 81 (§ 135 Abs. 29):

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.

Zu Z 82 (§ 136 Abs. 3b):

In der Vollzugsklausel des § 136 Abs. 3b für den Bereich des BMI wird der neue § 40 Abs. 5a ergänzt.