

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

Der Entwurf der 36. KFG-Novelle enthält folgende Schwerpunkte:

1. Da auf Verkehrskontrollplätzen die Verwiegenung der Achslasten und des Gesamtgewichtes von Fahrzeugen auch dynamisch erfolgt, soll in den Begriffsbestimmungen des Gesamtgewichtes, der Achslast und der höchsten zulässigen Achslast nicht mehr auf ein stillstehendes bzw. stehendes Fahrzeug abgestellt werden.
2. Leider häufen sich Betrugsfälle durch Mehrfachbelehnungen von Fahrzeugen bzw. unzulässige Veräußerungen. Daher soll vor der Ausstellung eines Duplikates eines Fahrzeug-Genehmigungsdokuments bzw. des Datenauszugs aus der Genehmigungsdatenbank zwingend eine Abfrage über eine dafür vorgesehene Datenbank durchgeführt werden, um zu klären, ob die Originaldokumente allenfalls bei einer anderen Stelle hinterlegt sind. Ist das Fahrzeug in der Datenbank eingemeldet, wird kein Duplikat ausgestellt.
3. Fahrzeugänderungen, die eine Verschlechterung des Emissionsverhaltens des Fahrzeuges zur Folge haben, werden ausdrücklich für unzulässig erklärt. Weiters soll auch das Inverkehrbringen oder die Bereitstellung auf dem Markt von Abschalteinrichtungen oder von Gegenständen zum Deaktivieren oder Manipulieren der emissionsmindernden Einrichtungen für unzulässig erklärt werden. Manipulationen oder Deaktivierungen von Abgasnachbehandlungssystemen oder von Partikelfiltern sollen dadurch verboten werden. Dieses Verbot soll auch das Anbieten oder Bewerben der Durchführung solcher Änderungen umfassen, ebenso wie das Anbieten oder Bewerben von nicht genehmigungsfähigem Chip-Tuning.
4. Die bisherige Beschränkung auf nur eine Fahrschule pro Person wird aufgegeben und es sind in Zukunft mehrere Fahrschulbewilligungen für eine Person möglich. Dafür entfallen die sog. Außenkursbewilligungen.

Kompetenzgrundlage:

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

Besonderer Teil

Zu Z 1 (§ 2 Z 32), Z 2 (§ 2 Z 34) und Z 3 (§ 2 Z 35):

In den Definitionen des Gesamtgewichtes, der Achslast und der höchsten zulässigen Achslast soll nicht mehr auf ein stillstehendes bzw. stehendes Fahrzeug abgestellt werden.

Derzeit stellt die Definition „Gesamtgewicht“ in § 2 Abs. 1 Z 32 auf ein stillstehendes Fahrzeug ab. Ähnlich (stehendes Fahrzeug) verhält es sich mit den Definitionen „Achslast“ (Z 34) und „Höchste zulässige Achslast“ (Z 35).

Auf Verkehrskontrollplätzen erfolgt die Verwiegenung der Achslasten und des Gesamtgewichtes von Fahrzeugen jedoch auch dynamisch, das heißt durch achsweise Wiegen in (langsamer) Fahrt. Dabei wird mit dem zu wiegenden Fahrzeug eine flache Plattformwaage in Unterflurbauweise mit geringstmöglicher Geschwindigkeit befahren.

Das führt nunmehr vermehrt zu Einwendungen in Strafverfahren, dass die mit einer selbstdämmigen Straßenfahrzeugwaage zum Wägen in Fahrt erhobenen Achslasten (und das daraus ermittelte Gesamtgewicht) deshalb nicht verwertet werden dürfen, weil das KFG die Achslast bzw. das Gesamtgewicht im Hinblick auf das stehende Fahrzeug definiere.

Diese Einwendungen führen zu Mehraufwand und komplizierteren Verfahren, obwohl das Eichamt die Zulässigkeit dieses Verwiegungsvorganges bestätigt hat. Es kommen aber bei der dynamischen Verwiegen höhere Fehlergrenzen zu tragen.

Um aufwendige Strafverfahren mit zusätzlichen Gutachten und Begründungen zu vermeiden, erscheint es am einfachsten und zweckmäßigsten, in der Definition des Gesamtgewichtes in § 2 Z 32 sowie in der Definition der Achslast in § 2 Z 34 und der höchsten zulässigen Achslast (§ 2 Z 35) das Wort „stillstehenden“ bzw. „stehenden“ zu streichen.

Dies auch in Anpassung an die Verordnung (EU) Nr. 1230/2012, die in den Begriffsbestimmungen des Artikel 2 Z 6 ff auch nicht von stillstehenden Fahrzeugen spricht.

Zu Z 4 (§ 4 Abs. 7c):

Kommunale Müllfahrzeuge, aber auch Betonmischer, Teerkocher, temperaturgeführte Fahrzeuge sind mit Hilfsaggregaten ausgerüstet, die derzeitig idR Verbrennungsmotoren nutzen. Um den Gedanken der Elektromobilität zu fördern, soll es einen Nutzlastausgleich geben, wenn diese Motoren rein elektrisch mit Hilfe von entsprechenden Batterien betrieben werden. Das hzG für diese Fahrzeuge wird um das jeweilige Gewicht dieser Antriebstechnik, höchstens jedoch um 1 t erhöht. Das wird aber auf solche technischen Lösungen beschränkt, bei denen der Antrieb des Hilfsaggregates statt mit konventionellem fossilem Antrieb durch elektrische Energie erfolgt. Daher wird der Gewichtsbonus an die zusätzlich notwendige Batteriemasse für den Hilfsaggregateantrieb geknüpft.

Die jeweiligen Achslasten dürfen die gesetzlichen Grenzwerte jedoch nicht überschreiten.

Zu Z 5 (§ 11 Abs. 6):

Es handelt sich lediglich um eine redaktionelle Anpassung im Hinblick auf die geänderten zollrechtlichen Bestimmungen. Weiters entfällt der Hinweis auf Zollfreizeonen, da seit dem EU-Beitritt keine Zollfreizeonen mehr bestehen.

Zu Z 6 (§ 20 Abs. 1 Z 4 lit. b):

Nach internen Vorgaben des BMLV wird der bisher als „Militärstreife“ bezeichnete Truppenkörper hin- künftig als „Militärpolizei“ bezeichnet werden. Im Sinne eines möglichst hohen Handlungsspielraums, um bei eventuellen künftigen neuerlichen Umbenennungen dieses Truppenkörpers logistische Maßnahmen zu vermeiden sowie nicht zuletzt, um auch bei einem Auseinanderklaffen des Inkrafttretens der Umbenennung des Truppenkörpers und der Novelle Rechtssicherheit zu gewährleisten, wird auf die explizite Nennung der Bezeichnung „Militärpolizei“ verzichtet und stattdessen auf den Begriff des „militärischen Eigenschutzes“ abgestellt. Die Militärstreife, zukünftig Militärpolizei, nimmt zentrale Aufgaben des militärischen Eigenschutzes iSd § 2 des Militärbefugnisgesetzes (MBG), BGBl. I Nr. 86/2000, wahr, weshalb die bei diesem Truppenkörper verwendeten Fahrzeuge jedenfalls unter den Tatbestand der Verwendung im Bereich des militärischen Eigenschutzes zu subsummieren sind.

Zu Z 7 (§ 20 Abs. 1 Z 4 lit. f):

Es wird die Möglichkeit geschaffen, dass auch Fahrzeuge der Bergrettung, der Höhlenrettung und der Wasserrettung ex lege Blaulicht führen dürfen.

Zu Z 8 (§ 20 Abs. 1 Z 8):

Zum Zeitpunkt der erstmaligen Erlassung dieser Vorschrift (und auch der Kennzeichnungs vorschrift im § 102 Abs. 10c Z 3) war die ECE-Regelung Nr. 104 in der Fassung der Ergänzung 2 zur ursprünglichen Fassung der Regelung in Kraft. Mit der Ergänzung 4 zur ursprünglichen Fassung der Regelung (Datum des Inkrafttretens: 18.06.2007) ist der Anhang 9 mit den Anbringungsvorschriften der Kontourmarkierungen und der charakteristischen Markierungen und Grafiken (Werbung) entfallen. Die Anbringungsvorschriften für die „Auffälligen Markierungen“ wurden in die ECE-Regelung Nr. 48 Nummer 6.21 ff verschoben, wobei hinsichtlich der „charakteristischen Markierungen und Grafiken (Werbung)“ in der ECE-Regelung Nr. 48 keine Vorschriften mehr enthalten sind. Diese können daher national geregelt werden. Der Anwendungsbereich der UN-Regelung 104 ist auf Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N, O2, O3 und O4 eingeschränkt.

Die Bestimmung war daher entsprechend zu ändern.

Zu Z 9 (§ 20 Abs. 5 lit. c):

Die Wortfolge „für den Bergrettungsdienst“ kann hier entfallen, weil für Fahrzeuge der Bergrettung nunmehr in § 20 Abs. 1 Z 4 lit. f die Möglichkeit der ex lege Blaulichtführung vorgesehen ist.

Zu Z 10 (§ 20 Abs. 5 lit. i):

Fachärzte/Fachärztinnen für Frauenheilkunde und Geburtshilfe sind ebenso wie Hebammen zur Durchführung von Hausgeburten berechtigt. Daher sollen solche Fachärzte und Fachärztinnen für Frauenheilkunde und Geburtshilfe, die auch tatsächlich Hausgeburten durchführen den Hebammen gleichgestellt werden und eine Blaulichtbewilligung erhalten können.

Zu Z 11 (§ 24 Abs. 2a):

Infolge des Entfalles von § 103 Abs. 3a und 3b geht der bisherige Verweis ins Leere. Daher soll die Definition des Ortslinienverkehrs, auf die bisher verwiesen worden ist (der zugelassene Verkehr auf Linien, deren Anfangs- und Endpunkte innerhalb desselben Gemeindegebietes oder innerhalb aneinandergren-

zender Gemeindegebiete liegen und Haltestellen zum Aus- und Einsteigen nur innerhalb dieser Gemeindegebiete bestehen), gleich ausdrücklich in den § 24 Abs. 2a aufgenommen werden.

Zu Z 12 (§ 26a Abs. 4, § 29 Abs. 8 und § 124 Abs. 1):

Es erfolgt eine (nachträgliche) Anpassung der Ressortbezeichnung.

Zu Z 13 (§ 30 Abs. 5):

Derzeit ist bei Verlust eines Typenscheines eine Zustimmungserklärung jener Behörde einzuholen, in deren Sprengel das Fahrzeug zuletzt zugelassen war oder zugelassen ist. Zulassungsdatensätze für Fahrzeuge, die über einen längeren Zeitraum abgemeldet waren, werden gelöscht. Gibt es für ein nicht zugelassenes Fahrzeug keinen Zulassungsdatensatz, kann mangels Behördenzuständigkeit keine Zustimmungserklärung erlangt werden und für das Fahrzeug muss ein aufwändiges Einzelgenehmigungsverfahren vorgenommen werden, obwohl in vielen Fällen die wesentlich einfachere Ausstellung eines Duplikattypenscheines möglich wäre.

Es wird daher für zweckmäßiger erachtet, die Zustimmungserklärung an den Wohnort des rechtmäßigen Besitzers zu binden und diese Zustimmungserklärung generell der Wohnsitzbehörde aufzuerlegen.

Weiters soll durch die Abfrage des Typenscheinausstellers bei der dafür eingerichteten Datenbank geklärt werden, ob für das gegenständliche Fahrzeug das Originaldokument allenfalls zur Sicherstellung hinterlegt ist. Wenn das der Fall ist, besteht kein Grund, ein Duplikat auszustellen, da ohnedies das Original noch vorliegt. Die Duplikatausstellung soll daher nur möglich sein, wenn bei einer Anfrage bei der Datenbank die Unbedenklichkeit der Duplikatausstellung bestätigt worden ist. Wenn die Datenbankabfrage keine Unbedenklichkeit ergibt, darf kein Duplikat ausgestellt werden und der Antragsteller hat sich um eine Klärung des Sachverhaltes bei der für die Datenbank verantwortlichen Clearingstelle zu kümmern.

Zu Z 14 (§ 30a Abs. 4b), Z 17 (§ 31 Abs. 8), Z 18 (§ 31a Abs. 9) und Z 25 (§ 37 Abs. 2c):

Durch die Abfrage bei der dafür eingerichteten Datenbank wird geklärt, ob für das gegenständliche Fahrzeug das Originaldokument allenfalls zur Sicherstellung hinterlegt ist. Wenn das der Fall ist, besteht kein Grund, ein Duplikat auszustellen, da ohnedies das Original noch vorliegt.

Die Duplikatausstellung soll nur möglich sein, wenn bei einer Anfrage bei der Datenbank die Unbedenklichkeit der Duplikatausstellung bestätigt worden ist. Wenn die Datenbankabfrage keine Unbedenklichkeit ergibt, darf kein Duplikat ausgestellt werden und der Antragsteller hat sich um eine Klärung des Sachverhaltes bei der für die Datenbank verantwortlichen Clearingstelle zu kümmern.

Bei der genannten Datenbank handelt es sich um die sog. „Asset-Datenbank“, die vom KSV 1870 (Kreditschutzverband) betrieben wird und in die die finanzierenden Unternehmen die finanzierten Objekte (hier Kraftfahrzeuge, definiert über die Fahrzeugidentifizierungsnummer) eingeben. Es werden keine personenbezogenen Daten gespeichert, sondern nur das finanzierte Objekt.

Zu Z 15 (§ 30a Abs. 5):

Für Fahrzeuge, die dem CO2-Monitoring unterliegen und deren CO2-Emissionen nach WLTP gemessen wurden, sind jeweils individuelle Werte für die CO2-Emissionen, den Verbrauch, die tatsächliche Masse des Fahrzeugs und andere Eintragungen zu erfassen. Hier ist es daher – im Gegensatz zu Fahrzeugen mit NEFZ-Messverfahren – nicht möglich, für alle Fahrzeuge innerhalb einer Variante/Version einen Datensatz mit gleichen Daten anzulegen.

Daher wird die Erlaubnis zur Anlage von Typendatensätzen entsprechend eingeschränkt. Das hat derzeit zwar noch keine Relevanz, da ohnedies bisher niemand Typendaten für davon betroffene Fahrzeuge in die GDB eingegeben hat. Typendaten existieren derzeit fast ausschließlich für Fahrzeuge der Klassen L, O und R. Daher hat diese Gesetzesänderung nach der derzeitigen Praxis keine Auswirkung, jedoch muss vermieden werden, dass solche Typendaten zukünftig angelegt werden.

Zu Z 16 (§ 30a Abs. 8):

Es wird lediglich ein Schreibfehler korrigiert.

Zu Z 19 (§ 33 Abs. 1), Z 22 (§ 33 Abs. 6a), Z 23 (§ 33 Abs. 7) und Z 26 (§ 44 Abs. 1 lit. a):

Bislang war die Anzeige von Abänderungen, die die Umweltverträglichkeit beeinflussen konnten, nicht verpflichtend vorgeschrieben. Seit der letzten Novellierung des Einleitungssatzes des Abs. 1 (19. Novelle) und der lit. c (4. Novelle) sind wesentlich strengere Vorschriften an die Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge, insbesondere hinsichtlich der Emission gasförmiger und partikelförmiger Luftschadstoffe, aber auch hinsichtlich der Geräuschemissionen in Kraft getreten. Durch Änderungen können wesentlich höhere Schadstoffemissionen verursacht werden. Daher soll auch dieser Aspekt bei der Änderung an einzelnen Fahrzeugen zukünftig ausdrücklich berücksichtigt werden.

Es sollen Fahrzeugänderungen, die eine Verschlechterung der Umweltverträglichkeit bzw. des Emissionsverhaltens des Fahrzeuges zur Folge haben, ausdrücklich für unzulässig erklärt werden. Gemeint sind damit aber nur Änderungen, die direkten Einfluss auf die Emissionen haben, wie Eingriffe in die Motorsteuerung und Änderungen, die die Betriebsstrategie von Motor und Emissionskontrollsysteem beeinflussen oder die Wirkung emissionsreduzierender Einrichtungen herabsetzen, nicht aber Änderungen, die indirekten Einfluss haben wie eine Erhöhung der Fahrwiderstände (z. B. Rollwiderstand durch Reifen oder Luftwiderstand durch Dachträger).

Weiters soll auch das Inverkehrbringen oder die Bereitstellung auf dem Markt von Abschalteinrichtungen oder von Gegenständen zum Deaktivieren oder Manipulieren der emissionsmindernden Einrichtungen für unzulässig erklärt werden.

Damit werden Manipulationen oder Deaktivierungen von Abgasnachbehandlungssystemen wie zB auch die Manipulation von SCR-Systemen durch AdBlue-Deaktivierung oder von Partikelfiltern ausdrücklich verboten.

Leistungsverändernde Eingriffe in die Motorsteuerung (Chip-Tuning) sollen nur dann zulässig sein und nur dann genehmigt werden dürfen, wenn durch einen Prüfbericht eines für die in § 33 Abs. 6a genannten EU-Verordnungen über das Abgasverhalten benannten technischen Dienstes nachgewiesen ist, dass alle für das Fahrzeug relevanten Emissionsvorschriften weiterhin eingehalten werden.

Dieses Verbot umfasst auch das Anbieten oder Bewerben der Durchführung solcher Änderungen, ebenso wie das Anbieten oder Bewerben von nicht genehmigungsfähigem Chip-Tuning.

Zu Z 20 (§ 33 Abs. 3):

Dieser Verweis im letzten Satz („§ 20 Abs. 7 letzter Satz gilt sinngemäß“) betrifft ausschließlich die Notwendigkeit der Einholung eines Gutachtens eines gemäß § 125 bestellten Sachverständigen, wenn Bedenken bestehen, ob zusätzlich angebrachte Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler oder ihre Anbringung den Vorschriften entsprechen. Dieser Verweis kann aufgrund der Neufassung des Abs. 4 entfallen.

Zu Z 21 (§ 33 Abs. 4):

Derzeit hat der Sachverständige ein Gutachten zu erstellen, in dem ausschließlich darüber eine Aussage zu treffen ist, ob wesentliche technische Merkmale verändert wurden. Über alle weiteren Aspekte der Verkehrs- und Betriebssicherheit musste die Behörde selbst entscheiden. Dies ist aufgrund der Komplexität der möglichen Abänderungen und ohne entsprechenden technischen Sachverständigen seitens der Behörde nicht möglich. In der Praxis hat sich daher die Behörde in den meisten Fällen eines Sachverständigengutachtens bedient. Dieses soll daher künftig verpflichtend vorgeschrieben werden.

Um Rechtssicherheit über die Zulässigkeit von Abänderungen an einzelnen Fahrzeugen und eine einheitliche Vorgangsweise sicherzustellen, soll auf die Einhaltung der technischen Vorschriften abgestellt werden, die das Fahrzeug zum Zeitpunkt seiner erstmaligen Zulassung einhalten musste. Es ist in den meisten Fällen nicht möglich, das Fahrzeug bei einer Abänderung so umzubauen, dass die aktuellen Vorschriften eingehalten werden. Mit der Formulierung „sofern in diesem Bundesgesetz oder in den aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen nichts anderes vorgeschrieben ist“ werden eventuelle Nachrüstverpflichtungen (Sicherheitsgurte bei PKWs und Umsturzschutz bei Traktoren, Weitwinkelspiegel bei LKWs) erfasst.

Zu Z 24 (§ 34 Abs. 2):

Bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen soll zukünftig nicht nur auf die Verkehrs- und Betriebssicherheit abgestellt werden, sondern auch auf die Erfordernisse der Umweltverträglichkeit. Die Verweise auf die mittlerweile aufgehobenen Rechtsakte der EU werden aktualisiert.

Zu Z 27 (§ 44a Abs. 1):

Es wird lediglich ein Verweisfehler korrigiert.

Zu Z 28 (§ 45 Abs. 3 Z 1.6):

Im Abs. 3 wird nunmehr auch für gerichtliche Kfz-Sachverständige bestimmter Fachgebiete die Möglichkeit geschaffen, Probefahrtkennzeichen zu erhalten. Für eine eingehende Prüfung bzw. Bewertung der Fahrzeuge ist es oftmals erforderlich, eine Probefahrt durchzuführen, wobei es auch vorkommen kann, dass derartige Fahrzeuge nicht zugelassen sind. Für solche Fälle ist es daher notwendig, Probefahrtkennzeichen zu verwenden.

Zu Z 29 (§ 47 Abs. 4):

Automationsunterstützte Auskünfte über nationale Kontaktstellen sollen auch möglich sein, sofern im Unionsrecht oder einer anderen zwischenstaatlichen Vereinbarung die gegenseitige Verpflichtung zur Beauskunftung von Kfz-Zulassungsdaten besteht (wie z.B. im EU-Rechtshilfeübereinkommen 2000 bzw. im Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr 1968), nach dem Recht des Vertragsstaates automatisierter Datenaustausch zulässig ist und die automationsunterstützten Auskünfte auf Gegenseitigkeit beruhen.

Zu Z 30 (§ 57a Abs. 5):

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung. Korrespondierend zur geltenden Bestimmung des § 57a Abs. 1 werden auch hier die historischen Fahrzeuge hinsichtlich der Prüfung der Vorschriftsmäßigkeit ergänzt.

Zu Z 31 (§ 57c Abs. 10):

Die in der Begutachtungsplakettendatenbank enthaltenen Gutachten sollen ohne personenbezogene Daten von jederman abfragbar werden. Die Betreiber der Begutachtungsplakettendatenbank können dafür eine spezielle Abfragemöglichkeit einrichten und dürfen dafür auch einen angemessenen Kostenbeitrag verrechnen. Die Höhe des Kostenbeitrages bedarf der Zustimmung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie.

Die Abfrage soll nur über die Suchkriterien Erstzulassungsdatum und entweder Kennzeichen oder Fahrzeugidentifizierungsnummer (VIN) des Fahrzeuges möglich sein.

Zu Z 32 (§ 58a Abs. 7):

Es wird lediglich ein Verweisfehler korrigiert.

Zu Z 33 (§ 78):

§ 78 samt Überschrift kann ersatzlos entfallen. Der Zentralnachweis für Lenkerberechtigungen wurde mittlerweile aufgelassen und seit der 10. Novelle zur FSG-DV, BGBI. II Nr. 472/2012, ist bei der Erteilung oder Ausdehnung einer Lenkberechtigung eine Anfrage an den Zentralnachweis für Lenkberechtigungen gemäß § 41 Abs. 4 letzter Satz FSG nicht mehr zu stellen.

Zu Z 34 (§ 83):

Es handelt sich lediglich um eine redaktionelle Änderung. Das Zollgesetz 1955, BGBI. Nr. 129/1955, wurde durch das Zollgesetz 1988, BGBI. Nr. 644/1988 ersetzt, dieses wiederum durch das Zollrechts-Durchführungsgesetz, BGBI. Nr. 659/1994. Primär maßgeblich ist allerdings nunmehr das Zollrecht der Europäischen Union.

Zu Z 35 (§ 101b):

Nach dem Vorbild der Bestimmungen im XIII. Abschnitt der StVO über die Verkehrsüberwachung mittels bildverarbeitender technischer Einrichtungen soll im neuen § 101b die Grundlage für eine automationsunterstützte Kontrolle der Einhaltung der Bestimmungen über die zulässigen Gesamtgewichte, Achslasten und Abmessungen der Fahrzeuge geschaffen werden.

Sollte auf dem Bild neben dem kontrollierten Fahrzeug auch das Kennzeichen eines anderen (nicht kontrollierten) Fahrzeuges erkennbar sein, so ist das unkenntlich zu machen (Abs. 3).

Bei den in Abs. 4 erwähnten statistischen Zwecken bzw. Berichtspflichten sind nur die Übertretungsfälle gemeint. Andere Fahrzeuge werden gar nicht erfasst.

Zu Z 36 (§ 102 Abs. 1b) und Z 43 (§ 102a Abs. 4a):

Seitens des BMI ist beabsichtigt, die im § 102 Abs. 1a und § 102a Abs. 4 KFG normierten „Bestätigungen“ elektronisch zu erstellen. Es soll daher die rechtliche Grundlage für die Erfassung der dafür benötigten Daten geschaffen werden. Weiters soll damit auch gleich die Grundlage geschaffen werden, dass diese Daten auch für die idR anschließenden technischen Unterwegskontrollen verwendet und verarbeitet werden dürfen und nicht neuerlich erfasst werden müssen.

Zu Z 37 (§ 102 Abs. 3, § 103 Abs. 1 Z 3 lit. b, § 105 Abs. 7 lit. e, Überschrift zu § 108a, § 108a Abs. 1 und § 120 Abs. 1):

Es handelt sich lediglich um eine redaktionelle Anpassung. Das Wort „Lenkerberechtigung“ wird durch das Wort „Lenkberechtigung“ ersetzt.

Zu Z 38 (§ 102 Abs. 3b):

Es wird eine ausdrückliche gesetzliche Grundlage für die in der Verordnung bereits vorgesehene Testbescheinigung geschaffen.

Zu Z 39 (§ 102 Abs. 8a):

Die Ausnahmen von der Winterreifenpflicht werden auf Fahrzeuge, die aufgrund ihrer Bauweise bestimmungsgemäß nur auf schneefreien Straßen eingesetzt werden, erweitert. Das betrifft insbesondere Straßenkehrmaschinen und Kraftfahrzeuge der kanalräumenden Unternehmen, die im Nahbereich tätig sind.

Zu Z 40 (§ 102 Abs. 9 Z 4):

Die Ausnahme von der Schneekettenmitführpflicht wird erweitert. Bei der Überführung von idR neuen Kraftfahrzeugen zum Aufbauhersteller bzw. zum Kunden stellt die Mitführverpflichtung von Schneeketten für den Fahrzeuglenker insbesondere dann, wenn hintereinander von ein und derselben Person verschiedene KFZ, unterschiedlich bereift, überstellt werden müssen, ein logistisches Problem dar, da diese Schneeketten je nach Type durchschnittlich 14,5 kg (Einzelbereifung) bzw. 23,5 kg (Zwillingsbereifung) pro Stück schwer sein können.

Die Ausnahme gilt aber nur, sofern die Fahrt auf schneefreien Straßen durchgeführt wird.

Zu Z 41 (§ 102 Abs. 10c Z 3)

Siehe zu Z 8.

Zu Z 42 (§ 102 Abs. 12):

Es wird ein Rechtschreibfehler korrigiert.

Zu Z 44 (§ 103 Abs. 3a und 3b):

Die Regelungen betreffend die Lenkerberechtigung der Klasse D eingeschränkt auf den Ortslinienverkehr sind obsolet und können entfallen. Die Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein sieht derartige Einschränkungen der Lenkberechtigung der Klasse D nicht vor.

Zu Z 45 (§ 103 Abs. 6):

Die Bestimmung des Abs. 6 betreffend den Aufkleber „Dienstkraftwagen“ an Fahrzeugen des Bundes, der Länder, der Gemeindeverbände, der Ortsgemeinden und der von diesen Gebietskörperschaften unter ihrer Haftung betriebenen Unternehmungen erscheint obsolet und soll daher entfallen.

Zu Z 46 (§ 106 Abs. 3 Z 6):

Es wird eine weitere Ausnahme von der Gurtpflicht geschaffen. Die Ausnahme soll auch für Fahrgäste in Omnibussen beim kurzzeitigen Verlassen des Sitzplatzes gelten.

Derzeit regelt § 106 KFG die Gurtenpflicht für Omnibusse. Sowohl im Gelegenheitsverkehr, als auch im Kraftfahrliniенverkehr über 100 km besteht Gurtenpflicht.

Gerade im Fernbusverkehr (also über 100 km) sind die Busse zumeist mit Toiletten, Getränke- oder Snackautomaten, etc. ausgestattet, weil nicht dauernd angehalten werden kann. Wenn Fahrgäste während der Fahrt aufstehen, um die Toilette zu benützen, sich etwas aus dem Getränke- oder Snackautomaten zu holen oder den Sitzplatz mit jemand anderem zu tauschen, würden sie die Gurtpflicht verletzen.

Daher soll eine entsprechende Ausnahme geschaffen werden.

Zu Z 47 (§ 106 Abs. 5 Z 1 und 2):

Die Kindersitzpflicht wird geändert. Bisher waren Kinder bis zu einer Größe von 150 cm mit speziellen Kinder-Rückhalteinrichtungen zu sichern. Ab einer Größe von 150 cm dann mit den normalen Sicherheitsgurten.

Nunmehr soll die Größe auf 135 cm verringert werden. D.h. nur Kinder, die kleiner sind als 135 cm, sind mit speziellen Kinder-Rückhalteinrichtungen zu sichern. Ab einer Größe von 135 cm reicht die Sicherung mit normalem Sicherheitsgurt.

Diese Möglichkeit ergibt sich auch aus der Richtlinie 2003/20/EG. Damit soll auch die Gewichtsproblematik entschärft werden (Kindersicherung für Kinder unter 150 cm Körpergröße, aber Gewicht über 36 kg; Prüfnorm ECE-Regelung 44 geht nur bis 36 kg).

Zu Z 48 (§ 108 Abs. 2):

Es wird der sprachlichen Gleichklang zur Formulierung in § 115 Abs. 2 lit. a KFG hergestellt. Dies entspricht auch der Formulierung im Führerscheingesetz („gesundheitliche Eignung“).

Zu Z 49 (§ 109 Abs. 1 lit. d), Z 51 (§ 109 Z 1 lit. j) und Z 52 (§ 111 Abs. 1):

Die bisherige Beschränkung auf nur eine Fahrschule pro Person wird aufgegeben und es sind in Zukunft mehrere Fahrschulbewilligungen für eine Person möglich. In § 111 Abs. 1 wird ausdrücklich klargestellt, dass für jeden Standort eine Fahrschulbewilligung erforderlich ist und die Voraussetzungen erfüllt werden

müssen. Ein Inhaber kann bis zu zwei Fahrschulstandorte selbst leiten, sofern diese nicht mehr als 50 km Luftlinie voneinander entfernt sind. Für weitere Fahrschulen muss er sich aber eines Fahrschulleiters bedienen. Auch für diese gilt, dass ein Fahrschulleiter zwei Standorte leiten kann, sofern diese nicht mehr als 50 km Luftlinie voneinander entfernt sind.

Zu Z 50 (§ 109 Abs. 1 lit. g):

Die Regelung hinsichtlich der anrechenbaren Lenkpraxis wird ergänzt, dass eine Lenkpraxis auf Fahrzeugen der Klasse D auch für die Klasse C gelten soll.

Zu Z 53 (§ 112 Abs. 3, § 121 Abs. 1 und § 122a Abs. 1 Z 2):

Es erfolgt lediglich eine redaktionelle Anpassung an das FSG.

Zu Z 54 (§ 113 Abs. 1):

Es wird hier im Hinblick auf die Fälle, in denen ein Fahrschulbesitzer die Fahrschule nicht selbst zu leiten hat, neben den bisherigen Fällen des Abs. 2 auch die neue Möglichkeit des § 111 Abs. 1 hinsichtlich weiterer Standorte angeführt.

Zu Z 55 (§ 113 Abs. 3 Z 1):

Auch hier erfolgt die redaktionelle Anpassung, dass als Fahrschulleiter nur eine Person verwendet werden darf, die nicht bereits Besitzer oder Leiter von zwei anderen Fahrschulen ist.

Die bisherige Regelung, dass ausnahmsweise auch der Besitzer oder Leiter einer anderen Fahrschule als Leiter verwendet werden darf, kann entfallen, da nunmehr ohnedies die Leitung von zwei Fahrschulen zulässig ist.

Zu Z 56 (Überschrift zu § 114) und Z 59 (§ 114 Abs. 5):

Die Bestimmung über Fahrschulkurse außerhalb des Standortes der Fahrschule kann entfallen. Da es in Zukunft möglich sein wird, mehrere Fahrschulen an mehreren Standorten zu betreiben, kann die bisherige Außenkursregelung ersatzlos entfallen. Das muss auch in der Überschrift des § 114 berücksichtigt werden.

Zu Z 57 (§ 114 Abs. 1):

Es erfolgt lediglich eine redaktionelle Anpassung an die aktuelle Terminologie („Gruppen“ wird durch „Klassen“ ersetzt).

Zu Z 58 (§ 114 Abs. 4a):

In Artikel 13 Abs. 1 lit. g der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ist folgende Ausnahmemöglichkeit enthalten:

„Fahrzeuge, die zum Fahrschulunterricht und zur Fahrprüfung zwecks Erlangung des Führerscheins oder eines beruflichen Befähigungsnachweises dienen, sofern diese Fahrzeuge nicht für die gewerbliche Personen- bzw. Güterbeförderung benutzt werden.“

Diese Ausnahmemöglichkeit wurde bisher nur teilweise (Schulfahrten und Prüfungsfahrten mit Schulfahrzeugen) in § 114 Abs. 4a KFG übernommen. In Entsprechung des Unionsrechts soll § 114 Abs. 4a KFG auch die Ausnahme für Fahrten im Rahmen des Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern umfassen.

Zu Z 60 (§ 116 Abs. 2) und Z 61 (§ 117 Abs. 2):

Gemäß § 109 Abs. 1 lit g KFG müssen Fahrschullehrer und Fahrlehrer ua glaubhaft machen, dass sie mindestens 1 Jahr lang Fahrzeuge der Klassen tatsächlich gelenkt haben, für die sie Lenker ausbilden.

Das gilt auch im Falle von Ausdehnungen vorhandener Berechtigungen auf weitere Klassen.

Dabei stellt sich immer wieder das Problem der Erlangung bzw. Anerkennung der ausreichenden Fahrpraxis, insbesondere mit LKW, da die betroffenen Personen ja bereits als Fahrlehrer tätig sind und nicht nebenbei auch noch als LKW-Kraftfahrer arbeiten können.

Bis zu 21. KFG-Novelle, BGBl. I Nr. 80/2002, hat es diesbezüglich die Möglichkeit eines Dispenses von der Praxis gegeben, wenn aus anderen Gründen anzunehmen ist, dass die Person eine ausreichende fachliche Befähigung besitzt (§ 109 Abs. 3 KFG). Das wurde mit der 21. KFG-Novelle aber geändert.

Nunmehr soll aber zur Vereinfachung auf diese zwingende Fahrpraxis verzichtet werden und alternativ dazu auch die Absolvierung eines Lehrplanseminars (vergleichbar dem früheren Praxisersatzseminar) ausreichend sein.

Durch die Zitierung dieser Bestimmung (§ 116 Abs. 2) in § 117 Abs. 2 gilt diese Änderung auch für Fahrlehrer.

Zu Z 62 (§ 132 Abs. 33):

Aufgrund des Entfalles der Fahrschul-Außenkursbewilligungen muss eine Übergangsregelung für schon bewilligte Fahrschulkurse außerhalb des Standortes getroffen werden. Bereits bewilligte Außenkurse sollen noch bis 30. September 2019 durchgeführt werden dürfen.

Zu Z 63 (§ 134 Abs. 1c):

Es handelt sich um eine redaktionelle Korrektur. Das fehlende Wort „in“ wird ergänzt.

Zu Z 64 (§ 134b):

Es wird eine Bestimmung betreffend geschlechtsneutrale Formulierung ins KFG aufgenommen.

Zu Z 65 (§ 135 Abs. 35):

Hier wird das Inkrafttreten geregelt.

