

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

Der Entwurf der 37. KFG-Novelle enthält folgende Schwerpunkte:

1. Es werden Erleichterungen für die Wirtschaft geschaffen, indem für Fahrzeuge zum Transport von Tieren und bei der Verwendung von High Cube Containern die zulässige Höhe auf 4,20 m angehoben wird.
2. Weiters wird auch eine Erleichterung bei den Gewichtsgrenzen geschaffen. Die Strecke, die bei Rundholztransporten bzw. beim Sammeln von Rohmich mit 44t zurückgelegt werden darf, wird von 100 km auf 150 km erweitert und bei der Verwendung von kranbaren Sattelanhängern wird die Gewichtsgrenze generell auf 41 t angehoben.
3. Die Bestimmungen über Beleuchtungseinrichtungen an Fahrzeugen werden vereinfacht und verkürzt, indem nur mehr auf die einschlägigen EU-Rechtsakte verwiesen wird.
4. Für Fahrzeuge, die zur Verwendung für die Feuerwehr bestimmt sind, wird ein Sachbereichskennzeichen eingeführt.
5. Das Begutachtungsintervall für Fahrzeuge der Klasse L (Motorfahrräder, Motorräder, Quads), die derzeit jährlich zu begutachten sind, wird an die Regelung für PKW (3-2-1) angeglichen.
6. Daneben gibt es noch eine Reihe von Aktualisierungen und redaktionellen Anpassungen.

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 (§ 4 Abs. 6):

Bei Fahrzeugen zum Transport von Tieren und bei der Verwendung von High Cube Containern im Vor- und Nachlaufverkehr wird die zulässige Höhe um 20 cm auf 4,20 m angehoben.

Zu Z 2 (§ 4 Abs. 7a):

Einerseits wird im Sinne der Einheitlichkeit der Grenzwerte die 100 km Luftlinie auf 150 km erhöht.

Andererseits wird – um den kombinierten Verkehr mit schwereren kranbaren Sattelaufliegern attraktiver zu gestalten – das höchste zulässige Gesamtgewicht für solche Kombinationen von 40 t auf 41 t erhöht. Das gilt aber nur für Verkehre innerhalb Österreichs.

Weiters besteht bei betroffenen Unternehmen der Wunsch, einen Pkw auf einem Anhänger zum Mobilkran mitzuführen, um dem Kranfahrer die tägliche An- und Abreise zur Baustelle zu erleichtern. Daher erfolgt die ausdrückliche Regelung, dass mit einem Mobilkran (Autokran) stets ein Anhänger mit einem PKW mitgeführt werden darf, auch wenn die 40 bzw. 44 t Grenze überschritten wird.

Zu Z 3 (§ 5 Abs. 1 und 2):

Zu Abs. 1:

Zusätzlich zu den bislang genehmigungspflichtigen Teilen und Ausrüstungsgegenständen, die für die Verkehr- und Betriebssicherheit von besonderer Bedeutung sind, sollen auch die Teile, die für die Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge relevant sind, einer Genehmigungspflicht unterworfen werden können, sofern sie nicht aufgrund geltenden Unionsrechts einer Typgenehmigungspflicht unterliegen. Dazu zählen zB Partikelfilter für die Nachrüstung. Bezüglich des „Feilbietens“ sollen zukünftig die Begrifflichkeiten der einschlägigen Unionsvorschriften verwendet werden. Da nur mehr für wenige Teile und Ausrüstungsgegenstände österreichische nationale technische Vorschriften existieren bzw. angewendet werden können, soll auch auf die Möglichkeit einer Typgenehmigung gemäß EU-Rechtsakten oder UN-Regelungen (früher als „ECE-Regelungen“ oder „UNECE-Regelungen“ oder nur als „Regelungen“ bezeichnet, seit dem Inkrafttreten der Revision 3 des geänderten Übereinkommens von 1958 nur mehr als „UN-Regelung“ bezeichnet) abgestellt werden. Die Rückhalteeinrichtungen für Kinder müssen gemäß diverser existierender Bestimmungen gemäß den zutreffenden UN-Regelungen Nr. 44 oder 129 typgenehmigt sein, waren jedoch bislang in § 5 Abs. 1 nicht genannt. Mit der Anpassung der Begrifflichkeit

„Feilbieten“ auf die im einschlägigen EU-Recht (Marktüberwachungsverordnung (EU) Nr. 765/2008, Verordnungen (EU) Nr. 167/2013, (EU) Nr. 168/2013 und (EU) 2018/858) verwendete Begrifflichkeit „Bereitstellung auf dem Markt“ soll vermieden werden, dass hier abweichend vom EU-Recht vorgegangen werden könnte. Daher kann der letzte Satz des Abs. 1 entfallen.

Zu Abs. 2:

Für Teile und Ausrüstungsgegenstände, die nur gemäß den Vorschriften des KFG einer Typengenehmigungspflicht unterliegen, soll wie bisher der § 35 Abs. 8 angewendet werden. Für Teile und Ausrüstungsgegenstände, die gemäß EU-Recht typengenehmigt sein müssen, wird klargestellt, dass die für den KFZ-Bereich geltenden Unionsbestimmungen hinsichtlich der Marktüberwachung anzuwenden sind.

Allgemeine Anmerkungen zu Z 4 (§ 14), Z 5 (§ 16), Z 6 (§ 17 Abs. 1), Z 7 (§ 17 Abs. 2), Z 8 (§ 18 und § 19), Z 9 (§ 20 Abs. 1), Z 10 (§ 20 Abs. 1 Z 2 und 3), Z 11 (§ 20 Abs. 2 und 3), Z 12 (§ 20 Abs. 4) und Z 13 (§ 20 Abs. 7):

Die technischen Bestimmungen, Anbauvorschriften und Schaltungsvorschriften der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen (Scheinwerfer, Leuchten, rückstrahlende Einrichtungen) an Fahrzeugen der Klassen L, M, N, O, T, C, R und S sind abschließend in den jeweils zutreffenden Rechtsakten der EU geregelt. Diese sind in Österreich direkt anwendbar und umfassen sowohl die verpflichtend anzubringenden Einrichtungen (zB Scheinwerfer für Abblendlicht) als auch die Einrichtungen, deren Anbau zulässig ist. Es soll daher für diese Fahrzeuge zukünftig nur mehr auf die gemäß EU-Recht verpflichtend anzuwendenden Rechtsakte verwiesen werden.

Spezielle Bestimmungen sind im KFG daher nur mehr für wenige Fahrzeugarten und über die EU-Gesetzgebung hinausgehende Ausnahmen (zB weiße retroreflektierende Grafiken, Zielschilder von Bussen, etc.) und Einschränkungen (zB hinsichtlich der Anbringung von blauen Drehleuchten) mit nationaler Wirkung erforderlich.

Zu Z 4 (§ 14):

Zu Abs. 1:

Hier wird bezüglich aller Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen für Kraftwagen nur mehr auf die anzuwendenden EU-Rechtsakte verwiesen. Die bisherigen detaillierten Bestimmungen in den Absätzen 1 bis 6c und 8 können daher entfallen.

Zu Abs. 2:

Für Arten von Kraftwagen, für die hinsichtlich der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen noch keine EU-Gesetzgebung existiert (selbstfahrende Arbeitsmaschinen wie zB Bagger), soll auf die Vorschriften für Traktoren verwiesen werden. Diese erlauben die Anbringung einfacherer Beleuchtungseinrichtungen (zB Scheinwerfer mit geringeren Beleuchtungsstärken), eine für solche Fahrzeuge angemessene und nicht überschießende Anzahl an anzubauenden Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen und nehmen mehr Rücksicht auf die baulichen Gegebenheiten von selbstfahrenden Arbeitsmaschinen. Es ist nicht auszuschließen, dass für spezielle Fahrzeugkonstruktionen zusätzlich zu den in den EU-Rechtsakten vorgesehenen Ausnahmeregelungen zusätzliche Ausnahmeregelungen erforderlich sind; diese sollen durch Verordnung erlassen werden können.

Zu Abs. 3:

Für überbreite Kraftwagen existieren nur rudimentäre Bestimmungen in den Rechtsakten der EU. Für diese sollen die Vorschriften aus dem bisherigen Abs. 7 mit Anpassungen an den Stand der Technik übernommen werden.

Zu Abs. 4:

Hier werden die bereits im bisherigen Abs. 8 enthaltenden besonderen Bestimmungen für spezielle Fahrzeugkonstruktionen mit abnehmbaren Leuchten oder (durch Fahrräder am Hackfahradträger) verdeckten Leuchten übernommen. Da die Vorschriften für „Klappscheinwerfer“ mittlerweile ausreichend im EU-Recht geregelt sind (Abs. 1), können diese nunmehr entfallen.

Zu Z 5 (§ 16):

§ 16 wurde an die neue Systematik des § 14 angeglichen. Es wird daher für die meisten Arten von Anhängern nur mehr auf die geltenden Bestimmungen der EU verwiesen. Für Anhänger, die nicht vom EU-Recht erfasst sind, wird zum größten Teil auf die Bestimmungen für landwirtschaftliche Anhänger im EU-Recht verwiesen. Für langsame landwirtschaftliche Anhänger und Motorradanhänger werden die bisher geltenden Ausnahmen übernommen. Für sogenannte Dollies, die häufig in der Landwirtschaft verwendet werden, werden spezielle Bestimmungen geschaffen.

Zu Abs. 1:

Die bisher vom § 14 abgeleiteten Bestimmungen werden durch Verweise auf das geltende EU-Recht ersetzt; daher können auch die bisher in Abs. 1 enthaltenen Spezialbestimmungen entfallen.

Zu Abs. 2:

Die Ausnahmebestimmungen für schmale Motorradanhänger werden an den Stand des Abs. 1 und an den Stand der Technik angepasst.

Zu Abs. 3:

Im EU-Recht sind keine Bestimmungen für Nachläufer enthalten. Diese sollen grundsätzlich dieselben Beleuchtungseinrichtungen wie bei Fahrzeugen der Klassen O bzw. R aufweisen. An der Vorderseite sollen jedoch nur die Rückstrahler verpflichtend anzubringen sein, damit ein eventuell abgestellter Nachläufer für andere Straßenbenutzer in der Nacht sichtbar ist; die anderen an der Vorderseite anzubringenden Beleuchtungseinrichtungen können entfallen, dürfen aber freiwillig angebracht werden. Zusätzlich sollen aus Sicherheitsgründen Seitenmarkierungsleuchten und seitliche Rückstrahler in dem Ausmaß angebracht werden, dass sich dieselbe seitliche Sichtbarkeit des Fahrzeugzugs (bestehend aus Zugfahrzeug, Ladegut und Nachläufer) wie bei starren Anhängern ergibt. Diese sollen auch an flexiblen Teilen befestigt werden können; Details dazu sollen mit Verordnung festgelegt werden (neuer Abs. 6).

Zu Abs. 4:

Die bisher bestehenden Ausnahmen für die Beleuchtungseinrichtungen an langsamen landwirtschaftlichen Anhängern werden zum größten Teil aus den bisherigen (über verschiedene Absätze der §§ 16 und 18 verteilten) Ausnahmebestimmungen übernommen.

Zu Abs. 5:

Für sogenannte „Dollies“ (Nachläuferachsen, mit denen mittels Sattelkupplung ein Sattelanhänger getragen wird) sollen grundsätzlich dieselben Bestimmungen wie für Zentralachsanhänger gelten. Wenn diese Dollies mit einem Sattelanhänger verbunden sind, brauchen jedoch bereits am Sattelanhänger vorhandene vordere bzw. hintere Beleuchtungseinrichtungen der Dollie-Achse nicht zu leuchten.

Zu Abs. 6:

Da in diesem Bundesgesetz nicht auf alle möglichen neuen Fahrzeugkonzepte abgestellt werden kann, soll es möglich sein, für einzeln genehmigte Anhänger durch Verordnung weitere Ausnahmen zu erlassen, sofern durch diese Ausnahmen die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird.

Zu Z 6 (§ 17 Abs. 1 lit. b):

Es erfolgt lediglich die redaktionelle Anpassung an den wesentlich geänderten § 14.

Zu Z 7 (§ 17 Abs. 2):

Es erfolgt lediglich die redaktionelle Anpassung an den wesentlich geänderten § 14.

Zu Z 8 (§ 18 und § 19):

Da die Vorschriften des bisherigen § 18 über die Bremsleuchten und des bisherigen § 19 über die Fahrtrichtungsanzeiger jetzt in den §§ 14, 15 und 16 enthalten sind, können § 18 und § 19 ersatzlos entfallen.

Zu Z 9 (§ 20 Abs. 1, einleitender Satzteil):

Der Einleitungssatz wird redaktionell an die geänderte Struktur der §§ 14 bis 17 angepasst.

Zu Z 10 (§ 20 Abs. 1 Z 2 und 3):

Die Zulässigkeit von Parkleuchten, Rückstrahlern und Leuchten an den Fahrzeughütten ist jetzt in den EU-Rechtsakten geregelt, auf die im § 14 Abs. 1 bzw. § 16 Abs. 1 verwiesen wird. Daher müssen diese hier nicht mehr genannt werden. Der Verweis auf den § 33 Abs. 1 ist veraltet (dieser hat bis zur 18. KFG-Novelle auf „Änderungen an einem einzelnen zu Verkehr zugelassenen Fahrzeug einer genehmigten Type, die im Typenschein enthaltene Angaben betreffen“) abgestellt und kann daher entfallen (Z 2).

Die Zulässigkeit der Anbringung von Nebelscheinwerfern, Rückfahrscheinwerfern, Nebelschlussleuchten und Seitenleuchten (eigentlich: Seitenmarkierungsleuchten) ist jetzt in den EU-Rechtsakten geregelt, auf die im § 14 Abs. 1 bzw. § 16 Abs. 1 verwiesen wird. Daher müssen diese hier nicht mehr genannt werden. Die Zulässigkeit der Anbringung von Suchscheinwerfern und Arbeitsscheinwerfern bleibt unverändert (Z 3).

Zu Z 11 (§ 20 Abs. 2 und 3):

Die Vorschriften für die Anbringung und Schaltung von Nebelscheinwerfern und Parkleuchten sind jetzt in den EU-Rechtsakten enthalten, auf die im § 14 Abs. 1 verwiesen wird. Diese Absätze können daher entfallen.

Zu Z 12 (§ 20 Abs. 4):

Im ersten Satz erfolgt lediglich eine redaktionelle Anpassung an die geänderte Struktur der §§ 14 bis 17.

Im letzten Satz soll festgelegt werden, dass auch nicht leuchtende Werbeflächen, deren dargestellte Inhalte durch elektronische oder mechanische Mittel während der Fahrt geändert werden können, untersagt werden sollen, wenn durch den Wechsel der angezeigten Inhalte die Verkehrssicherheit gefährdet werden kann. Diese Gefährdung der Verkehrssicherheit ergibt sich durch vermehrte Blickzuwendung zu den für das Verkehrsgeschehen irrelevanten Informationen, wodurch andere gefährdete Verkehrsteilnehmer wie Kinder leichter übersehen werden können. Unter bestimmten Umständen, die zu keiner Verschlechterung der Verkehrssicherheit führen (zB langsames Rollen im Stau) soll ein solcher Wechsel jedoch erlaubt bleiben.

Zu Z 13 (§ 20 Abs. 7):

Die Bestimmungen hinsichtlich der Farbe von Konturmarkierungen sind jetzt in den EU-Rechtsakten enthalten, auf die in § 14 Abs. 1 bzw. § 16 Abs. 1 verwiesen wird und daher im § 20 Abs. 7 obsolet sind. Für die charakteristischen Markierungen und Grafiken sollen die bisher geltenden Ausnahmen weiter gelten. Der Verweis auf den § 19 bei den Fahrtrichtungsanzeigern ist mit dem Entfall des § 19 veraltet und kann daher entfallen.

Zu Z 14 (§ 24 Abs. 4):

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

Zu Z 15 (§ 26a Abs. 1 lit c):

Hier soll – analog zum geänderten § 5 Abs. 1 – zukünftig auch auf Teile und Ausrüstungsgegenstände, die für die Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge von besonderer Bedeutung sind, abgestellt werden.

Zu Z 16 (§ 26a Abs. 2):

Die Festlegung der Dichte des Rauchs und die zulässigen Grenzwerte für sonstige von Verbrennungsmotoren emittierten Luftschadstoffe sind mittlerweile durch direkt geltende Verordnungen der Europäischen Union festgelegt, diese Bestimmungen der lit a und b können daher entfallen.

Da die Grenzwerte für das Betriebsgeräusch bei Verwendung auf der Straße noch nicht für alle Fahrzeugarten auf EU-Ebene festgelegt sind (Bagger, etc.), soll diese Verordnungsermächtigungen aufrecht bleiben. Da für die akustischen Warnvorrichtungen bei Verwendung auf der Straße noch nicht für alle Fahrzeugarten Mindest- und Höchstwerte festgelegt wurden, soll die entsprechende Verordnungsermächtigung unter zukünftiger Berücksichtigung des Erfordernisses einer Mindestlautstärke aufrecht bleiben. Hier ist geplant, auch für diese Fahrzeuge die Grenzwerte der UN-Regelung Nr. 28 verbindlich zu machen. Die Nummerierung der lit c soll nicht geändert werden, da sonst der Verweis in § 1 Abs. 1 der Kraftstoffverordnung 2012 ins Leere gehen würde.

Zu Z 17 (§ 26a Abs. 3):

Der Verweis wurde auf den aktuellen Titel des geänderten Überkommens von 1958 aktualisiert. Zudem wurde auf die Erfordernisse des direkt geltenden EU-Rechts Rücksicht genommen.

Zu Z 18 (§ 26a Abs. 3b):

Die freiwillige Umsetzung von Richtlinien der EWG oder einzelner Bestimmungen aus diesen Richtlinien in nationales Recht ist nicht mehr zulässig. Der Abs. 3b kann daher entfallen.

Zu Z 19 (§ 26a Abs. 4):

Die Kundmachung von Mess- Prüfbestimmungen soll an die heutigen Möglichkeiten angepasst werden. Da alle betroffenen Hersteller über einen Zugang zum Internet verfügen, soll die Zugänglichkeit dieser Bestimmungen über die Webseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zulässig sein.

Zu Z 20 (§ 27 Abs. 2):

Es wird hinsichtlich der erforderlichen Angaben nunmehr lediglich auf das Fabrikschild im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 19/2011 abgestellt. Somit kann die Angabe des Eigengewichts und der höchsten zulässigen Nutzlast in Zukunft unterbleiben.

Zu Z 21 (§ 35):

Der § 35 muss in einigen Punkten geändert werden und einige Absätze können entfallen. Daher wird der § 35 zur leichteren Lesbarkeit zur Gänze neu gefasst.

Zu Abs. 1 und 2:

Seit der Erlassung des § 35 wurde eine große Anzahl an UN-Regelungen (früher: ECE-Regelungen oder UNECE-Regelungen) in den Rechtsbestand der EU und des KFG bzw. der KDV aufgenommen. Es gibt nur mehr eine sehr geringe Anzahl an Teilen und Ausrüstungsgegenständen, die nach nationalen österreichischen technischen Vorschriften typengenehmigt werden können und müssen. Es unterliegen in diesem Bereich nur mehr die Folien zur Anbringung an Sicherheitsscheiben und Warnleuchten (Drehleuchten mit gelbem oder blauem Licht und Schulbuswarnleuchten) dem österreichischen nationalen Recht.

Für zusätzliche Aufbauten und Vorrichtungen, die die Fahreigenschaften der Fahrzeuge beeinflussen können, gibt es keine österr. technischen Vorschriften mehr. Diese Möglichkeit der Typengenehmigung wurde in den 70er-Jahren hauptsächlich für Umsturzsicherheitsvorrichtungen von Traktoren für die Nachrüstung geschaffen und ist heute aufgrund der verpflichtenden EU-Typengenehmigung solcher Umsturzsicherheitsvorrichtungen obsolet. Daher können die diesbezüglichen Vorschriften (der bisherige Abs. 3) entfallen.

Zu Abs. 3:

Der bisherige Abs. 4 wird mit inhaltlichen Änderungen zu Abs. 3. Bei den Änderungen wird dem Umstand Rechnung getragen, dass auch Typengenehmigungen von Folien für Sicherheitsscheiben (§ 7a KDV 1967), die von anderen Mitgliedstaaten der EU erteilt wurden, als gleichwertig einer österreichischen Typengenehmigung gelten sollen. Dasselbe gilt für Warnleuchten nach der UN-Regelung Nr. 65, die von Österreich nicht angewendet wird (die Anbringung von blauen Rundumleuchten auf einem Fahrzeug müsste sonst auch dann akzeptiert werden, wenn diese aufgrund des § 20 Abs. 5 bis 6a nicht am Fahrzeug angebracht sein dürfen). Hier soll es möglich sein, diese von anderen Mitgliedstaaten erteilten Typengenehmigungen per Verordnung oder Erlass als gleichwertig zu erklären, ohne im Einzelfall per Bescheid entscheiden zu müssen.

Der bisherige Abs. 5 kann entfallen, da Genehmigungen nach EU-Recht ohnehin anzuerkennen sind und Genehmigungen nach UN-Regelungen im neuen § 35a geregelt werden.

Der bisherige Abs. 6 kann entfallen, da dieser für Genehmigungen nach EU-Recht nicht zutrifft und im Falle von Genehmigungen nach UN-Regelungen von Österreich nur mehr Genehmigungen erteilt werden dürfen, denen Österreich beigetreten ist.

Der bisherige Abs. 7 wird inhaltlich unverändert zu Abs. 4 und der bisherige Abs. 7a wird zu Abs. 5.

Der bisherige Abs. 8 erhält die Absatzbezeichnung „6“ und wird inhaltlich an die mittlerweile in der EU gebräuchlichen Begriffsbestimmungen aus dem Bereich der Marktüberwachung (Verordnung (EU) Nr. 765/2008) und dem Typengenehmigungsrecht der EU (Verordnungen (EU) 2018/858, (EU) Nr. 167/2013 und (EU) Nr. 168/2013) angeglichen.

Zu Z 22 (§ 35a):

Seit der Erlassung des § 35 wurde eine große Anzahl an UN-Regelungen (früher: ECE-Regelungen oder UNECE-Regelungen) in den Rechtsbestand der EU und des KFG bzw. der KDV aufgenommen. Die bisherigen Vorschriften des § 35 Abs. 4 bis 6 stellen solche Genehmigungen als Ausnahmefälle dar, sind aber in den letzten Jahren – insbesondere nach dem Beitritt Österreichs zur EU Regelfälle geworden; eine Abweichung von in Österreich geltenden nationalen Vorschriften ist daher in den allermeisten Fällen nicht mehr gegeben.

Da im Bereich der UN-Regelungen immer die Bezeichnung „Genehmigung“ verwendet wird, wird auch im § 35a diese Bezeichnung anstelle von „Typengenehmigung“ oder „Typengenehmigung“ verwendet.

Mit dem neuen § 35a soll die Genehmigung nach UN-Regelungen eindeutiger geregelt werden als bisher; zudem müssen die heute geltenden Erfordernisse rund um die Erteilung solcher Genehmigungen geregelt werden. Diese wurden mit der Revision 3 des geänderten Übereinkommens von 1958 wesentlich verschärft und dem Stand der Rahmenrichtlinie 2007/46/EG angeglichen. Dazu zählt u.a. die Vorschrift, vor der Erteilung der Genehmigung die Vorkehrungen zu prüfen, die der Hersteller zur Sicherstellung der Übereinstimmung der Produktion mit der Genehmigung getroffen hat, die Benennungserfordernisse der

technischen Dienste (welche die Prüfberichte erstellen) und die laufende Überwachung der Übereinstimmung der Produktion und der Prüfungen, die der Hersteller in der Serienproduktion vornehmen muss.

Zu Abs. 2:

Die bisherige Praxis, ein Gutachten eines Sachverständigen für die Typenprüfung einzuholen, soll aufgrund der bisherigen Erfahrungen weitergeführt werden. Mit diesen Gutachten wird eine hohe Qualität der Antragsunterlagen der Hersteller und auch der Prüfberichte sichergestellt.

Zu Abs. 3:

Bei Typgenehmigungen mit auf Österreich beschränkter Gültigkeit gemäß den §§ 29 und 35 ist der gemäß § 29 Abs. 2 Bevollmächtigte Antragsteller und Inhaber des Typgenehmigungsbescheids. Bei Genehmigungen nach UN-Regelungen ist jedoch immer der Hersteller selbst der Inhaber der Typgenehmigung; dieser kann seinen Sitz auch in Drittstaaten haben, in denen keine rechtswirksame und nachvollziehbare Zustellung von Dokumenten möglich ist. Um die in der Praxis immer wieder auftretenden Probleme im Zusammenhang mit der nachvollziehbaren und rechtswirksamen Zustellung von Bescheiden und anderen Dokumenten, vor allem im Zusammenhang mit Abweichungen in der Produktion und der Aufhebung von UN-Genehmigungen zukünftig zu vermeiden, soll für Hersteller, die keinen Sitz im Bundesgebiet haben, der Bevollmächtigte auch Zustellbevollmächtigter sein. Da bei Herstellern ohne Sitz in Österreich nicht immer sichergestellt ist, dass die dem Bund anfallenden Kosten sowie die Abgaben, Gebühren und Geldstrafen erfolgreich eingetrieben werden können, soll dieser Bevollmächtigte anstelle des Herstellers als Schuldner festgelegt werden. Eine besondere Benachteiligung von Herstellern, die keinen Sitz in Österreich haben, ergibt sich aus diesen Bestimmungen nicht; es ist dem Hersteller freigestellt, die Genehmigung nach UN-Regelung in allen anderen Vertragsstaaten des geänderten Übereinkommens von 1958 zu stellen, welche die gegenständliche UN-Regelung anwenden.

Zu Abs. 4:

Auch bei technischen Diensten ohne Sitz in Österreich können sich dieselben Probleme wie bei den Herstellern mit der Zustellung von Dokumenten und mit dem Eintreiben von Barauslagen, Gebühren und Geldstrafen ergeben. Eine besondere Benachteiligung von technischen Diensten, die keinen Sitz in Österreich haben, ergibt sich aus diesen Bestimmungen nicht; es ist dem technischen Dienst freigestellt, seine Dienstleistungen für Hersteller, die ihre UN-Genehmigung in Österreich beantragen, anzubieten oder nur in anderen Vertragsstaaten des geänderten Übereinkommens von 1958.

Zu Abs. 5:

Die Erteilung und Genehmigung einer Änderung der Typgenehmigung gemäß den UN-Regelungen ist ein verwaltungsbehördlicher Akt, durch den über eine individuelle Angelegenheit abgesprochen wird; über diese ist mit Bescheid abzusprechen (Vgl § 56 AVG 1991, etc.). Aufgrund dieses Erfordernisses werden derzeit bei der Erteilung der Typgenehmigung mindestens zwei schriftliche Erledigungen je Typgenehmigung erstellt: der Bescheid mit nationaler Gültigkeit im Sinne des AVG 1991, der alle Bestandteile gemäß dem III. Teil des AVG 1991 enthält und zusätzlich das Mitteilungsblatt dessen Form und Inhalt in der jeweiligen UN-Regelung festgelegt ist.

Um im gegenständlichen Rechtsbereich die zusätzliche Ausstellung von Bescheiden zu vermeiden, sollen den in der jeweiligen UN-Regelung vorgeschriebenen Genehmigungsdokumenten bei der Erteilung und Genehmigung einer Änderung sowie bei der Kenntnisnahme der endgültigen Einstellung der Produktion die Eigenschaft des Bescheids verliehen werden. Die in § 58 Abs. 2 AVG 1991 vorgesehene Begründung kann entfallen, da bei der Erteilung einer solchen Typgenehmigung dem Anbringen des Antragstellers vollinhaltlich entsprochen wird. Die Rechtsmittelbelehrung soll in jedem Fall dem Typgenehmigungsbogen angeschlossen werden, um Rechtsunsicherheiten auszuschließen. Dasselbe gilt auch für die ggf. erforderlichen Auflagen und Bedingungen. Diese Vorgangsweise ist auch in anderen Mitgliedstaaten üblich (zB in Deutschland).

Nur in den Fällen der Versagung der Genehmigung oder der Zurücknahme der Genehmigung (vA Aufhebung aufgrund von unzulässigen Abweichungen von den Vorschriften der jeweils zutreffenden UN-Regelung) soll zusätzlich zum Mitteilungsblatt weiterhin ein eigener Bescheid ergehen.

Zu Abs. 6:

Hier soll klargestellt werden, welche Behörde für die Benennung und Notifizierungen von technischen Diensten gegenüber der UNO zuständig ist.

Zu Z 23 (§ 40 Abs. 1 zweiter Satz, erster Halbsatz):

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

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

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

Zu Z 24 (§ 40 Abs. 1 lit. a):

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

Zu Z 25 (§ 40 Abs. 1 lit. b):

Die Wortfolge „für das Feuerwehrkommando für Niederösterreich“ kann entfallen. Die Zulassung solcher Fahrzeuge erfolgt in Zukunft nicht mehr in Tulln, sondern bei den lokal zuständigen Zulassungsstellen.

Zu Z 26 (§ 45 Abs. 3 Z 1.3):

Für das Gewerbe „Überstellung von Fahrzeugen auf eigener Achse“ ist die Beantragungsmöglichkeit des blauen Probefahrerkennzeichens erforderlich, da es Überstellungen gibt, bei denen diese spezielle Kennzeichentafel vom Handel nicht zur Verfügung gestellt wird und letztlich der Unternehmer ein kostenpflichtiges grünes Kennzeichen anfordern müsste, das in der Kalkulation ursprünglich nicht inkludiert ist. Das blaue Probefahrerkennzeichen sichert damit auch die schnelle Reaktionsmöglichkeit des gewerblichen Überstellers auf Kundenanforderungen.

Zu Z 27 (§ 47 Abs. 1 dritter Satz):

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 28 (§ 47a Abs. 2):

Es wird lediglich ein Schreibfehler korrigiert.

Zu Z 29 (§ 48 Abs. 4):

Es wird die Grundlage geschaffen, dass auch Fahrzeuge, die zur Verwendung für die Feuerwehr bestimmt sind, ein Sachbereichskennzeichen erhalten. In der KDV wird die Bezeichnung „FW“ für solche Fahrzeuge vorgesehen werden. Das gilt für alle Feuerwehren, also für die freiwilligen Feuerwehren, die Berufsfeuerwehren und auch für die Betriebsfeuerwehren.

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

Zu Z 30 (§ 49 Abs. 4 siebenter Satz):

Bei den Sachbereichskennzeichen für Fahrzeuge, die zur Verwendung für die Feuerwehr bestimmt sind, wird anstelle des Landeswappens das Feuerwehr-Korpsabzeichen angebracht.

Zu Z 31 (§ 57a Abs. 2 vierter Satz):

Es sollen auch Änderungen im Zusammenhang mit der Gewerbeberechtigung und andere für die Ermächtigung relevante Umstände (z.B. Wechsel des Geschäftsführers) unverzüglich dem Landeshauptmann anzuzeigen sein.

Zu Z 32 (§ 57a Abs. 3):

Das Fahrzeuge der Klasse L (Motorfahrräder, Motorräder, Quads, ...) fallen derzeit unter die jährliche Begutachtungsfrist. Das soll nunmehr geändert werden und Fahrzeuge der Klasse L sollen in die Z 3

aufgenommen werden. Damit gilt für diese Fahrzeuge dann dasselbe Begutachtungsintervall wie für PKW (3-2-1).

Zu Z 33 (§ 57c Abs. 4b):

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

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

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

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

Zu Z 34 (§ 58 Abs. 4):

Die Regelung betreffend den Kostenersatz wird geändert. Es soll ein Kostenersatz generell bei einem schweren Mangel anfallen, der vor Fahrtantritt erkennbar war und dem Lenker somit zugerechnet werden kann, unabhängig davon, ob bestimmte Einrichtungen verwendet worden sind oder nicht.

Zu Z 35 (§ 99 Abs. 6 lit. j) und Z 36 (§ 99 Abs. 6 lit. p):

Ein Anliegen des Bundesamtes für Eich- und Vermessungswesen wird berücksichtigt.

Aufgrund mehrerer Anfragen von Außendienstmitarbeitern wäre es wünschenswert, diese Regelung dahingehend anzupassen, dass Fahrzeuge, die im Eich- und Vermessungswesen verwendet werden, auch bei Fahrten im Schritttempo gelbrotes Licht mit Warnleuchten ausstrahlen dürfen. Es würde wesentlich zur Erhöhung der Sicherheit beitragen, wenn die Rundumleuchten im Außendienst verwendet werden könnten, da oft eine langsame Fahrgeschwindigkeit bei Aufnahmen und ein häufiges Anhalten erforderlich sind.

Zu Z 37 (§ 101 Abs. 2):

Die Bestimmung wird ergänzt, sodass auch beim Transport von Rundballen die Fahrzeugabmessungen durch die Beladung überschritten werden dürfen.

Zu Z 38 (§ 102 Abs. 3) und Z 39 (§ 102 Abs. 12 lit. e):

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

Zu Z 40 (§ 102c):

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

Zu Z 41 (§ 109 Abs. 1 lit.h):

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

Zu Z 42 (§ 116 Abs. 5):

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

Zu Z 43 (§ 119 Abs. 2):

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

Zu Z 44 (§ 132 Abs. 34):

Hier werden die erforderlichen Übergangsvorschriften festgelegt.

Zu Z 45 (§ 134 Abs. 8):

Der Verfall dieser Gegenstände (Laser- und Radarblocker) wird ausdrücklich als Strafe normiert.

Zu Z 46 (§ 135 Abs. 36):

Hier wird das Inkrafttreten geregelt.