

28. KFG-Novelle (BGBl. Teil I Nr. 57/2007)

Erläuterungen und Gesetzestext

(zum internen Gebrauch unserer Mitgliedsfirmen)

Wien, August 2007



Fachverband der Fahrzeugindustrie Österreichs

Wiedner Hauptstraße 63, A-1045 Wien, Telefon +43(0)5 90 900-4804, Telefax +43(0)5 90 900-289,
E-Mail: kfz@wko.at, Internet: www.fahrzeugindustrie.at, DVR 0043273

INHALTSVERZEICHNIS

Teil 1: ⇒ **Erläuterungen**

(verfasst von Dr. Wilhelm Kast)

Teil 2: ⇒ **Gesetzestext**

(BGBl. Teil I Nr. 57/2007)

Teil 1:
Erläuterungen zur 28. KFG-Novelle

verfasst von Dr. Wilhelm Kast/BMVIT

Die Erläuterungen geben die persönliche Meinung des Verfassers wieder und können daher von der offiziellen Meinung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie abweichen.

Allgemeines:

1. Mit der vorliegenden 28. Novelle zum Kraftfahrzeuggesetz sollen Erleichterungen für den kombinierten Verkehr und eine ausdrückliche Grundlage für Ausnahmegenehmigungen für die Zulassung von Fahrzeugen aus auslaufenden Serien geschaffen und die Bestimmungen über Kraftstoffuntersuchungen praxisgerechter gestaltet werden.

Weiters wird die neue EU-Verordnung 561/2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr berücksichtigt und eine Grundlage zur Erleichterung der Kontrolle der Entrichtung der Normverbrauchsabgabe, die Möglichkeit der Durchführung einer ZMR - Abfrage durch die Zulassungsstellen sowie die Möglichkeit der Ausgabe einer dritten Kennzeichentafel für Fahrradträger auf der Anhängerkupplung geschaffen.

Die vordere Kennzeichentafel für sog. Quads kann entfallen und in der Bestimmung über Ladungssicherung werden Erfahrungen der bisherigen Praxis berücksichtigt.

Daneben sind einige Adaptierungen im Hinblick auf die Genehmigungsdatenbank und einige redaktionelle Änderungen notwendig.

2. Folgende **Richtlinien** werden umgesetzt:

Es wird die Richtlinie 2006/22/EG, Celex Nr. 32006L0022, umgesetzt und es werden die erforderlichen Rahmenbedingungen für die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 geschaffen.

3. Die **Regierungsvorlage** (136 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates, XXIII. Gesetzgebungsperiode) wurde am 21. Juni im Verkehrsausschuss des Nationalrates behandelt und beschlossen (167 dB. XXIII. GP).

Das Plenum des Nationalrates hat das vorliegende Bundesgesetz am 5. Juli 2007 beschlossen. Dabei wurde ein Abänderungsantrag für die 2. Lesung eingebracht und angenommen. Dieser Abänderungsantrag betraf folgende 2 Punkte:

- Bei der Regelung über die Rückgabe des entwerteten Zulassungsscheines im § 43 Abs. 2 KFG wurde noch eine Ausnahme vorgesehen:
wenn bei Leasingfahrzeugen das Genehmigungsdokument nicht vorgelegt wird, so ist von einer Wiederausfolgung des entwerteten Zulassungsscheines abzusehen.
- Die Mitführipflicht der Ausdrücke aus dem digitalen Kontrollgerät (§ 102 Abs. 1a) wird auf die in der EU-Verordnung 3821/85 vorgesehenen Ausdrücke eingeschränkt.

Der Bundesrat hat die 28. KFG - Novelle am 17. Juli 2007 im Ausschuss für Verkehr, Innovation und Technologie und am 20. Juli 2007 im Plenum behandelt und beschlossen.

Die Kundmachung im Bundesgesetzblatt erfolgte am 31. Juli 2007.

Zu den einzelnen Bestimmungen:

1. § 4 Abs. 7a – generell 44t für Vorlauf- und Nachlaufverkehr:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit Ablauf des Tages der Kundmachung, somit am 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Bisher war die Möglichkeit der Ausnützung höherer Gewichte im Vorlauf- und Nachlaufverkehr auf die Verwendung von kranbaren Sattelanhängern und Containern und Wechselaufbauten beschränkt. Nunmehr sollen generell alle Fahrzeugkombinationen, die im kombinierten Verkehr unterwegs sind, die 44t Grenze ausnützen dürfen. Damit soll der kombinierte Verkehr gefördert und eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene unterstützt werden. Durch die verpflichtende Mitführung entsprechender Begleitpapiere wie Buchungs- bzw. Benutzungsbestätigung des Bahnunternehmens (vgl. § 102 Abs. 5 lit. h) kann auf der Straße auch kontrolliert werden, ob es sich tatsächlich um Vorlauf- oder Nachlaufverkehr handelt.

2. § 11 Abs. 6 bis 9 - Kraftstoffuntersuchung:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Abs. 6 ermächtigt die Behörden Kraftstoffe bei allen in Verkehr Bringern von Kraftstoffen, insbesondere hinsichtlich der Einhaltung der Spezifikationen gemäß den Vorgaben der Kraftstoffverordnung 1999, zu kontrollieren. Im Sinne einer Klarstellung wird festgehalten, dass eine Probeentnahme auch während des Transports von Kraftstoffen erfolgen kann. Unter Tankstellen sind neben öffentlich zugänglichen Tankstellen auch Betriebstankstellen zu verstehen, also solche, die in Verbindung mit einer Garage betrieben werden, wenn von dieser Tankstelle Treibstoff nur an Benutzer der Garage abgegeben wird und überdies keine Werbung für den Vertrieb von Treibstoffen, insbesondere auch nicht durch die Hinweistafel „Tankstelle“, erfolgt.

Als Fahrzeuge kommen neben Kraftfahrzeugen gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 dieses Bundesgesetzes samt etwaigen Anhängern gemäß § 2 Abs. 1 Z 2 dieses Bundesgesetzes, weiters insbesondere auch Fahrzeuge gemäß § 3 Z 8 Gefahrgutbeförderungsgesetz – GGBG, BGBl. I Nr. 1998/145, in Betracht. Während im Falle von Kraftfahrzeugen im Sinne

dieses Bundesgesetzes die Probeziehung auch aus dem mit dem Motor verbundenen Tank ermöglicht wird, kann im Falle von sonstigen Fahrzeugen die Probeentnahme ausschließlich aus einem Tank (Tankfahrzeug, Kesselwagen, Aufsetztank, Wagen mit abnehmbaren Tanks, ortsbeweglichen Tank oder Tankcontainer) oder aus Ladetanks (Tankschiff) erfolgen. Als Beförderer ist das Unternehmen anzusehen, welches die Beförderung mit oder ohne Beförderungsvertrag durchführt. Eine vorherige Verständigung von der bevorstehenden Probeziehung ist jedenfalls nicht erforderlich.

Zu Abs. 7:

Der Ermächtigung der Behörden in Abs. 6 entspricht eine Duldungs- und Mitwirkungsverpflichtung des Betriebsinhabers bzw. seiner Leute. „Betriebsinhaber“ ist dabei mit Blick auf den Bedeutungsgehalt des gewerberechtlichen Betriebsinhabers zu lesen, es kommt also insbesondere darauf an, wer den beprobten Betrieb, die Betriebsstätte oder den Standort in seiner Gewahrsame hat. Als dem Betriebsinhaber zurechenbare Personen kommen alle für ihn tätige Personen in Betracht, insbesondere Angestellte, Stellvertreter, Bevollmächtigte oder Beauftragte. Im Besonderen ist auch der Lenker eines beprobten Fahrzeuges, das keinem Betrieb zuzuordnen ist, zur Duldung verpflichtet. Ein Zuwiderhandeln gegen die Verpflichtungen des Abs. 6 und 7 kann den Tatbestand der Verwaltungsübertretung nach § 134 KFG erfüllen.

Zu Abs. 8:

Die Behörden können sich für die Entnahme der Probe wie auch für die Untersuchung der Probe sachkundiger Personen oder Einrichtungen bedienen.

Zu Abs. 9:

Aufgrund des regelmäßig geringen Einstandspreises der entnommenen Proben entfällt die Entschädigung für die entnommene Probe wegen dem im Hinblick auf die Größe des Entschädigungsbetrages unvertretbar hohen Verwaltungsaufwandes für das Entschädigungsverfahren. Die Höhe der der Behörde im Zusammenhang mit der Beprobung und mit der Untersuchung entstehenden Kosten hat der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft durch Verordnung tarifmäßig festzulegen. Die mit der Beprobung entstehenden Kosten hat derjenige zu tragen, dem der Betrieb oder das Fahrzeug im wirtschaftlichen Sinne zugerechnet werden kann. Die wirtschaftliche Betätigung rechtfertigt die Überwälzung dieses Aufwandes. Diese Interessenslage liegt im Falle der Probenahme aus privaten Fahrzeugtanks nicht vor, sodass hier von einer Kostenüberwälzung abzusehen ist. Wegen der Gleichbehandlung der Beprobten kann eine pauschale Festlegung der Kostensätze mit Verordnung erfolgen, womit in Folge auch die Vorschreibung mittels Bescheid gemäß § 57 AVG verwaltungsökonomisch zweckmäßig erscheint. Ein vereinfachtes Verwaltungsverfahren soll aus verwaltungsökonomischen Gründen ermöglicht werden, da es nur um die Vorschreibung von Kosten geht und aufgrund

des regelmäßig klar gegebenen Sachverhalts die Durchführung eines Ermittlungsverfahrens nicht zweckmäßig erscheint und der Rechtsschutz der Beteiligten/Parteien keine Einschränkung erfährt.

3. § 13 Abs. 3 – selbsttätige Anhängerkupplungen:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Es soll ausdrücklich klargestellt werden, dass selbsttätige Kupplungen nicht für das Ankuppeln von land- oder forstwirtschaftlichen Anhängern oder gezogenen auswechselbaren Maschinen oder Geräten erforderlich sind.

4. § 16 Abs. 1 erster Satz – Kennzeichenleuchten für Anhänger:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Im Zuge der Umgestaltung des § 16 Abs. 1 betreffend Scheinwerfer, Leuchten und Rückstrahler für Anhänger wurde aufgrund eines redaktionellen Versehens die Nennung der Kennzeichenleuchten vergessen. Das wird nunmehr nachgeholt.

5. § 20 Abs. 8 – Design der neuen Polizeifahrzeuge:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Die Neugestaltung des äußeren Erscheinungsbildes der Fahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes (silber-blau-rot) erfordert eine Anpassung des § 20 Abs. 8 KFG. Das Design der neuen Exekutivdienstfahrzeuge setzt sich aus mehreren Komponenten zusammen, die an die jeweilige Fahrzeugtype und das jeweilige Modell angepasst werden. Wegen des unterschiedlichen Fuhrparks des Bundesministeriums für Inneres erscheint eine genaue Determinierung der Streifenhöhe (vgl. geltende Rechtslage) als nicht erstrebenswert, da das Design den jeweiligen Dimensionen der Fahrzeuge angepasst wird. Eine generell abstrakte Bestimmung kann dieser Zielsetzung besser Rechnung tragen.

6. § 22 Abs. 2 – Lichthupe für Fahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Durch die Änderung im ersten Satz soll die Vorrichtung zum Abgeben von optischen Warnzeichen (Lichthupe) generell nur für Fahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h gelten. Bisher waren lediglich Motorfahräder ausgenommen. Mit dieser Änderung wird eine Erleichterung für Zugmaschinen und Motorkarren geschaffen, bei denen durch die Verpflichtung stets auch am Tag Licht zu verwenden solche zusätzlichen Vorrichtungen erforderlich geworden wären.

7. § 24 Abs. 2a – Ausnahmen von der Kontrollgerätepflicht :

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Hier werden Ausnahmen von der Ausrüstung mit einem Kontrollgerät für bestimmte Fahrzeuge festgelegt. Bisher war in dieser Bestimmung lediglich eine Ausnahme für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen enthalten. Weiters waren gemäß der unmittelbar geltenden EU-Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 die in Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 genannten Fahrzeuge ex lege ausgenommen.

Die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 wird nunmehr durch die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ersetzt. Auch diese Verordnung sieht in ihrem Artikel 3 bestimmte Ausnahmen vor, die ex lege gelten. Einige der bisherigen Ausnahmen des Artikels 4 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 wurden aber in den Artikel 13 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 verschoben und gelten nicht mehr direkt aufgrund der Verordnung. Die Mitgliedstaaten haben aber die Möglichkeit national Ausnahmen für diese Fahrzeuge zu schaffen. Diese Ausnahmemöglichkeit wird hiermit weitgehend ausgenützt.

8. § 28 Abs. 6 – redaktionelle Anpassung:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Es handelt sich nur um eine redaktionelle Anpassung. Der Verweis auf Abs. 3 lit. d geht ins Leere und soll daher auf Abs. 3 Z 2 geändert werden.

9. § 28a Abs. 1 Z 1 – aktuelle Betriebserlaubnisrichtlinien:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Der Verweis auf die Richtlinie 2004/66/EG ist nicht mehr aktuell. Die Richtlinie 2003/37/EG wurde mittlerweile durch die Richtlinie 2005/67/EG geändert.

Da die Betriebserlaubnisrichtlinien häufig geändert werden, werden im KFG in Hinkunft nur die Stammfassungen der drei Betriebserlaubnisrichtlinien genannt und die jeweils aktuelle Änderung in der KDV wiedergegeben.

10. § 28b Abs. 5a – Daten für die Zulassung:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Bei Importfahrzeugen kann das Problem auftreten, dass der Zulassungswerber lediglich über die Zulassungsbescheinigung Teil I und Teil II verfügt und dass dort nicht alle Daten, die für die Zulassung in Österreich benötigt werden, ersichtlich sind. Das selbe Problem wird auch zukünftig bei Einzelgenehmigungen aus anderen MS auftreten (neue Betriebserlaubnis-Richtlinie!), da die neue Betriebserlaubnis-Richtlinie in dem Genehmigungsdokument lediglich die Mindestdaten nach der Zulassungsdokument-Richtlinie vorschreibt. In diesen Fällen könnten die erforderlichen Daten nur mit hohem Aufwand für die Landesprüfstellen ermittelt werden, wenn sie nicht vom Zulassungswerber der Landesprüfstelle zur Verfügung gestellt werden. Daher soll die gesetzliche Grundlage geschaffen werden, dass dieser verpflichtet ist, einen Mindestumfang an Daten zur Verfügung zu stellen. Dabei sind auch die bevollmächtigten Vertreter der Hersteller (Generalimporteure) verpflichtet, die Zulassungswerber zu unterstützen und diesen erforderlichenfalls die benötigten Daten zur Verfügung zu stellen.

11. § 30 Abs. 2 – fälschungssichere Typenscheine:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

In der Arbeitsgruppe betreffend die Erstellung der Genehmigungsdatenbank wurde seitens der Wirtschaftskammer Österreich gefordert, dass neben dem Typenschein optional auch ein „Datenauszug“ für Fahrzeuge mit nationaler Typengenehmigung möglich sein sollte.

Derzeit ist nur bei Fahrzeugen mit EU-Typengenehmigung (= große Mehrzahl an Fahrzeugen) ein Datenauszug vorgesehen Der vollständige Genehmigungsdatensatz wird

vom Importeur in die Genehmigungsdatenbank eingespielt. Zur Anmeldung reicht damit ein Datenauszug vollkommen aus.

Für Fahrzeuge mit nationaler Typengenehmigung (N1) ist ein Datenauszug nach derzeitiger Rechtslage nicht vorgesehen. Voraussichtlich ab Mitte 2008 werden leichte Nutzfahrzeuge (N1) auf EU-Typengenehmigung umgestellt. In der Übergangsphase (Juli 2007 bis Mitte 2008) wäre somit ein erheblicher administrativer Mehraufwand gegenüber EU - genehmigten Fahrzeugen (eigenes Handling) erforderlich. Auch derzeit gibt es keinen Unterschied zwischen EU - typengenehmigten und national genehmigten Fahrzeugen.

Diesem Wunsch auf Erleichterung wird hiermit insofern Rechnung getragen, als die Möglichkeit geschaffen wird, einen Typenschein ohne Fälschungssicherheitsmerkmale (wie bisher) auszustellen.

12. § 30a Abs. 2 – keine personenbezogenen Daten in der Genehmigungsdatenbank:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Im letzten Satz war bisher vorgesehen, dass auch personenbezogene Daten in der Genehmigungsdatenbank gespeichert werden können. Das entspricht aber nicht den tatsächlichen Gegebenheiten, da in der Genehmigungsdatenbank keine personenbezogenen Daten gespeichert werden. Es erfolgt somit eine entsprechende Richtigstellung.

13. § 30a Abs. 7 – Rückmeldung der Sperre gegen Abänderung:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Die Daten in der Genehmigungsdatenbank können bis zur Zulassung des Fahrzeuges durch denjenigen, der sie eingegeben hat (idR Importeur), geändert werden.

Die Importeure übermitteln fahrzeugspezifische Datensätze an die Genehmigungsdatenbank. Diese Datensätze haben eine befristete Gültigkeit von 24 Monaten. Sind nachträgliche Korrekturen (COC-Daten fehlerhaft oder unvollständig, gesetzliche Änderungen wie Abgasnormen) am Fahrzeugdatensatz erforderlich, muss der Importeur – anhand des Datums nachvollziehen können – ob der Datensatz noch änderbar ist oder eine Änderung nur mehr über den Landeshauptmann möglich ist.

Es soll eine Rückmeldung (durch die Genehmigungsdatenbank) an den Importeur erfolgen, ab wann der Datensatz in der Genehmigungsdatenbank nicht mehr verändert werden kann. Zusätzlicher Nutzen ergibt sich dadurch auch bei Rückrufaktionen, da nur die bereits tatsächlich zum Verkehr zugelassenen Fahrgestellnummern gemeldet werden müssen.

14. § 30a Abs. 9 – redaktionelle Änderung:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Es erfolgt eine redaktionelle Anpassung.

Neben dem § 34 muss auch der neue § 34a zitiert werden.

15. § 30a Abs. 9a – Zulassungssperre durch die Finanzbehörden:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Die sich aus der Genehmigungsdatenbank ergebenden Möglichkeiten sollen genutzt werden, damit aufgetretene organisierte Hinterziehungen der Normverbrauchsabgabe abgestellt werden können. Bisher wurden häufig gefälschte Bestätigungen über die Entrichtung der Normverbrauchsabgabe, zum Großteil ausgestellt von Unternehmen, die zum Zeitpunkt der Aufdeckung durch die Finanzbehörden nicht mehr existieren, vorgelegt. Für die Finanzbehörden gestaltete sich die Verfolgung solcher Fälle äußerst aufwendig. Das soll nunmehr für die Finanzbehörden einfacher gestaltet werden, indem sie grundsätzlich Zulassungssperren in der Genehmigungsdatenbank zu bestimmten Fahrzeugen, individualisiert durch die Fahrgestellnummer, verfügen können und diese erst nach Meldung der Fahrzeuge bei den Finanzbehörden bzw. Entrichtung der entsprechenden Steuern und Abgaben wieder aufheben.

Im Falle einer Zulassungssperre kann das Fahrzeug nicht zugelassen werden.

16. § 33 Abs. 1a - Zuständigkeitsänderung:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

In der Praxis kommen immer wieder Fälle vor, in denen ein in einem bestimmten Bundesland zugelassenes Fahrzeug sich vorübergehend in einem anderen Bundesland befindet und bei dieser Gelegenheit dort umgebaut oder sonst wie geändert wird (zum Beispiel im Zuge einer Reparatur, oder - wie bei LKW häufig- Änderungen des Aufbaues, Kranaufbau etc.).

Für den Zulassungsbesitzer wäre es eine Vereinfachung, wenn die erforderliche Genehmigung von jener Landesprüfstelle durchgeführt werden könnte, welche für den momentanen Standort des Fahrzeuges örtlich zuständig ist.

Das gleiche sollte in begründeten Einzelfällen dann möglich sein, wenn etwa ein Fahrzeug genehmigt werden soll, dessen Besitzer in einem anderen Bundesland arbeitet als in dem, wo er wohnt und sich während der Öffnungszeiten der Landesprüfstellen in einem anderen Bundesland aufhält oder in einer extremen Randlage eines Bundeslandes seinen Wohnort oder Firmensitz hat, und wo daher die Entfernung zu einer Zweigstelle der zuständigen Landesprüfstelle unzumutbar groß im Vergleich zu einer Prüfstelle des benachbarten Bundeslandes ist und eine erhebliche Verringerung der Fahrtstrecke zur Prüfstelle damit verbunden wäre (Beispiel: die an Salzburg angrenzenden Teile des Bezirkes Braunau/OÖ.) Ein formelles Delegierungsverfahren wird als zu aufwendig angesehen. Es soll daher die Grundlage geschaffen werden, dass die Anzeige der Fahrzeugänderung direkt bei dem Landeshauptmann des vorübergehenden Aufenthaltes erfolgt und dass dieser Landeshauptmann dadurch auch für das weitere Verfahren zuständig wird. In einem Vorentwurf war zusätzlich vorgesehen, dass die Entscheidung des Landeshauptmannes im Einvernehmen mit dem für den dauernden Standort des Fahrzeuges zuständigen Landeshauptmann zu erfolgen hat. Darin wurde aber erhöhter Aufwand gesehen. Daher wurde dieses Einvernehmen in der jetzigen Fassung nicht mehr vorgesehen.

Durch die beispielhafte Anführung der denkbaren Fälle soll diese Möglichkeit aber eingegrenzt und dadurch einem Genehmigungstourismus vorgebeugt werden.

17. § 33 Abs. 3 und Abs. 3a – Anpassung im Hinblick auf Genehmigungsdatenbank:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Nach dem derzeitigen Text des § 33 Abs. 3 müsste auch ein Einzelgenehmigungsbescheid bei einer Abänderung als ungültig gekennzeichnet werden. Das soll aber vermieden werden. Lediglich die in dem Einzelgenehmigungsbescheid nunmehr ungültigen Daten sollten als ungültig gekennzeichnet werden und durch die Daten im Datenauszug ersetzt werden. Ein Nacherfassen von fehlenden Daten ist aber nicht erforderlich. Durch die Nacherfassung aller Genehmigungsdaten für ältere Fahrzeuge würde ein nicht gerechtfertigter Aufwand entstehen, da für deren Ermittlung unter Umständen umfangreiche Prüfungen durchgeführt werden müssten.

Als Änderung an einem einzelnen Fahrzeug ist auch die Änderung der Form der Kennzeichentafel möglich. In diesen Fällen ist aber die Landesprüfstelle nicht in der Lage, eine neue Kennzeichentafel auszugeben. In diesen Fällen sollte daher von der Landesprüfstelle keine neue Zulassungsbescheinigung ausgedruckt werden müssen, sondern erst in weiterer Folge von der Zulassungsstelle, die auch die Kennzeichentafel im

geänderten Format ausgibt. Bei einer solchen Änderung handelt es sich um eine Änderung, durch die eine für die Zulassung maßgebliche Änderung eintritt.

Im Abs. 3a erfolgt im fünften Satz die Anpassung an den geänderten Abs. 3 (es ist nicht das ganze Genehmigungsdokument als ungültig zu kennzeichnen, sondern nur die geänderten Daten; ein aktueller Datenauszug aus der Genehmigungsdatenbank ist nur dann herzustellen, wenn die Daten vollständig in der Genehmigungsdatenbank enthalten sind).

18. § 34a – Ausnahmegenehmigung für die Zulassung von Fahrzeugen aus auslaufenden Serien:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Die in den Betriebserlaubnisrichtlinien genannten Einzelrichtlinien und Verordnungen der EU schreiben in vielen Fällen vor, dass die Inverkehrbringung (d.h. erstmalige Zulassung) von Fahrzeugen von den Mitgliedsstaaten zu untersagen ist, wenn das Fahrzeug nicht den in der jeweiligen Richtlinie festgelegten Bestimmungen entspricht. Die nationale Umsetzung dieser Übergangsbestimmungen erfolgt in KFG 1967 und KDV 1967.

Nach den Bestimmungen der Betriebserlaubnis-Richtlinien muss der Hersteller des Fahrzeuges einen begründeten Antrag bei der im Mitgliedsstaat zuständigen Behörde stellen. Die zuständige Behörde im Mitgliedsstaat hat innerhalb einer in der Richtlinie festgelegten Zeit zu entscheiden, ob und für wie viele Einheiten des Fahrzeugtyps in ihrem Hoheitsgebiet eine Ausnahme gewährt wird. Die Anzahl der erteilten Ausnahmen ist vom Mitgliedsstaat der Kommission jährlich mitzuteilen. Der Mitgliedsstaat hat dafür zu sorgen, dass die nach den Richtlinien zulässigen Stückzahlen eingehalten werden.

Es soll nunmehr eine eindeutige Rechtsgrundlage für ein derartiges Verfahren geschaffen werden.

Die Beurteilung der Frage, ob eine Ausnahme für die Zulassung noch erteilt werden kann, durch die Zulassungsstellen der Versicherer oder die Zulassungsbehörden wäre wahrscheinlich mit großen Problemen verbunden, da diese Stellen damit in der Regel überfordert wären:

- die in den Richtlinien und auch KFG/KDV enthaltenen Bestimmungen setzen in der Mehrzahl der Fälle Expertenwissen hinsichtlich der Richtlinien voraus, das in den Zulassungsstellen und in den Zulassungsbehörden nicht vorhanden ist;
- die Prüfung der Einhaltung dieser Bestimmungen (zB Befestigung der Sicherheitsgurte) kann den Zulassungsstellen und auch den Zulassungsbehörden nicht zugemutet werden;

-- die Zulassungsstellen müssten bei jeder erstmaligen Zulassung prüfen, ob nicht die Bestimmung einer Richtlinie der Zulassung entgegensteht;

-- jede Zulassungsbehörde kann ausschließlich über die in ihrem örtlichen Zuständigkeitsbereich zu erteilenden Ausnahmegenehmigungen entscheiden, die Summe aller von den Zulassungsbehörden erteilten Ausnahmegenehmigungen darf jedoch die für Österreich zulässige Anzahl nicht übersteigen;

-- jeder betroffene Hersteller müsste an jede in Frage kommende Zulassungsbehörde herantreten, die Zulassungsbehörden müssten sich mit erheblichem Aufwand abstimmen. Daher werden diese Ausnahmeverfahren den Landeshauptmännern (für einzelne Fahrzeuge) und dem Bundesminister (für mehrere Fahrzeuge einer Type) übertragen und im neuen § 34a die Bedingungen für die Erteilung einer solchen Ausnahmegenehmigung und das Aufheben der Zulassungssperre festgelegt.

Es müssen u. a. dringende wirtschaftliche oder technische Gründe vorliegen, die ausreichend zu begründen sind. Denkbare Gründe wären z.B. der Umstand, dass die Fahrzeuge bereits importiert wurden und innerhalb der Frist nicht verkauft und zugelassen werden konnten, oder dass eine Umrüstung der Fahrzeuge auf den von der Richtlinie nunmehr geforderten Standard nicht bzw. nur mit unverhältnismäßigem Aufwand möglich wäre.

19. § 37 Abs. 2 lit. d und

20. § 37 Abs. 2 lit. e – Entfall der Finanzamts-Bestätigung:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Durch die Möglichkeit der Steuerung und Kontrolle über die Eintragung in die Genehmigungsdatenbank können die bisherigen Nachweise über die steuerliche Unbedenklichkeit (gemäß lit. d hinsichtlich Einfuhr-Umsatzsteuer und gemäß lit. e hinsichtlich Normverbrauchsabgabe) entfallen.

Lediglich im Falle der Zulassung eines Fahrzeuges für Diplomaten bleibt es bei der Bestätigung des Bundesministeriums für europäische und internationale Angelegenheiten über die völkerrechtliche Steuerbefreiung.

21. § 37 Abs. 2b – Anzahl der Vorbesitzer im Fahrzeug-Genehmigungsdokument:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Bisher war im ersten Satz vorgesehen, dass in die ausgedruckte Bestätigung über die Zulassung die weiteren Zulassungen und Abmeldungen eingetragen werden.

Das entspricht aber nicht der Realität, da bei jeder neuen Zulassung eine neue Bestätigung ausgestellt wird, in die die Anzahl der bisherigen Vorbesitzer eingetragen wird. Es muss daher eine entsprechende Anpassung an die tatsächlichen Gegebenheiten erfolgen.

22. § 37 Abs. 2c – Duplikat-Genehmigungsdokument:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Hier wird die Vorgangsweise zur Ausstellung eines Duplikat-Genehmigungsdokumentes festgelegt.

Dabei ist zu differenzieren:

Sind alle Daten in der Genehmigungsdatenbank vorhanden, so kann die Zulassungsstelle einen Datenauszug herstellen und diesen mit einer Bestätigung über die Zulassung zu einem Duplikat-Genehmigungsdokument verbinden.

Sind nicht alle Daten in der Genehmigungsdatenbank vorhanden, so hat der jeweilige Aussteller des Genehmigungsnachweises ein Duplikat des Genehmigungsnachweises herzustellen und die Zulassungsstelle dieses Duplikat mit einer Bestätigung über die Zulassung zu einem Duplikat-Genehmigungsdokument zu verbinden.

23. § 40 Abs. 2a – ZMR - Abfrage durch Zulassungsstellen:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Es wird im KFG die gesetzliche Grundlage für eine ZMR - Abfrage durch die Zulassungsstellen geschaffen. Für die ordnungsgemäße Vollziehung der einschlägigen Zulassungsvorschriften ist es notwendig, dass diese auch die Auskunft über das Vorliegen eines Nebenwohnsitzes (vorübergehende Zulassung § 38) erhalten. Bei Vorliegen von sog. Datenwilligen (Vorname, Zuname, Geburtsdatum gleich), übermittelt das ZMR die Datensätze zu allen Personen und der Sachbearbeiter in der Zulassungsstelle muss in diesem Fall die Entscheidung treffen, welcher der gefunden Datensätze dem aktuellen Zulassungswerber entspricht.

Da vorerst die erforderlichen edv - technischen Vorbereitungen getroffen werden müssen, damit diese ZMR - Abfrage in das Zulassungssystem integriert werden kann, soll der verbindliche Einsatztermin durch Verordnung (in der Zulassungsstellenverordnung) festgelegt werden.

24. § 43 Abs. 2 – Rückgabe des entwerteten Zulassungsscheines:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Bei einem Verkauf eines Fahrzeuges ins Ausland verlangen die anderen EU-Mitgliedstaaten (MS) bei der Anmeldung (Zulassung) des Fahrzeuges, gestützt auf Artikel 5 Abs. 2 der Richtlinie 2003/37/EG über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge, die Vorlage der Zulassungsbescheinigung Teil I aus dem MS der früheren Zulassung und gegebenenfalls auch den Teil II.

Nach dem bisherigen Regime der §§ 40a, 43 und 44 ist der Zulassungsschein bei der Abmeldung bzw. Aufhebung der Zulassung der Behörde bzw. der Zulassungsstelle abzuliefern und wird von dieser einbehalten. In der Folge kann im anderen MS die Zulassungsbescheinigung Teil I nicht mehr vorgelegt werden.

Auf der Zulassungsbescheinigung Teil I sollte daher außer in den Fällen

-- des § 43 Abs. 1a (Verschrottung),

-- § 44 Abs. 1 lit. a und d (Aufhebung der Zulassung aus technischen Gründen; um zu vermeiden, dass im anderen MS ein nicht verkehrssicheres Fahrzeug problemlos zugelassen werden kann),

-- § 44 Abs. 2 lit. a und e (Aufhebung der Zulassung aus technischen Gründen; um zu vermeiden, dass im anderen MS ein nicht verkehrssicheres Fahrzeug problemlos zugelassen werden kann),

-- Wiederanmeldung im Zuge der gleichen Amtshandlung und

-- wenn bei Leasingfahrzeugen das Fahrzeug-Genehmigungsdokument nicht vorgelegt wird, nach Ablieferung und Abmeldung bzw. Aufhebung der Zulassung der entsprechende Vermerk (im Falle der Abmeldung durch die Zulassungsstelle, im Falle der Aufhebung der Zulassung durch die Behörde) angebracht werden und die Zulassungsbescheinigung Teil I sollte dem Besitzer wieder ausgefolgt werden.

25. § 47 Abs. 4 – Auskunft aus der Zulassungsevidenz auch für Finanzbehörden:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Hier wird lediglich ergänzt, dass auch der Bundesminister für Finanzen und die Finanzbehörden Auskünfte aus der zentralen Zulassungsevidenz des Bundesministers für Inneres erhalten können. Insbesondere in Verfahren betreffend Steuer- und

Abgabenhinterziehungen hat sich die Notwendigkeit einer derartigen Auskunftsmöglichkeit gezeigt.

26. § 49 Abs. 3 – rote Kennzeichentafel für Fahrradträger:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Hier wird die Möglichkeit der Ausgabe von roten Deckkennzeichentafeln für auf der Anhängerkupplung montierte Fahrradträger geschaffen. Damit wird Wünschen aus der Bevölkerung entsprochen, die die Ausgabe einer dritten Kennzeichentafel für solche Fälle angeregt haben um sich das Umstecken der hinteren Kennzeichentafel vom Kraftfahrzeug auf den Fahrradträger zu ersparen.

27. § 49 Abs. 6 – Entfall der vorderen Kennzeichentafel für Trikes und Quads sowie des reflektierenden Materials vorne an Zugmaschinen:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Die Vorschriften für die Anbringung der Kennzeichentafeln sollen übersichtlicher und leichter lesbarer gestaltet werden.

An vierrädrigen Kraftfahrzeugen, die insbesondere durch Lenkstange, Bedienungs- und Anzeigeelemente sowie Sitzbank Charakterzüge eines Kraftrades aufweisen (sog. Quads) und Motordreirädern (sog. Trikes) soll nur mehr eine hintere Kennzeichentafel erforderlich sein.

Zugmaschinen, Motorkarren und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen, an denen nur eine hintere Kennzeichentafel angebracht sein muss, waren bisher vorne durch weißes rückstrahlendes Material in der Mindestgröße einer Kennzeichentafel kenntlich zu machen. Diese Verpflichtung bereitete in der Praxis große Probleme, da an den Fahrzeugen kaum entsprechender Platz zur Anbringung entsprechender Folien, Tafeln oder Rückstrahler vorhanden war. Daher soll diese Bestimmung ersatzlos entfallen.

28. § 49 Abs. 8 – Anbringung der Kennzeichentafel auf dem Fahrradträger:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Hier wird der Fall geregelt, wenn die hintere Kennzeichentafel durch einen auf der Anhängerkupplung montierten Fahrradträger bzw. durch die damit transportierten Fahrräder verdeckt wird. Es ist entweder die hinter Kennzeichentafel des Kraftfahrzeuges oder eine rote Deckkennzeichentafel mit dem Kennzeichen des Kraftfahrzeuges auf dem Fahrradträger anzubringen.

29. § 51 Abs. 4 – Sperre für die Dauer der polizeilichen Fahndung für die Wiederzuweisung eines gestohlenen Wunschkennzeichens:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Die derzeitige Formulierung, wonach im Falle eines Verlustes einer Kennzeichentafel dieses Kennzeichen erst ein Jahr nach der Anzeige des Verlustes wieder zugewiesen werden darf, führt zu Unklarheiten und Unsicherheiten im Falle eines Diebstahls einer Kennzeichentafel mit einem Wunschkennzeichen. Das Wort „Verlust“ wurde bislang stets umfassend verstanden und darunter jedes Abhandenkommen bzw. sich nicht mehr in der Gewahrsame des Zulassungsbesitzers Befinden subsumiert. Somit auch Fälle des Diebstahls. Bei der Wiederzuweisung des Kennzeichens müssen aber im Fall eines Diebstahles die Vorgaben der Fahndungsvorschriften des BMI beachtet werden. Demnach wird nach einem entwendeten Kennzeichen sechs Jahre gefahndet. Daher ist eine Wiederzuweisung eines solchen Kennzeichens auch erst nach sechs Jahren möglich.

Bei Standardkennzeichen ist das unproblematisch, da niemand Anspruch auf ein bestimmtes Kennzeichen hat. Bei Wunschkennzeichen traten aber Unsicherheiten auf, ob nicht aufgrund der Regelung des § 51 Abs. 4 dieses Kennzeichen nicht bereits nach einem Jahr wieder zugewiesen werden müsste. Infolge des Umstandes, dass nach dem Kennzeichen gefahndet wird, könnte es aber im Falle einer Wiederzuweisung vor Beendigung der polizeilichen Fahndung zu Verfolgungshandlungen und dramatischen Folgen für den Fahrzeugbenutzer kommen, die von vornherein ausgeschlossen werden sollen. Daher erfolgt nunmehr die Klarstellung, dass im Falle eines Diebstahls von Kennzeichentafeln eine Wiederzuweisung frühestens nach Abschluss der polizeilichen Fahndungsmaßnahmen möglich ist.

30. § 57a Abs. 10 – Übermittlung der § 57a-Daten an die Statistik Austria:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

In § 57a Abs. 10 ist auch derzeit schon die Übermittlung der für die Erstellung einer Statistik erforderlichen anonymisierten Daten auf elektronischem Wege über eine von den ermächtigten Plakettenherstellern namhaft gemachte Stelle an die Bundesanstalt Statistik Austria vorgesehen. Es fehlt jedoch die konkrete Verpflichtung, dass die ermächtigten Stellen diese Daten tatsächlich zu übersenden haben.

Diese Verpflichtung soll nunmehr ausdrücklich verankert werden.

31. §101 Abs. 1 lit. e - Ladungssicherung:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Die derzeitige Formulierung im zweiten Satz, wonach die einzelnen Teile der Ladung ihre Lage nur geringfügig verändern können dürfen, führt in der Praxis zu massiven Problemen. So müssten z. B auch einzelne Pakete in einem Zustellfahrzeug der Post bzw. von Paketdiensten gesichert werden – und das bei jeder Teilfahrt zwischen den einzelnen Zustellungen. Daher soll diese Bestimmung nicht gelten, wenn die Ladegüter den Laderaum nicht verlassen können und der sichere Betrieb des Fahrzeuges nicht beeinträchtigt wird und niemand gefährdet wird.

Weiters erfolgt eine Klarstellung im letzten Satz. Nach der derzeitigen Formulierung würde ein vollständiges Ausfüllen der Ladefläche auch ausreichen, wenn keine ausreichend festen Laderaumbegrenzungen vorhanden sind.

Schließlich wird die Möglichkeit geschaffen, dass der Bundesminister durch Verordnung festlegen kann, in welchen Fällen Ladungssicherungsmängel vorliegen. Dabei soll auch eine Kategorisierung von solchen Ladungssicherungsmängeln in verschiedenen Gruppen (leichte Mängel bis hin zu Mängeln mit Gefahr im Verzug) vorgenommen werden können.

32. § 102 Abs. 1 – Aufteilung des bisherigen Abs. 1 in einen Abs. 1 und 1a:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Da der bisherige Abs. 1 sehr unübersichtlich und schwer zu lesen war und durch die neuen Regelungen noch unübersichtlicher geworden wäre, wird der Abs. 1 geteilt. Die bisherigen ersten zwei Sätze bilden den neuen Abs. 1. Die restlichen Inhalte werden in den neuen Abs. 1a verschoben.

Im zweiten Satz wird das Wort "Sattelzugfahrzeug" ergänzt.

33. § 102 Abs. 1a – neue Regelungen über die Mitführipflicht von Schaublättern und Ausdrucken:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Die bisherigen Sätze drei bis fünf des bisherigen Abs. 1 werden in den neuen Abs. 1a verschoben.

Zusätzlich wird einerseits der Zeitraum für das Mitführen der Schaublätter, Aufzeichnungen, usw. als Anpassung an die neue EU-Verordnung (EG) Nr. 561/2006 auf die laufende Woche sowie die der laufenden Woche vorausgehenden 15 Kalendertage, ab 1. Jänner 2008 dann auf den laufenden Tag und die vorausgehenden 28 Tage, ausgedehnt. Es sind die in diesem Zeitraum verwendeten Schaublätter, Aufzeichnungen, usw. mitzuführen.

Andererseits wird für die Fälle des Mischbetriebes, wenn ein Fahrer einmal ein Fahrzeug mit analogem Kontrollgerät lenkt und ein anderes Mal ein Fahrzeug mit digitalem Kontrollgerät, ergänzt, dass, wenn er aktuell ein Fahrzeug mit analogem Kontrollgerät lenkt, er auch seine Fahrerkarte und die in der EU-Verordnung 3821/85 vorgesehenen Ausdrücke aus dem digitalen Kontrollgerät (nur wenn die Karte kaputt ist oder verloren wurde müssen Ausdrücke hergestellt werden) für die Zeiträume, in denen er ein Fahrzeug mit digitalem Kontrollgerät gelenkt hat, mitzuführen und auf Verlangen den Kontrollorganen auszuhändigen hat.

34. § 102 Abs. 5 lit. h – Begleitpapiere aus denen sich die Eisenbahnbenutzung ergibt:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Im Hinblick auf die Erleichterung für den kombinierten Verkehr in § 4 Abs. 7a wird bei den mitzuführenden Belegen nunmehr klargestellt, dass sich aus diesen auch die Eisenbahnbenutzung ergeben muss.

35. § 102 Abs. 11a und 11b – Berücksichtigung der neuen Verordnung 561/2006 und der Richtlinie 2006/22/EG:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Im Abs. 11a wird der Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 durch den Verweis auf die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ersetzt.

Im Abs. 11b wird der Verweis auf die Richtlinie 88/599/EWG durch Verweis auf die neue Richtlinie 2006/22/EG ersetzt.

36. § 102 Abs. 11d - AETR:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Bisher war vorgesehen, dass für Fahrten, für die das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) gilt, sich das Mindestalter sowie die Lenk- und Ruhezeiten nach Maßgabe der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 bestimmen. Da diese Verordnung aber außer Kraft tritt, muss das geändert werden. Einfach den Verweis auf die Nachfolgeverordnung (EG) Nr. 561/2006 aufzunehmen ist nicht möglich, da das AETR inhaltlich noch der Verordnung Nr. 3820/85 entspricht und noch nicht an die neue Verordnung angepasst worden ist.

Da das AETR durch die Verordnung (EWG) Nr. 2829/77 in der Gemeinschaft in Kraft gesetzt worden ist, gilt es für alle Mitgliedstaaten unmittelbar. Daher erübrigt sich der Umweg über die EU-Verordnung in der bisherigen Regelung und es können die Vorgaben des AETR unmittelbar angewendet werden.

37. § 102 Abs. 12 lit. i bis k – Berücksichtigung der neuen EU-VO 561/2006 und des AETR:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

In der lit. i erfolgt lediglich die redaktionelle Anpassung an den neuen § 102 Abs. 1a.

In der lit. j wird auch das AETR aufgenommen.

In der lit. k wird der Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 durch den Verweis auf die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ersetzt und es werden auch die entsprechenden Artikel des AETR aufgenommen.

38. § 102a Abs. 1 – aktualisierter Verweis:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Hier wird der Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 durch den Verweis auf die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ersetzt.

39. § 102a Abs. 4 – Verlängerung der Zeiträume für das Mitführen der Schaublätter:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Hier wird wie in § 102 Abs. 1a der neue Zeitraum für das Mitführen der Schaublätter, Aufzeichnungen, usw. als Anpassung an die neue EU-Verordnung (EG) Nr. 561/2006 berücksichtigt (laufende Woche sowie die der laufenden Woche vorausgehenden 15 Kalendertage, ab 1. Jänner 2008 laufender Tag und die vorausgehenden 28 Tage).

40. § 103 Abs. 1 Z 5 – Vorgaben für die Vermietung auch für Fahrzeuge unter 3,5 t:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Mit einer der letzten Novellen zum Güterbeförderungsgesetz wurden die Kontrollbestimmungen auch auf Kraftfahrzeuge bis 3,5 t höchstes zulässiges Gesamtgewicht (hzG) ausgedehnt. Eine Maßnahme, die zur besseren Kontrolle und zur Erhaltung der wettbewerbsrechtlichen Rahmenbedingungen dient.

In diesem Zusammenhang ist auch die Regelung des § 103 Abs. 1 Z 5 an diese Verhältnisse anzupassen. Daher kann die Wortfolge „von mehr als 3.500 kg ohne die Beistellung eines Lenkers“ wegfallen und somit diese Bestimmung auch für gewerblich genutzte Kraftfahrzeuge bis 3,5 t hzG Geltung bekommen.

In diesem Zusammenhang wird in § 103 Abs. 1 Z 5 eine zusätzliche lit. e aufgenommen, wonach anhand der Gewerbeberechtigung nachzuweisen ist, dass sie zur Ausübung des Güterbeförderungsgewerbes mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte 3,5 t nicht übersteigt, berechtigt sind.

41. § 103b Abs. 1 – aktualisierter Verweis:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Hier wird der Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 durch den Verweis auf die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ersetzt.

42. § 104 Abs. 2 lit. g – redaktionelle Anpassung (Entfall):

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung.

Der bisher in lit. g enthaltene Verweis auf § 28 Abs. 4 geht ins Leere, da es die hier angesprochenen Inhalte dieser Bestimmung seit der 26. KFG - Novelle nicht mehr gibt.

Daher kann die lit. g entfallen.

43. § 104 Abs. 5 – redaktionelle Anpassung:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Eine redaktionelle Anpassung. Der Entfall der lit. g im Abs. 2 muss auch im ersten Satz des Abs. 5 berücksichtigt werden.

44. § 106 Abs. 4 Z 4 – Richtigstellung des Verweises:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Redaktionelle Richtigstellung. Der Verweis auf die Richtlinie muss richtig „2003/20/EG“ statt „2002/30/EG“ lauten.

45. § 109 Abs. 1 lit. e – Anpassung an die aktuelle Terminologie:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Es erfolgt lediglich die Anpassung an die aktuelle schul- und universitätsrechtliche Terminologie.

46. § 114 Abs. 4a – Schulfahrzeuge und Kontrollgerät:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Die bestehende Ausnahme von der Verordnung betreffend die Lenk- und Ruhezeiten für Schulfahrzeuge bleibt aufrecht. Der Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 wird durch den Verweis auf die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ersetzt. Weiters erfolgt die

Klarstellung, dass sich die Ausnahme auch auf die Fahrt zum Beginn der Schul- bzw. Prüfungsfahrt und die Fahrt zurück nach Beendigung dieser Fahrten bezieht.

47. § 122 Abs. 4 – Fahrtenprotokoll an die Behörde:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Mit einer der letzten Novellen wurde auch bei den „Übungsfahrten“ vorgeschrieben, dass der Bewerber im Rahmen der dualen Fahrausbildung mindestens 1 000 km Fahrpraxis nachweisen muss. Nachdem im Gegensatz zum Fahrtenprotokoll bei der L17-Ausbildung nicht ausdrücklich geregelt ist, wer dieses Fahrtenprotokoll erhalten soll und es zu Unterschiedlichkeiten im Rahmen der Vollziehung kommt, wird ausdrücklich klargestellt, dass dieses Fahrtenprotokoll zusammen mit dem bisherigen Nachweis der absolvierten Ausbildung durch die Fahrschule der Behörde vorzulegen ist.

48. § 123 Abs. 3 – redaktionelle Anpassung:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Redaktionelle Anpassung.

Mit der 26. KFG - Novelle wurde der § 123 Abs. 2 neu gefasst und die aufgelisteten Punkte werden nunmehr als Ziffern statt litera bezeichnet. Daher muss auch im Abs. 3 der Verweis auf die entsprechenden Punkte des Abs. 2 (nunmehr Ziffern statt lit.) angepasst werden.

49. § 124 Abs. 2 Z 1 lit. a,

50. § 124 Abs. 2 Z 2 lit. b,

51. § 125 Abs. 2 Z 1 lit. a und

52. § 125 Abs. 2 Z 2 lit. b - aktuelle Terminologie:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Es erfolgt lediglich die Anpassung an die aktuelle schul- und universitätsrechtliche Terminologie.

53. § 127 Abs. 3 – Anforderungen an die Sachverständigen für die Lehrbefähigungsprüfung:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Derzeit wird für die technischen Sachverständigen für die Lehrbefähigungsprüfung für Fahrschullehrer und Fahrlehrer ein Diplom der Fakultät für Maschinenbau oder für Elektrotechnik einer österreichischen Technischen Universität gefordert.

Diese hohe Qualifikation führt in einigen Ländern zu Problemen, da solche Personen immer weniger in ausreichendem Ausmaß zur Verfügung stehen. Um hier Abhilfe zu schaffen, wird die Möglichkeit eröffnet, auch Personen mit erfolgreich bestandene Reifeprüfung an einer österreichischen Höheren Technischen Lehranstalt der einschlägigen Fachrichtung zu solchen Sachverständigen zu bestellen, wenn die Anzahl der Personen mit Hochschuldiplom nicht ausreicht. In der Regel werden HTL-Techniker, die über mehrjährige Erfahrung als Fahrprüfer verfügen, herangezogen werden.

Außerdem erfolgt die Anpassung an die aktuelle schul- und universitätsrechtliche Terminologie.

54. § 131a Abs. 7 – Aufnahme eines Vertreters der Asfinag in den Beirat des

Verkehrssicherheitsfonds:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

In den Beirat des Verkehrssicherheitsfonds wird auch ein Vertreter der Asfinag aufgenommen.

55. § 132 Abs. 25 - Übergangsvorschrift:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Viele Anhänger, Motorfahräder sowie manche Motorräder werden vom Erzeuger bzw. Importeur an Baumärkte und andere Händler verkauft, die keine Bindung an den Erzeuger bzw. Importeur haben und stehen beim Händler auf Lager. Der Erzeuger bzw. Importeur ist in der Regel nicht darüber informiert, welche Fahrzeuge noch beim Händler auf Lager stehen und noch nicht erstmalig zugelassen wurden. Der Erzeuger bzw. Importeur ist daher nicht in der Lage, die Genehmigungsdaten des Fahrzeuges in die Genehmigungsdatenbank einzugeben. Derselbe Umstand tritt auf, wenn ein Fahrzeug bereits an den Endkunden verkauft, aber noch nicht zugelassen wurde. Eine nachträgliche Erfassung wäre in vielen

Fällen mit übermäßigem Aufwand für den Erzeuger bzw. Importeur verbunden. Es soll daher in diesen Härtefällen in einem begrenzten Zeitraum möglich sein, die erstmalige Zulassung auch ohne Vorliegen von Genehmigungsdaten in der Genehmigungsdatenbank vorzunehmen. Im Falle von Typendaten in der Genehmigungsdatenbank ist kein übermäßiger Aufwand mit dem Eintrag der Datensatznummer auf dem Datenblatt des Typenscheins anzunehmen. In diesen Fällen muss sichergestellt werden, dass keine steuerlichen Bedenken bestehen. Dies wird durch Vorlage der in § 37 Abs. 2 lit. d und e in der Fassung BGBl. I Nr. 132/2002 genannten Bestätigungen sichergestellt.

56. § 134 Abs. 1 bis 3a – Berücksichtigung der neuen EU-Verordnung 561/2006 und des AETR in den Strafbestimmungen:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Im Abs. 1 wird der Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 durch den Verweis auf die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ersetzt. Weiters wird unter die Strafbestimmung auch ein Verstoß gegen die Bestimmungen des Artikels 10 Abs. 4 und 5 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 aufgenommen.

Die Bestimmung des Artikels 10 Abs. 4 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ist unmittelbar anzuwenden und betrifft die sog. Verantwortlichkeitskette. Demnach haben Unternehmen, Verlader, Spediteure, Reiseveranstalter, Hauptauftragnehmer, Unterauftragnehmer und Fahrervermittlungsagenturen sicherzustellen, dass die vertraglich vereinbarten Beförderungszeitpläne nicht gegen die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 verstoßen. Damit wird die Möglichkeit eröffnet auch diese verwaltungsstrafrechtlich zu belangen, wenn es aufgrund von zu strengen Auftragserteilungen bzw. zu knappen Zeitplänen zu Lenkzeitüberschreitungen oder Unterschreitungen der Ruhezeiten gekommen ist. Damit soll vermieden werden, dass diese Auftraggeber Druck auf das Transportgewerbe ausüben. Mit dieser Regelung wird im Wesentlichen auch der Vorgabe des Artikels 14 Abs. 3 der Richtlinie 2002/15/EG zur Regelung der Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten im Bereich des Straßentransports ausüben (Lenkerrichtlinie) entsprochen.

Artikel 10 Abs. 5 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 betrifft das Herunterladen der Daten vom Bordgerät und der Fahrerkarte. Das ist durch eine entsprechende Regelung im Arbeitszeitgesetz bereits sanktioniert. Jedoch sind von der Regelung im AZG nicht auch die selbständigen Lenker, wenn der Unternehmer selbst auch lenkt, erfasst. Daher wird auch Artikel 10 Abs. 5 unter die KFG - Strafsanktion gestellt.

Im Abs. 1 wird schließlich auch ein Verstoß gegen die Artikel 5 bis 8 und 10 des AETR unter Strafsanktion gestellt.

Im Abs. 1a wird der Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 durch den Verweis auf die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ersetzt und Übertretungen der Artikel 5 bis 8 und 10 des AETR aufgenommen.

Im Abs. 2 wird der Neuordnung der Polizeiorganisation Rechnung getragen und anstelle „Polizei- oder Gendarmeriedienststelle“ die Bezeichnung „Polizeiinspektion“ verwendet.

Im Abs. 3 wird der Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 durch den Verweis auf die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ersetzt.

Im Abs. 3a erfolgt lediglich die redaktionelle Anpassung an den neuen § 102 Abs. 1a.

57. § 134a Abs. 2 und 3 – Berücksichtigung der aktuellen EU-Verordnung 561/2006:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Hier wird die neue Verordnung (EG) Nr. 561/2006 berücksichtigt, die einerseits die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 ersetzt und andererseits die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 ändert.

58. § 136 Abs. 1 lit. a - redaktionelle Anpassung:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Redaktionelle Anpassung. Es werden zwei Verweise richtig gestellt. Statt § 31 Abs. 5 muss es richtig § 31 Abs. 6 und statt § 106 Abs. 9 richtig § 106 Abs. 15 lauten.

59. § 136 Abs. 1 lit. e,

60. § 136 Abs. 1 lit. g und

61. § 136 Abs. 1 lit. k – redaktionelle Anpassung:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Anpassung an die neue Ministerienbezeichnungen.

62. § 136 Abs. 3a – Zuständigkeit für die Einvernehmensregelung:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Es soll klargestellt werden, dass sich die Einvernehmensregelung nicht auch auf die Erlassung einer Verordnung gemäß § 11 Abs. 9 betreffend die tarifmäßige Festsetzung der Höhe der Kosten für die Probeentnahme und Untersuchung des Kraftstoffes bezieht.

63. § 136 Abs. 6 – Aktualisierung des Verweises:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. August 2007

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Es wird der Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 durch den Verweis auf die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ersetzt.

**Teil 2:
Gesetzestext
(BGBl. Teil I Nr. 57/2007)**