

65. KDV-Novelle (BGBl. Teil II Nr. 172/2019)

Erläuterungen und Verordnungstext

(zum internen Gebrauch unserer Mitgliedsfirmen)

Wien, Juli 2019



INHALTSVERZEICHNIS

Teil 1: ⇒ Erläuterungen

(verfasst von Dr. Wilhelm Kast, BMVIT)

Teil 2: ⇒ Verordnungstext

(BGBl. Teil II Nr. 172/2019)

Teil 1:
Erläuterungen zur 65. KDV-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.

65. KDV- Novelle

(BGBl. II Nr. 172/2019)

Allgemeines:

Mit der vorliegenden 65. KDV-Novelle werden wieder verschiedene Anpassungen und Aktualisierungen der Kraftfahrzeug-Durchführungsverordnung (KDV) vorgenommen.

Die 65. KDV-Novelle enthält im wesentlichen folgende **Schwerpunkte**:

1. Es wird zB die zulässige Länge für Doppelgelenk-Oberleitungsbusse auf 25 m angehoben.
2. Die zulässige Geschwindigkeit für Langgutfahren auf Autobahnen und Autostraßen wird von 70 km/h auf 80 km/h angehoben.
3. Für Fahrschulen soll der Standard hinsichtlich der erforderlichen Räumlichkeiten und der Übungsplätze angehoben werden (zB 2.000 m² Fläche) und anstelle von Anschauungsmodellen sollen auch PC-Animationen zulässig sein.
4. Im Bereich der Fahrschulausbildung gibt es einige punktuelle Vereinfachungen und Verbesserungen.
5. Weiters gibt es im Bereich der technischen Bauvorschriften eine Reihe von Anpassungen an die aktuellen EU-Vorschriften.

Zu den einzelnen Bestimmungen:

1. § 1c Abs. 2 Z 1 - Entfall:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit Ablauf des Tages der Kundmachung, somit am 28. Juni 2019

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Infolge der Änderung im Kraftfahrzeuggesetz (36. KFG-Novelle), wodurch die sog. Kindersitzpflicht auf Kinder bis zu einer Größe von 135 cm reduziert wird, kann die bisherige Regelung in der KDV, wonach für Kinder ab einer Körpergröße von 135 cm auch höhenverstellbare Dreipunktgurte als geeignete Rückhalteeinrichtungen gelten, entfallen.

2. § 1f Abs. 1 und Abs. 2 Z 6 – Entfall der „Geländegängigkeit“ als Ausnahmekriterium:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 28. Juni 2019

Übergangsbestimmung: § 69 Abs. 37 Z 1:

1. § 1f Abs. 1 und Abs. 2 Z 6, § 8 Abs. 5 und § 15 Abs. 2 jeweils in der Fassung BGBl. II Nr. 172/2019 gilt nicht für Fahrzeuge, die vor in Kraft treten dieser Bestimmungen bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen;

Bemerkungen:

Die explizite Nennung von geländegängigen Fahrzeugen als Ausnahme vom Unterfahrschutz in § 1f Abs. 1 und Abs. 2 Z 6 KDV 1967 wird gestrichen. Die Geländegängigkeit als grundsätzliches Ausnahmekriterium vom Unterfahrschutz soll restriktiver gehandhabt werden. Dementsprechend soll in § 1f Abs. 1 erster Satz und in § 1f Abs. 2 Z 6 KDV der Beisatz „... (wie) bei geländegängigen Fahrzeugen“ gestrichen werden. Die derzeitige Vorschrift führt zu der Besonderheit, dass bei Holztransporten ein Anhänger den Seitenunterfahrschutz braucht, während das geländegängige Zugfahrzeug nicht damit ausgerüstet sein muss. Dies auch in Anbetracht der Tatsache, dass in den relevanten EU-Richtlinien nur Fahrzeuge, bei denen das Vorhandensein einer solchen Schutzeinrichtung mit dem Verwendungszweck unvereinbar erscheint, davon ausgenommen sind, wobei in den Richtlinien diesbezüglich aber nicht auch auf die Geländegängigkeit abgestellt wird.

3. § 4 Abs. 7 letzter Satz - Entfall:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 28. Juni 2019

Übergangsbestimmung: ---**Bemerkungen:**

Von Austrian Standards wurde mitgeteilt, dass das Zitat im letzten Satz betreffend ÖNORM EN 16662 nicht (mehr) korrekt sei und daher ersatzlos gestrichen werden sollte.

Bis zur endgültigen Veröffentlichung der ÖNORM EN 16662-1 sollte in der in KDV nicht darauf Bezug genommen werden.

4. § 8 Abs. 5 – Verweis auf RL 2000/14/EG für Fahrzeuge mit Nebenaggregaten:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 28. Juni 2019

Übergangsbestimmung: § 69 Abs. 37 Z 1:

1. § 1f Abs. 1 und Abs. 2 Z 6, § 8 Abs. 5 und § 15 Abs. 2 jeweils in der Fassung BGBl. II Nr. 172/2019 gilt nicht für Fahrzeuge, die vor in Kraft treten dieser Bestimmungen bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen;

Bemerkungen:

Der Text wird etwas präzisiert und an die Richtlinie 2000/14/EG angepasst. Diese gilt nur für bestimmte Arten von Nebenaggregaten auf bestimmten Klassen von Fahrzeugen: „Fahrzeugkühlaggregat-Laderaum-Kühlaggregate auf Fahrzeugen der Klassen N2, N3, O3, und O4 gemäß der Richtlinie 70/156/EWG....“

5. § 15. Abs. 2 – Klarstellung betr. Blinkleuchten an den Längsseiten:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 28. Juni 2019

Übergangsbestimmung: § 69 Abs. 37 Z 1:

1. § 1f Abs. 1 und Abs. 2 Z 6, § 8 Abs. 5 und § 15 Abs. 2 jeweils in der Fassung BGBl. II Nr. 172/2019 gilt nicht für Fahrzeuge, die vor in Kraft treten dieser Bestimmungen bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen;

Bemerkungen:

Nach § 19 Abs. 1 KFG müssen Kraftfahrzeuge der Klassen M und N seitliche Fahrtrichtungsanzeiger aufweisen. Die bisherige Regelung des zweiten und dritten Satzes („Bei Fahrzeugen, deren größte Länge 6 m nicht überschreitet, sind jedoch an den Längsseiten Blinkleuchten nicht erforderlich. Bei Fahrzeugen, deren größte Länge 4 m und deren größte Breite 1,6 m nicht überschreitet, sind Blinkleuchten nur an den Längsseiten erforderlich.“) stehen dazu in gewissem Widerspruch und sollen daher entfallen.

6. § 18. Abs. 8 – einleitender Satzteil – Richtigstellung des Verweises:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 28. Juni 2019

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Im einleitenden Satzteil von § 18 Abs. 8 letzter Satz ist der Verweis auf die Richtlinie 2003/97/EG überholt und der Verweis auf die ECE-Regelung 49.02 nicht korrekt. Das muss daher geändert werden. Es wird nur mehr auf eine Genehmigung nach UN-Regelung Nr. 46.04 abgestellt.

7. § 19a - Sitze für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 28. Juni 2019

Übergangsbestimmung: ---

Es wurde zwar keine ausdrückliche Übergangsbestimmung geschaffen. Jedoch wird das wie auch sonst üblich zu handhaben sein, wonach vor Inkrafttreten genehmigte Fahrzeuge den bisherigen Vorschriften entsprechen müssen.

Bemerkungen:

Die bislang geltenden Vorschriften des § 19a für Lenkersitze und Beifahrersitze für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen samt den in den bestehenden Absätzen 5 und 6 enthaltenen Verweisen auf die mittlerweile aufgehobenen Richtlinien und die dazu gehörende Anlage 3b sind wesentlich veraltet und werden durch Verweise auf die aktuell gültigen Vorschriften der EU ersetzt.

8. § 19b - Umsturzschutzvorrichtungen:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 28. Juni 2019

Übergangsbestimmung: ---

Es wurde zwar keine ausdrückliche Übergangsbestimmung geschaffen. Jedoch wird das wie auch sonst üblich zu handhaben sein, wonach vor Inkrafttreten genehmigte Fahrzeuge den bisherigen Vorschriften entsprechen müssen.

Bemerkungen:

Die bislang geltenden Vorschriften des § 19b für Schutzvorrichtungen bzw. Umsturzschutzvorrichtungen für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen samt den in den Absätzen 5 und 6 enthaltenen Verweisen auf die mittlerweile aufgehobenen Richtlinien und die dazu gehörende Anlage 3c sind wesentlich veraltet und werden durch Verweise auf die aktuell gültigen Vorschriften der EU ersetzt.

9. § 22 Abs. 1 – Antrag auf Einzelgenehmigung; Angaben und Nachweise:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 28. Juni 2019

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Die Liste der bei einem Antrag auf Einzelgenehmigung zu machenden Angaben bzw. vorzulegenden Nachweisen wird aktualisiert.

Zu Z 1, 3 und 18:

Für das CO₂-Monitoring gemäß den aktuellen Vorschriften der EU (Verordnung (EG) Nr. 443/2009, Verordnung (EU) Nr. 510/2011 und Verordnung (EU) 2018/956 muss der Kommission bei Mehrstufen-Genehmigungen auch der Name des Herstellers des unvollständigen Fahrzeugs (Fahrgestells), dessen Klasse und die weiteren für die Durchführung des CO₂-Monitorings erforderlichen Daten vom Antragsteller auf Einzelgenehmigung mitgeteilt werden. Diesem Erfordernis soll zukünftig Rechnung getragen werden. Der genaue Umfang der zu übermittelten Daten ist der Anlage 4 (Zulassungsrelevante Daten) zu entnehmen.

Zu Z 9:

Die bestehende Vorschrift über die technischen Angaben, die bei der Einzelgenehmigung von Motorfahrrädern und Kleinkrafträdern bezüglich der manipulationsrelevanten Teile zu machen sind, ist veraltet. Die aktuellen Bestimmungen des EU-Rechts sollen Anwendung finden.

Zu Z 10:

Die Bestimmungen über die Angaben für Fahrzeuge mit Antrieb durch gasförmige Kraftstoffe werden dem Stand der Technik angepasst.

Zu Z 14 und 15:

Anpassung an den Stand der Technik und an das EU-Recht.

10. § 22a Abs. 1 Z 2 lit. m und n – Aktualisierung der Verweise auf EU-Vorschriften

bzw. ECE-Regelung:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 28. Juni 2019

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Zu lit. m (Anhängenkupplungen):

Die Einhaltung der UN-Regelung Nr. 55 wird gemäß Anhang IV der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 verpflichtend vorgeschrieben, daher soll diese UN-Regelung hier auch genannt werden. Für ältere Fahrzeuge soll ein Nachweis nach der (aufgehobenen) Richtlinie 94/20/EWG weiter ausreichend sein; daher wird diese Richtlinie weiter genannt.

Zu lit. n (Austauschkatalysatoren):

Für Fahrzeuge mit einer Emissionsgenehmigung nach der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 sollen die Austausch-katalysatoren dann anzeige – und eintragungsfrei sein, wenn sie nach den entsprechenden Verordnungen der Kommission genehmigt sind. Für Fahrzeuge der Euro-Klassen Euro 5 und Euro 6, die nach NEFZ genehmigt sind, und für Fahrzeuge dieser Abgasklassen, die nach WLTP genehmigt sind, sind jeweils andere Verordnungen der Kommission anzuwenden. Auch für Fahrzeuge der Klasse L soll auf die aktuellen Vorschriften verwiesen werden.

11. § 22a Abs. 2 Z 10 und 11 – weitere nicht anzeigepflichtige Änderungen:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 28. Juni 2019

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Zu Z 10:

Im Zuge der Durchführung von Testfahrten für autonome Fahrfunktionen oder bestimmte Assistenzsysteme hat es sich für zweckmäßig erwiesen, an den Testfahrzeugen vorübergehend einen Rahmen mit diversen Sensoren anzubringen. Es soll nunmehr die Anbringung solcher Rahmen vereinfacht werden, indem eine einmalige Anzeige und Genehmigung einer solchen Vorrichtung ausreicht.

Zu Z 11:

Weiters soll der Einbau von Doppelpedalen bei Schulfahrzeugen, die von Fahrschulen für Schulfahrten verwendet werden, ausdrücklich von der Anzeigepflicht ausgenommen werden.

12. § 22a Abs. 2a – Neugenehmigung im Hinblick auf CO2 Monitoring:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 28. Juni 2019

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Für vervollständigte Fahrzeuge der Klassen M1 und N1, die dem CO2-Monitoring unterliegen und die vor der erstmaligen Zulassung so abgeändert werden, dass sich dadurch andere CO2-Emissionen ergeben, ergibt sich aus dem Anhang XII der Verordnung (EU) 2017/1151, dass ein Einzelgenehmigungsverfahren durchzuführen ist. Andernfalls würden die festgestellten CO2-Emissionen einem falschen Fahrzeughersteller und einem falschen Fahrzeugtyp zugeordnet werden. Für Fahrzeuge, die nicht diesem CO2-Monitoring unterliegen, kann weiter gemäß § 33 KFG 1967 vorgegangen werden.

13. § 22c Abs. 2 – 25 m für Doppelgelenk-Oberleitungsbusse:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 28. Juni 2019

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Für Doppelgelenk-O-Busse wird eine größte Länge von 25 m ermöglicht. In Salzburg wurden solche Busse erfolgreich getestet. Die nunmehrige Regelung in der Ausnahmeverordnung dient auch der Verwaltungsvereinfachung, da nunmehr nicht jährlich neue Ausnahmebescheide des Landeshauptmannes zu erlassen sind.

14. § 25d Abs. 3 erster Satz – Kennzeichentafel für Motorräder:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 28. Juni 2019

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

An sich sind für Motorräder nur Kennzeichentafeln nach dem Muster VIII der Anlage 5e vorgesehen. Es hat in der Vergangenheit aber auch Fälle gegeben, wo ausnahmsweise die Anbringung einer einzeiligen Kennzeichentafel nach dem Muster I genehmigt worden ist. Daher soll das auch ausdrücklich in § 25d Abs. 3 ermöglicht werden.

15. § 25d Abs. 6 – kürzere vordere Kennzeichentafel:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. März 2020

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Für kurze Wunschkennzeichen mit nur wenigen Vormerkzeichen soll eine kürzere vordere Kennzeichentafel vorgesehen werden. Dafür soll das Kennzeichenmuster IX mit den Abmessungen 460 x 120 mm verwendet werden.

16. § 54a Abs. 5 – Ausnahme vom Antimanipulationsschild für Motorfahräder:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 28. Juni 2019

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

In der aktuellen EU-Verordnung 168/2013 über die Typengenehmigung von zwei- und dreirädrigen Fahrzeugen ist ein derartiges Schild nicht vorgesehen. Daher müssen Fahrzeuge, die nach dieser EU-Verordnung genehmigt worden sind, von dieser Verpflichtung ausgenommen werden.

17. § 58 Abs. 1 Z 3 lit. b – 80 km/h für Langgutfahren auf Autobahn:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 28. Juni 2019

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Die zulässige Geschwindigkeit für Langgutfahren auf Autobahnen und Autostraßen wird von 70 km/h auf 80 km/h angehoben. Dadurch erfolgt eine Angleichung an die für LKW oder Kraftwagenzüge geltende Geschwindigkeitsgrenze und somit können solche Langgutfahren im fließenden Verkehr mitschwimmen und es sind keine Überholmanöver erforderlich.

18. § 60a Abs. 1 – Aktualisierung der Verweise:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 28. Juni 2019

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Es erfolgt lediglich eine Aktualisierung der Verweise auf die einschlägigen EU-Verordnungen.

19. § 63a Abs. 2a – Schulfahrzeuge für die Klasse D1:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 28. Juni 2019

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Es soll näher geregelt werden, welche Fahrzeuge als Schulfahrzeuge für die Klasse D1 verwendet werden dürfen. Es sollen jedenfalls Schulfahrzeuge für die Klasse D auch für die

Klasse D1 eingesetzt werden können. Andererseits sollen auch solche Fahrzeuge als Schulfahrzeuge für die Klasse D1 anerkannt werden, die als Prüfungsfahrzeuge für die Klasse D1 verwendet werden dürfen (§ 7 Abs. 2 Z 4.2 FSG-PV).

20. § 63b Abs. 4 – Ausbildung Klasse A:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 28. Juni 2019

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Einerseits erfolgt die Klarstellung hinsichtlich möglicher Gruppengrößen für die Ausbildung auf einspurigen Fahrzeugen auf dem Übungsplatz. Andererseits sollen auch „gemischte Gruppen“ gemeinsam ausgebildet werden dürfen. Somit sollen Kandidaten für die Ersterteilung einer der A-Klassen gemeinsam mit Kandidaten für AM oder den Code 111 gleichzeitig in einer Gruppe ausgebildet werden dürfen.

21. § 64a Abs. 1 – erforderliche Fahrschulräumlichkeiten:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. Juli 2019

Übergangsbestimmung: § 69 Abs. 37 Z 2:

2. § 64a Abs. 1 und Abs. 2 in der Fassung BGBl. II Nr. 172/2019 gilt nicht für Fahrschulbewilligungen, die bereits vor dem 1. Juli 2019 erteilt worden sind; für diese gelten die bisherigen Vorschriften; weiters gilt § 64a Abs. 1 und Abs. 2 in der Fassung BGBl. II Nr. 172/2019 vorerst nicht, wenn bis längstens 31.12.2020 eine neue Fahrschulbewilligung für einen bestehenden Fahrschulstandort erteilt wird; in diesen Fällen müssen die neuen Anforderungen gemäß § 64a Abs. 1 und Abs. 2 in der Fassung BGBl. II Nr. 172/2019 spätestens nach drei Jahren ab der Fahrschulbewilligung an diesem Standort erfüllt werden;

Bemerkungen:

Die Anforderungen an die Fahrschulräumlichkeiten werden präzisiert und ausgeweitet. So muss neben dem Vortragssaal und dem kleineren Unterrichtsraum ein ausreichend großer und von den Unterrichtsräumen getrennter Empfangs- und Büroraum sowie für das Personal zumindest ein Sozialraum vorhanden sein. Weiters müssen ausreichend geschlechterspezifisch getrennte sanitäre Anlagen vorhanden sein und Fahrschulen, die eine behindertengerechte Ausbildung anbieten, müssen zusätzlich über ein behindertengerechtes WC verfügen und müssen durchgehend barrierefrei gestaltet sein. Damit soll der Standard, dem die Fahrschulen entsprechen müssen, angehoben werden. Diese neuen Vorgaben gelten für Fahrschulbewilligungen, die ab 1. Juli 2019 erteilt werden. Bestehende Fahrschulen müssen nicht „nachrösten“ sondern sind aufgrund der Übergangsregelung des § 69 Abs. 37 ausdrücklich davon ausgenommen.

22. § 64a Abs. 2 – Fahrschul - Übungsplatz:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. Juli 2019

Übergangsbestimmung: § 69 Abs. 37 Z 2:

2. § 64a Abs. 1 und Abs. 2 in der Fassung BGBl. II Nr. 172/2019 gilt nicht für Fahrschulbewilligungen, die bereits vor dem 1. Juli 2019 erteilt worden sind; für diese gelten die bisherigen Vorschriften; weiters gilt § 64a Abs. 1 und Abs. 2 in der Fassung BGBl. II Nr. 172/2019 vorerst nicht, wenn bis längstens 31.12.2020 eine neue Fahrschulbewilligung für einen bestehenden Fahrschulstandort erteilt wird; in diesen Fällen müssen die neuen Anforderungen gemäß § 64a Abs. 1 und Abs. 2 in der Fassung BGBl. II Nr. 172/2019 spätestens nach drei Jahren ab der Fahrschulbewilligung an diesem Standort erfüllt werden;

Bemerkungen:

Zusätzlich sollen auch die Anforderungen an den Übungsplatz angehoben werden. Anstelle von bisher 1 000 m² soll ein geeigneter Übungsplatz im Ausmaß von mindestens 2 000 m² verfügbar sein, der innerhalb einer Unterrichtseinheit praktischer Ausbildung vom Standort der Fahrschule aus erreichbar ist. Dieser Übungsplatz muss der jeweiligen Fahrschule oder den jeweiligen Fahrschulen ständig, das ganze Jahr über während der Betriebszeiten der Fahrschule zur Verfügung stehen und nicht nur an bestimmten Tagen.

Der Übungsplatz muss so gestaltet sein, dass jedenfalls die gemäß § 11 Abs. 4 Z 2 FSG erforderlichen Motorradübungen problemlos durchgeführt werden können. D.h. eine normale rechteckige Fläche von 40 x 50 m wird nicht ausreichen. Die Behörde kann die Eignung des Platzes für die erforderlichen Motorradübungen auch bei den jeweils vorgeschriebenen Geschwindigkeiten einfach überprüfen, indem sie eine geeignete Person die Übungen am Platz abfahren lässt.

Ein Übungsplatz im Ausmaß von 2 000 m² kann von höchstens zwei Fahrschulen (zwei Fahrschulstandorten) genutzt werden. Ist der Übungsplatz größer, so kann er auch von mehreren Fahrschulen genutzt werden, sofern für jeweils zwei Fahrschulstandorte je 2 000 m² zur Verfügung stehen.

Diese neue Anforderung soll aber erst für neue Fahrschulbewilligungen ab 1. Juli 2019 gelten. Für bereits bestehende Fahrschulen ändert sich nichts. Diese sind aufgrund der Übergangsregelung des § 69 Abs. Abs. 37 ausdrücklich davon ausgenommen.

Weiters wurde auch eine Übergangsbestimmung hinsichtlich Fahrschulräumlichkeiten und Übungsplatz geschaffen, wenn Fahrschulen bis Ende 2020 übergeben oder verkauft werden, d.h. eine neue Fahrschulbewilligung für eine andere Person für einen bestehenden Fahrschulstandort erteilt wird. In diesen Fällen sollen die neuen Vorgaben erst nach drei Jahren ab der neuen Bewilligungserteilung erfüllt werden müssen.

23. § 64a Abs. 3 erster Satz, einleitender Teil,

24. § 64a Abs. 3, Einleitungssatz zu Z 2.1,

27. § 64a Abs. 3 Z 2.2 und

28. § 64a Abs. 3 Z 3 – PC-Animationen statt Lehr- und Anschauungsmodellen:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 28. Juni 2019

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Hier werden als Lehrmittel neben den herkömmlichen Modellen oder Wandtafeln auch PC-Animationen oder Präsentationen für zulässig erklärt.

25. § 64a Abs. 3 Z 2.1.2 und

26. § 64a Abs. 3 Z 2.1.3 – korrekte Klassenbezeichnung, PC-Animationen

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 28. Juni 2019

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Einerseits wird die korrekte Klassenbezeichnung berücksichtigt (Klasse BE bzw. CE und DE statt Klasse E). Andererseits werden bei der Klasse B und (neu) BE auch Modelle und Anschauungsmaterial über Anhänger der Klasse O1 und O2 sowie über Anhängerkupplungen vorgeschrieben.

29. § 64a Abs. 4 - Entfall:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit Ablauf des 30. September 2019

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Mit der 36. KFG-Novelle entfällt § 114 Abs. 5 KFG betreffend die Abhaltung von Fahrschulkursen außerhalb des Standortes (Außenkurse). Daher kann auch die Regelung des § 64a Abs. 4 betreffend die Ausstattung bei Fahrschulkursen außerhalb des Standortes entfallen. Da vor dem 1. Juli 2019 bereits bewilligte Außenkurse aufgrund der Übergangsbestimmung des § 132 Abs. 33 KFG noch bis längstens 30. September 2019 durchgeführt werden dürfen, soll die Bestimmung des § 64a Abs. 4 mit 30. September 2019 außer Kraft treten

30. § 64b Abs. 3 – 14-Tage-Frist nur bei Ersterteilung und Ausdehnung von Klasse AM:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 28. Juni 2019

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Die im § 64b Abs. 3 vorgesehene 14-tägige Frist zwischen dem Beginn der Ausbildung und der Absolvierung der theoretischen Fahrprüfung bei bestimmten Ausbildungsformen soll in bestimmten Fällen abgeschafft werden.

So kann beispielsweise die Ausdehnung der Lenkberechtigung von der Klasse B auf die Klasse BE (4 UE Theorieunterricht und 4 UE Praxisunterricht) an einem Tag absolviert werden. Es ist nicht zielführend und auch nicht einsichtig, warum der Bewerber um eine

Lenkberechtigungsklasse im Falle einer Ausdehnung noch 14 Tage bis zur Absolvierung der theoretischen Fahrprüfung warten soll.

In den Fällen, in denen eine Person bereits eine Lenkberechtigung besitzt (außer die Klassen AM), sollte diese Frist bei einer Ausdehnung auf eine weitere Klasse daher entfallen.

Weiters entfällt auch die bisherige Regelung, dass am Tag der Fahrprüfung kein Unterricht mehr stattfinden darf.

31. § 66 Abs. 1a – Vergütung für Lehrbefähigungsprüfung:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 1. Juli 2019

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Seit Jahren zeigen Kandidaten bei der Einhaltung von Terminen für die Lehrbefähigungsprüfung nach § 118 KFG 1967 häufig eine mangelnde Disziplin. Prüfungstermine werden häufig entweder ohne Angabe von Gründen überhaupt nicht wahrgenommen oder kurzfristig abgesagt.

Mit der Organisation der Lehrbefähigungsprüfung ist jedoch ein nicht unerheblicher Verwaltungsaufwand einschließlich der notwendigen Anreise der Prüfer verbunden, sodass die Disziplin bei der Einhaltung der angemeldeten Termine erhöht werden sollte. Wenn das Antreten nicht 72 Stunden vor dem Termin abgesagt wird, so sollen 50 % der Vergütung fällig werden.

Nur im Falle von berücksichtigungswürdigen Gründen (wie zB Erkrankung oder anderen wichtigen persönlichen Gründen) sollen die 50 % der Gebühr nicht anfallen.

32. § 69 Abs. 37 - Übergangsbestimmungen:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Bemerkungen:

Hier werden die erforderlichen Übergangsbestimmungen für einige der neuen Bestimmungen der 65. KDV-Novelle festgelegt. Inhaltlich werden die Übergangsbestimmungen bei den jeweils zutreffenden Punkten berücksichtigt.

33. § 70 Abs. 21 - Inkrafttreten:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Bemerkungen:

Hier wird das Inkrafttreten festgelegt.

Die genauen Inkrafttretenstermine werden bei den jeweils zutreffenden Punkten berücksichtigt.

34. Anlage 3b und Anlage 3c - Entfall:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 28. Juni 2019

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Die Anlagen 3b und 3c sind veraltet und können entfallen (siehe auch zu Z 7 betreffend § 19a und zu Z 8 betreffend § 19b).

35. Anlage 3e - Übersicht über die für Fahrzeuggenehmigungen anzuwendenden EU-

Rechtsakte:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 28. Juni 2019

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Da eine große Anzahl an Tabellenzeilen in dieser Anlage geändert werden muss, wird die gesamte Anlage 3e neu gefasst.

Teil A:

Die seit der letzten Aktualisierung dieser Tabelle (60. KDV-Novelle, November 2014) erlassenen Rechtsakte der EU und die seit der 60. KDV-Novelle im Amtsblatt der EU kundgemachten Übersetzungen von UN-Regelungen wurden eingetragen.

Teil B:

Die Richtlinie 2002/24/EG wurde mit Wirkung vom 1. Jänner 2016 durch die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 aufgehoben. Gleichzeitig wurden alle vor dem Inkrafttreten der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 unter dem Rahmen der Richtlinien 92/61/EWG und 2002/24/EG erlassenen Richtlinien aufgehoben. Um ein rasches Auffinden der relevanten Vorschriften zu ermöglichen, werden in der Tabelle in Teil B der Anlage 3e alle im Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 gelisteten Genehmigungsgegenstände samt Angabe des jeweils zutreffenden Anhangs der aufgrund der genannten Verordnung erlassenen Delegierten Verordnungen und Durchführungsverordnungen der Kommission eingetragen.

Teil C:

Die Richtlinie 2003/37/EG und die unter dem Rahmen der Richtlinie 74/150/EWG und 2003/37/EG erlassenen Richtlinien wurden mit Wirkung vom 1. Jänner 2016 durch die Verordnung (EU) Nr. 167/2013 aufgehoben. Um ein rasches Auffinden der relevanten Vorschriften zu ermöglichen, werden in der Tabelle in Teil C der Anlage 3e alle im Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 gelisteten Genehmigungsgegenstände samt Angabe des jeweils zutreffenden Anhangs der aufgrund der genannten Verordnung erlassenen Delegierten Verordnungen und Durchführungsverordnungen der Kommission eingetragen.

36. Anlage 3j - Übersicht über die für Einzelgenehmigungen von Fahrzeugen der Klassen M, N und O anzuwendende Rechtsakte und Nachweise):

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 28. Juni 2019

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Allgemeines zur Neufassung der Anlage 3j:

Seit der letzten Änderung der Anlage 3j wurde der Anhang IV der Richtlinie 2007/46/EG wesentlichen Änderungen unterworfen. Eine große Anzahl von Rechtsakten der EU ist in Kraft getreten oder wurde aufgehoben und durch die verpflichtende Anwendung der „parallelen“ UN-Regelungen ersetzt. Daher müssen die Verweise in dieser Anlage aktualisiert werden. Die Verweise auf UN-Regelungen wurden jeweils auf die neueste Änderungsserie der jeweiligen UN-Regelung aktualisiert.

In den Fällen, in denen ausdrücklich die Bestimmungen einer älteren Fassung der jeweiligen UN-Regelung angewendet werden dürfen, wird auf diese ältere Fassung Bezug genommen.

Viele in der Anlage 3j enthaltene Bestimmungen müssen an den Stand der EU-Gesetzgebung und an den Stand der Technik angepasst werden.

Da nahezu jede Zeile der bestehenden Anlage 3j geändert werden muss, wird die Anlage 3j zur Gänze neu gefasst. Die Nummerierung der Zeilen wurde an den Anhang II der Verordnung (EU) 2018/858 angepasst.

Mit dem Inkrafttreten der Revision 3 des „Übereinkommens über die Annahme harmonisierter technischer Regelungen der Vereinten Nationen für Radfahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Teile, die in Radfahrzeuge(n) eingebaut und/oder verwendet werden können, und die Bedingungen für die gegenseitige Anerkennung von Genehmigungen, die nach diesen Regelungen der Vereinten Nationen erteilt wurden“ („Geändertes Übereinkommen von 1958“, siehe ABL L 274 vom 11.10.2016, S 4) werden die Regelungen, die diesem Übereinkommen angeschlossen sind, nicht mehr als „ECE-Regelungen“ oder „UNECE-Regelungen“ bezeichnet, sondern als „UN-Regelungen“; diesem Umstand soll in der Anlage 3j Rechnung getragen werden.

Zu den einzelnen Zeilen der Tabelle:

Zeile 1: Im Fall von sogenannten „Klappenauspuffen“, die bei Betätigung wesentlich größere Lärmentwicklung des Fahrzeugs verursachen können als bei ordnungsgemäßem Zustand und gemäß dem Stand der Technik möglich ist, sollen die strengeren Vorschriften der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 zur Anwendung kommen. Zusätzlich soll in diesen Fällen nachgewiesen werden, dass auch die zusätzlichen Bestimmungen zu Geräuschemissionen für Fahrzustände außerhalb des normalen Messverfahrens bei beschleunigter Vorbeifahrt

(d.h. auch bei höheren und geringeren Geschwindigkeiten und Beschleunigungen) eingehalten werden.

Zeile 2a: Grundsätzlich soll die Messung der Abgasemissionen nach Anhang XXI der Verordnung (EU) 2017/1151 (WLTP-Messverfahren) vorgenommen werden. Da die Ermittlung der Fahrwiderstände und der ordnungsgemäße Prüfablauf jedoch wesentlich aufwändiger sind gegenüber dem nicht mehr gültigen NEFZ-Testverfahren (Verordnung (EG) Nr. 692/2008) soll es zulässig sein, die Einhaltung der Grenzwerte für die mengenmäßig limitierten Schadstoffe mit einer gültigen RDE-Messfahrt mit einem Portablem Emissionsmesssystem (PEMS) nachzuweisen. Es können die in den EU-Verordnungen gültigen RDE-Faktoren in Anspruch genommen werden. Bei Durchführung einer RDE-Messfahrt anstelle einer Prüfung Typ 1 sind jedoch auch die im Zuge dieser RDE-Messfahrt ermittelten CO₂-Emissionen für die Genehmigung heranzuziehen.

Die Einhaltung der Vorschriften hinsichtlich des Zugangs zu Reparatur- und Wartungsinformationen wäre mit wesentlichem Aufwand für die Hersteller einzeln gebauter Fahrzeug verbunden; daher wird hier eine generelle Ausnahme erteilt.

Die Vorschriften bezüglich der Ermittlung der Motorleistung wurden grundsätzlich von den bisher geltenden Vorschriften in der (entfallenen) Zeile 40 übernommen und an den Stand des EU-Rechts angepasst.

Zeile 3A: Anpassung an den Stand des EU-Rechts und der Technik. Die in Zeile 3A vorhandenen Verweise auf die UN-Regelungen 67 und 110 gelten ausschließlich für den Gasbehälter selbst. Für die gesamte Gasanlage sind weitere Vorschriften in den Zeilen 67 und 70 enthalten.

Zeile 3B: Anpassung an den Stand des EU-Rechts, mit Anpassungen übernommen aus der alten Zeile 3.

Zeile 4A: Anpassung an den Stand des EU-Rechts, Ausnahmen von der EU-Vorschrift hinsichtlich Öffnungen und Unebenheiten der Anbringungsstelle hinzugefügt

Zeile 5A: Anpassung an den Stand des EU-Rechts. In der Änderungsserie 02 werden teilautomatisierte Lenkfunktionen mit behandelt; daher soll bereits jetzt auf die Änderungsserie 02 abgestellt werden. Sonst grundsätzlich von der alten Zeile 5 übernommen.

Zeile 6A: Anpassung an den Stand des EU-Rechts.

Zeile 6B: Anpassung an den Stand des EU-Rechts, mit Anpassungen übernommen aus der alten Zeile 6.

Zeilen 7A, 8A: Anpassung an den Stand des EU-Rechts.

Zeilen 9A, 9B: Anpassung an den Stand des EU-Rechts. Die Vorschriften der Anlage 1f sind wesentlich veraltet. Daher soll die Möglichkeit, alternativ nach der Anlage 1f zu prüfen, entfallen. Für die Klassen M1 und N1 soll – in Übereinstimmung mit Anhang II, Anlage 2 der

Verordnung (EU) 2017/858 (Vorschriften für die Einzelgenehmigung von Großserienfahrzeugen aus Drittstaaten) die Verpflichtung zum Einbau eines elektronischen Fahrdynamik-Regelsystems oder eines elektronischen Bremsassistenten-Systems entfallen, wenn das Basisfahrzeug kein solches System aufweist.

Zeile 10A: Anpassung an den Stand des EU-Rechts, mit Anpassungen übernommen aus der alten Zeile 10.

Zeile 11: Die Messung des korrigierten Werts des Absorptionskoeffizienten ist jetzt in der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 (Zeile 2A) enthalten. Für Fahrzeuge, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 fallen, ist diese Messung entfallen.

Zeile 12A: Anpassung an den Stand des EU-Rechts, mit Anpassungen übernommen aus der alten Zeile 12.

Zeile 13A: Anpassung an den Stand des EU-Rechts, sinngemäß aus Anhang II, Anlage 2 der Verordnung (EU) 2017/858 (dort für Klassen M1 und N1) übernommen.

Zeilen 13B, 14A: Anpassung an den Stand des EU-Rechts.

Zeile 15A: Anpassung an den Stand des EU-Rechts, mit Anpassungen übernommen aus der alten Zeile 15.

Zeile 16A: Anpassung an den Stand des EU-Rechts.

Zeile 17A: Im Allgemeinen sollte eine Sichtprüfung ausreichen; nur in Zweifelsfällen soll eine Messung der Einstiegstufen, etc. erfolgen.

Zeile 17B: Anpassung an den Stand des EU-Rechts. Die in der alten Zeile 17 enthaltenen Ausnahmebestimmungen bei eingebautem Geschwindigkeitsbegrenzer sind jetzt obsolet, da als Höchstgeschwindigkeit die begrenzte Geschwindigkeit gilt.

Zeilen 18A bis 25F und 26A bis 38A: Anpassung an den Stand des EU-Rechts.

Zeile 25X: Im Anhang IV der Richtlinie 2007/46/EG und im Anhang II der Verordnung (EU) 2018/858 wurde auf die Abbiegescheinwerfer vergessen. Die UN-Regelung 119 ist im Amtsblatt der EU kundgemacht worden (ABI L 89 vom 25.3.2014, S 101).

Zeilen 39 und 40: Die Messung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs sowie der Motorleistung sind jetzt Teil der Abgasvorschriften (Verordnung (EG) Nr. 715/2007 bzw. Verordnung (EG) Nr. 595/2009 und damit in den Zeilen 2A bzw. 41A enthalten. Diese Zeilen sind daher obsolet, die Ausnahmebestimmungen, die in diesen Zeilen enthalten waren, sind mit den erforderlichen Anpassungen in die Zeilen 2A bzw. 41A übernommen worden.

Zeile 41A: Hinsichtlich der Auspuffemissionen, Emissionsdaten für die periodische Begutachtung, Off-Cycle-Emissionen, im Betrieb abgegebenen Emissionen, Kurbelgehäuseemissionen und der Dauerhaltbarkeit emissionsmindernder Einrichtungen ist es faktisch unmöglich, für nicht typgenehmigte Motoren die erforderlichen Nachweise zu erbringen. Daher kann von der Typgenehmigung für diese Motoren bzw. Fahrzeuge hinsichtlich der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 nicht abgesehen werden.

Für die ODB-Systeme bei Fahrzeugen von Kleinserien-Herstellern existieren bereits in der zitierten EU-Verordnung ausreichende Ausnahmeregelungen; diese sollen daher hier nicht wiederholt werden.

Die Verordnung (EU) 2017/2400 enthält spezielle Vorschriften für einzeln genehmigte Fahrzeuge. Von diesen Vorschriften kann ohne Verstoß gegen das geltende EU-Recht keine Ausnahme gewährt werden, die über die in der genannten Verordnung enthaltenen Ausnahmebestimmungen hinausgehen.

Da beim Einbau eines typgenehmigten Motors in ein Fahrzeug umfangreiche Einbaubestimmungen zu beachten sind, um das ordnungsgemäße Funktionieren des Abgasbehandlungssystems zur NOx-Reduktion sicherzustellen (zB Füllstandanzeige des AdBlue-Behälters, OBD-Warnleuchte, etc.) soll der ordnungsgemäße Einbau des Motors zumindest per Augenschein und mit einfach durchzuführenden Prüfungen (wie zB Ziehen der Sicherung für die AdBlue-Dosierpumpe) geprüft werden.

In der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 sind detaillierte Ausnahmeregelungen für Fahrzeuge von Kleinserien-Herstellern enthalten, auf die hier verwiesen wird.

Zeile 42A: Anpassung an den Stand des EU-Rechts.

Zeile 43A: Anpassung an den Stand des EU-Rechts. Da geländegängige Fahrzeuge bereits in der EU-Verordnung von allen Bestimmungen hinsichtlich Radabdeckungen und Spritzschutzsystemen ausgenommen sind, kann die bisherige Ausnahmeregelung entfallen.

Zeile 44A und 45A: Anpassung an den Stand des EU-Rechts.

Zeilen 46A bis 46E: Die Richtlinie 92/23/EWG wurde mit Wirkung vom 1. November 2017 aufgehoben. Die in der alten Zeile 46 enthaltenen Ausnahmebestimmungen sind jetzt direkt in der Verordnung (EU) Nr. 458/2011 enthalten und können daher hier entfallen. Die Bestimmungen hinsichtlich der Reifensicherheit sind jetzt in den Zeilen 46B und 46C, hinsichtlich der Geräuschemissionen in der Zeile 46D und hinsichtlich der Notradreifen in der Zeile 46E enthalten.

Zeilen 47A bis 54A: Anpassung an den Stand des EU-Rechts.

Zeile 56A: Anpassung an den Stand des EU-Rechts. Da die Vorschriften in der UN-Regelung Nr. 105 manchmal mit den Vorschriften des ADR kollidieren (die UN-Regelung wird nicht immer zeitnah nach einer Änderung des ADR angepasst), soll die Möglichkeit geschaffen werden, stattdessen die mit der UN-Regelung kollidierenden aktuellen technischen Vorschriften des ADR anzuwenden.

Zeilen 58 bis 61: Anpassung an den Stand des EU-Rechts.

Zeile 62: Die EU ist der UN-Regelung Nr. 134 am 15.6.2015 beigetreten. Daher soll die Möglichkeit geschaffen werden, dass anstelle eines Nachweises gemäß der EU-Verordnung auch ein Nachweis nach der UN-Regelung Nr. 134 beigebracht werden kann.

Zeile 63: Da keine Einzelgenehmigung nach der Allgemeinen Sicherheitsverordnung, Verordnung (EG) Nr. 661/2009 möglich ist und die in der genannten Verordnung enthaltenen Vorschriften in den anderen Zeilen der Tabelle enthalten sind, bleibt diese Zeile leer.

Zeile 64: Anpassung an den Stand des EU-Rechts. Ausnahme analog zu Anhang II, Anlage 2 der Verordnung (EU) 2018/858.

Zeilen 65 und 66: Anpassung an den Stand des EU-Rechts. In den genannten Verordnungen sind bereits umfangreiche Ausnahmen vorgesehen, auf die hier verwiesen wird.

Zeile 67: Anpassung an den Stand des EU-Rechts. Aufgrund der von Flüssiggas ausgehenden Gefahren wären Ausnahmen von den Bestimmungen der UN-Regelung nicht gerechtfertigt. Die am Markt bereitgestellten Flüssiggas-Anlagen erfüllen die Bestimmungen der genannten UN-Regelung.

Zeile 68: Anpassung an den Stand des EU-Rechts. Da der Einbau eines solchen Systems freiwillig erfolgt, sollen ausschließlich Alarmsysteme verwendet werden, die eine Genehmigung nach der UN-Regelung Nr. 97 aufweisen.

Zeile 69: Von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen gehen Gefährdungen aus, die bei konventionellen Fahrzeugantrieben nicht vorhanden sind (hohe elektrische Spannungen, große elektrische Stromstärken, Selbstentzündung der Batterien bei Beschädigung, Ableitung gefährlicher Gase, etc.). Die Beurteilung der geeigneten Schutzmaßnahmen gegenüber diesen Gefährdungen soll von Sachverständigen vorgenommen werden, die über ausreichende Kenntnisse verfügen; das wird in der Regel bei Sachverständigen für KFZ nicht der Fall sein. Daher wird hier ausdrücklich auf geeignete Sachverständige (zB Ziviltechniker, technische Büros und technische Dienste im Bereich der Elektrotechnik) verwiesen.

Zeile 70: Anpassung an den Stand des EU-Rechts. Aufgrund der von ausgehenden Gefahren wären Ausnahmen von den Bestimmungen der UN-Regelung nicht gerechtfertigt. Die am Markt bereitgestellten Anlagen für erfüllen die Bestimmungen der genannten UN-Regelung.

Zeile 71: Anpassung an das EU-Recht. Bei für spezielle Zwecke angepassten oder gebauten Fahrerhäusern, wie bei Fahrzeugen für die Beförderung von langem Ladegut oder Fahrerhäusern, die zur Vergrößerung der Anzahl der Sitzplätze verlängert wurden, keine Anwendung.

Zeile 72: Anpassung an das EU-Recht. Wenn das Basisfahrzeug über ein eCall-System verfügt, soll dieses nicht stillgelegt werden.

37. Anlage 4 - zulassungsrelevante Daten:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 28. Juni 2019 mit Ausnahme der Änderungen in der Spalte „ZS“.

Die Änderungen in der Spalte „ZS“ treten mit 1. April 2020 in Kraft.

Übergangsbestimmung: § 69 Abs. 37 Z 3

3. mit Ablauf des 31.12.2019 wird in der Anlage 4 in der Fassung BGBl. II Nr. 172/2019

a) die Eintragung „V7“ in der Zeile 186, Spalte „Feld ZS“ der Zeile 278, Spalte „Feld ZS“ zugeordnet, und

b) die Eintragung „V8“ in der Zeile 190, Spalte „Feld ZS“ der Zeile 279, Spalte „Feld ZS“ zugeordnet.

Bemerkungen:

Seit der letzten Änderung der Anlage 4 sind viele Änderungen im EU-Recht in Kraft getreten.

Hier sind besonders zu erwähnen:

Aufhebung der Richtlinien 2002/24/EG durch die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und 2003/37/EG durch die Verordnung (EU) Nr. 167/2013, eine große Anzahl von Änderungen in den EG-Übereinstimmungsbescheinigungen für die Klassen M, N und O, Ablöse des NEFZ-Prüfverfahrens durch das WLTP-Prüfverfahren für die Emissionen, weitere Daten, die für das CO₂-Monitoring von leichten Nutzfahrzeugen und PKWs sowie von LKWs an die Kommission übermittelt werden müssen.

Zusätzlich soll Änderungen im nationalen Recht wie zB hinsichtlich der roten Begutachtungsplakette für historische Fahrzeuge Rechnung getragen werden.

Um den Aufwand für alle mit der Genehmigungsdatenbank Beteiligten möglichst gering zu halten, wurde davon abgesehen, so wie bisher alle Eintragungen aus allen Mustern der EG- und EU-Übereinstimmungsbescheinigungen in der Genehmigungsdatenbank abzubilden. Es werden nur mehr die für die Zulassung und Genehmigung in Österreich, die für die Berichterstattung an die EU-Kommission (zB CO₂-Monitoring) und die aufgrund anderer gesetzlicher Bestimmungen notwendigen Ergänzungen in der Genehmigungsdatenbank vorgenommen.

Zu den Änderungen im Einzelnen:

Zeile 11: Die Richtlinie 97/24/EG wurde aufgehoben, die Klassen nach dieser Richtlinie existieren daher nicht mehr – dies wird jetzt durch die Angabe in der Fahrzeugklasse selbst ersetzt (zB „L1e-B“). Damit eine automatische Zuweisung hinsichtlich der Farbe der Begutachtungsplakette vorgenommen werden kann (Software der Zulassungsstellen, etc.), muss bei historischen Fahrzeugen das Wort „historisch“ in dieses Feld eingetragen werden.

Zeilen 14 und 15: Da auch vervollständigte Fahrzeuge der Klasse M1 dem CO₂-Monitoring unterliegen, ist diese Angabe auch bei der Klasse M1 erforderlich.

Zeile 16: Eintragung zukünftig freiwillig, nicht mehr verpflichtend.

Zeile 35 (Entfall): Die Leermasse ist in der EU-Übereinstimmungsbescheinigung für Fahrzeuge mit Typgenehmigung nach der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 nicht mehr enthalten.

Zeilen 60 bis 64: Anpassung an das aktuelle EU-Recht.

Zeile 71: Korrektur eines Schreibfehlers.

Zeile 89: Mit der Verordnung (EU) 2017/1151 wurde die Angabe der Fahrzeughöhe auch für Fahrzeuge der Klassen N2 und N3 verpflichtend; daher ist diese Angabe für die Klassen N2 und N3 auch in der Genehmigungsdatenbank verpflichtend vorzunehmen. Dies ist auch erforderlich, um die Einhaltung der höchsten zulässigen Fahrzeughöhen gemäß § 4 KDF 1967 zu prüfen.

Zeile 98, 127, 128, 136 und 146: Anpassung an das aktuelle EU-Recht.

Zeile 161: Anpassung an den aktuellen Stand des § 8 KDV 1967.

Zeilen 167 bis 181: Anpassung an die aktuellen Emissionsvorschriften der EU. Berücksichtigt wurde unter anderem der Übergang von NEFZ auf WLTP, die Verordnungen (EU) Nr. 167/2013 (Motorräder) und 168/2013 (Traktoren), die Emissionsstufe V bei den Traktoren.

Zeilen 184 bis 190: Diese Angaben sind bis zum Ende des Übergangszeitraums von NEFZ auf WLTP weiter erforderlich und können nach Ende des Übergangszeitraums entfallen. Anschließend sind die (neuen) Zeilen 278 und 279 maßgeblich. Die Zeile 187 (Angabe der Einheit für den Kraftstoffverbrauch) muss jedoch weiter bestehen bleiben.

Zeile 220: Anpassung an das aktuelle EU-Recht.

Zeile 221: Die Angabe der Farbe der Begutachtungsplakette kann zukünftig entfallen, da diese nur mehr davon abhängt, ob es sich um ein historisches Fahrzeug handelt oder nicht und diese Angabe in der Zeile 11 enthalten ist.

Zeilen 242, 254 bis 259, 262 bis 265 und 268: Anpassung an das aktuelle EU-Recht.

Zeile 269: Korrektur eines Schreibfehlers

Zeilen 270 bis 285: Anpassung an die Verordnung (EU) 2018/1151; es wurden nur die für das CO₂-Monitoring erforderlichen neuen Daten aufgenommen.

Zeile 286: Eintragung erforderlich aufgrund des § 30a Abs. 3 Z 5 KFG 1967.

Zeilen 287 und 288: Der Kryptografische Hash des Hersteller-Datenprotokolls und des Kunden-Informationsprotokolls gemäß Verordnung (EU) 2017/2400 muss in der EG-Übereinstimmungsbescheinigung und im Einzelgenehmigungsbescheid angegeben werden. Der kryptografische Hash wird vom VECTO-Programm der Kommission (zur Ermittlung der CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs von schweren Nutzfahrzeugen) berechnet und ist derzeit ein 256-bit-Hash, der dann in einer 44-stelligen alphanumerischen Zeichenfolge abgebildet wird, wie zB:

```
AZnhfvJVBDzrP9BgIJZYCUMkXRFSFU2LxCqPtv4sIRYj4DcAL4CNpEn4mq+bP0OFICdBZd  
r2IC8yraEKP1eQURM=
```

Es ist denkunmöglich, diese Zeichenfolge manuell einzugeben, daher muss die Abbildung des Hash-Werts digital zwischen den am Genehmigungs- und Zulassungsprozess

Beteiligten digital ausgetauscht werden. Zukünftig soll ein 512-Bit-Hash zur Anwendung kommen, der dann eine Zeichenkette mit 88 Zeichen (das heißt, doppelt so lang, wie oben dargestellt) ergibt.

Anmerkung 1, Tabelle: Anpassung an das aktuelle EU-Recht.

Anmerkungen 8, 14, 15 und 21: Anpassung an das aktuelle EU-Recht.

Anmerkung 12: Anpassung an die Terminologie in der Zulassungsstellenverordnung.

Anmerkung 16: die Angabe der höchsten zulässigen Sattellast soll zukünftig ausschließlich im dafür vorgesehenen Feld der Genehmigungsdatenbank vorgenommen werden.

Anmerkung 20 und 22: Klarstellung

Tabelle für die Fahrzeugarten: Anpassung an den aktuellen Stand der EU-Gesetzgebung hinsichtlich der Fahrzeugklassen.

Tabelle für die Aufbauarten: bei Aufbauarten, denen im Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG kein eigener Code zugewiesen ist (d.h. Code „99“), soll die konkrete Aufbauart verpflichtend angegeben werden.

38. Anlage 10c – redaktionelle Anpassung:

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

Inkrafttreten: mit 28. Juni 2019

Übergangsbestimmung: ---

Bemerkungen:

Es handelt sich lediglich um die Richtigstellung des Verweises.

Teil 2:
Verordnungstext
(BGBl. Teil II Nr. 172/2019)

BUNDESGESETZBLATT

FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2019**Ausgegeben am 27. Juni 2019****Teil II**

172. Verordnung: 65. Novelle zur KDV 1967

172. Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der die Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967 geändert wird (65. Novelle zur KDV 1967)

Aufgrund des Kraftfahrzeuggesetzes 1967, BGBl. Nr. 267/1967, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz, BGBl. I Nr. 19/2019, wird verordnet:

Die Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967, BGBl. Nr. 399/1967, zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. II Nr. 298/2017, wird wie folgt geändert.

1. *§ 1c Abs. 2 Z 1 entfällt.*

2. *In § 1f Abs. 1 erster Satz und in § 1f Abs. 2 Z 6 entfällt jeweils die Wortfolge „geländegängigen Fahrzeugen oder“*

3. *§ 4 Abs. 7 letzter Satz entfällt.*

4. *§ 8 Abs. 5 lautet:*

„(5) Fahrzeuge mit Nebenaggregaten, die unter den Anwendungsbereich der Richtlinie 2000/14/EG über umweltbelastende Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen fallen, müssen dieser Richtlinie entsprechen.“

5. *§ 15 Abs. 2 lautet:*

„(2) An den im § 19 Abs. 1 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 angeführten Fahrzeugen müssen Blinkleuchten an den Längsseiten und vorne und hinten angebracht sein. Bei Fahrzeugen, bei denen die an den Längsseiten angebrachten Blinkleuchten von vorne wenigstens unter einem Vertikalwinkel von „±“ 15° und unter einem Winkel von 10° zu der durch die Mitte der Blinkleuchte führenden Parallelebene zur Längsmittlebene des Fahrzeuges zur Fahrzeugmitte und unter einem Winkel von 45° zu dieser Parallelebene nach außen sichtbar sind, sind Blinkleuchten vorne nicht erforderlich.“

6. *In § 18 Abs. 8 lautet der einleitende Satzteil:*

„Weist dieses Videosystem keine Genehmigung nach der UN-Regelung Nr. 46.04 auf, muss das Videosystem folgenden Bestimmungen genügen.“

7. *§ 19a lautet:*

„§ 19a. (1) Die Lenkersitze von Fahrzeugen der Klassen T und C müssen den Bestimmungen des Anhangs XIV der Verordnung (EU) Nr. 1322/2014 entsprechen.“

(2) Die Beifahrersitze von Fahrzeugen der Klassen T und C müssen den Bestimmungen des Anhangs XIV der Verordnung (EU) Nr. 1322/2014 entsprechen.“

8. *§ 19b lautet samt Überschrift:*

„Umsturzschutzvorrichtungen

§ 19b. (1) Fahrzeuge der Klassen T und C müssen mit Umsturzschutzvorrichtungen ausgerüstet sein, die den Bestimmungen der jeweils zutreffenden Anhänge der Verordnung (EU) Nr. 1322/2014 entsprechen.

(2) Der in Ohrenhöhe der Lenker von landwirtschaftlichen Zugmaschinen messbare Geräuschpegel muss den Bestimmungen des Anhangs XIII der Verordnung (EU) Nr. 1322/2014, ABl L 364 vom 18.12.2014, S 1, entsprechen.“

9. § 22 Abs. 1 lautet:

„(1) Ein Antrag auf Genehmigung eines einzelnen Kraftfahrzeuges oder Anhängers oder eines Fahrgestelles solcher Fahrzeuge gemäß § 31 des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 hat folgende Angaben und Nachweise zu enthalten:

1. Name, Wohnsitz/Hauptwohnsitz oder Sitz des Erzeugers des Fahrzeuges und des Fahrgestelles;
2. Name des Herstellers und Type der Antriebsmaschine;
3. Klasse und Art des Fahrzeuges und seine vom Erzeuger festgesetzte Typenbezeichnung, bei Ansuchen um die Genehmigung von Fahrgestellen, die Art des Fahrzeuges, für die das Fahrgestell bestimmt ist sowie die Klasse des Fahrgestells;
4. die Fahrgestellnummer (sofern vorhanden);
5. die zulassungsrelevanten Daten im Sinne der Anlage 4;
6. die erforderlichen Nachweise laut Anlage 3e bis 3i; diese Nachweise können auch in Form einer Bestätigung des Herstellers oder des Bevollmächtigten im Inland beigebracht werden, sofern daraus eindeutig der jeweils zugrundeliegende Rechtsakt und die jeweilige Genehmigungsnummer hervorgehen; bei Fahrzeugen, die in einem anderen Mitgliedstaat nach einem Einzelgenehmigungsverfahren oder nationalen Typengenehmigungsverfahren bereits zugelassen waren, können diese Nachweise entfallen, wenn von dem (den) gemäß § 125 KFG bestellten Sachverständigen im Zuge der Prüfung des Fahrzeuges festgestellt werden kann, dass das Fahrzeug den zum Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung in einem Mitgliedstaat in Österreich oder in der Europäischen Union geltenden oder diesen gleichwertigen Bestimmungen entsprochen hat;
7. je zwei gleiche Lichtbilder des Fahrzeuges oder Fahrgestelles mit einer Bildfläche in der Größe von mindestens 7 x 7 cm, von denen das eine das Fahrzeug von links vorne, das andere von rechts hinten zeigt, wobei die Darstellung des Fahrzeuges mindestens die Hälfte der Länge oder der Breite der Bildfläche ausfüllen muss und nicht durch nicht zum Fahrzeug gehörende Gegenstände beeinträchtigt werden darf; bei Personenkraftwagen oder Kombinationskraftwagen können auch zwei gleiche bildliche Darstellungen verwendet werden, die ein Fahrzeug derselben Type von links vorne zeigen, sofern das Fahrzeug mit dieser Type äußerlich übereinstimmt;
8. bei anderen Motorbauarten als Hubkolbenmotoren die entsprechenden maßgebenden Merkmale;
9. bei Fahrzeugen der Klassen L1e, L2e und L6e die für die Beschränkung der Motorleistung und der Bauartgeschwindigkeit relevanten Angaben gemäß Anhang I, Anlage der Verordnung (EU) Nr. 901/2014, ABl L 249 vom 22.8.2014, S 1;
10. Angaben über die spezielle Ausrüstung zum Antrieb durch Flüssiggas, Erdgas und Wasserstoff;
11. die Art der Kraftübertragung;
12. die Anzahl und die Art der Bremsanlagen;
13. die Bauart, die Maße, die Tragfähigkeit der Bereifung sowie die Angabe, bis zu welcher Geschwindigkeit die Reifen verwendet werden dürfen sowie die Dimension, Einpreßtiefe (nur für Fahrzeuge der Klassen M1, N1), Art, Hersteller und Material der Räder;
14. Nachweis über die Bauartgeschwindigkeit bei Fahrzeugen der Klassen L1e, L2e, L6e sowie Zugmaschinen, Transportkarren, selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Sonderkraftfahrzeugen;
15. Nachweis über die Beschaffenheit und Wirkung der Lenkersitze und Umsturzsicherungsrichtungen von Fahrzeugen der Klassen T und C;
16. wesentliche Abweichungen von den üblichen Bauarten und besondere Merkmale;
17. die Verwendungsbestimmung des Fahrzeuges;
18. bei Fahrzeugen, die der Überwachung der CO₂-Emissionen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 442/2009, ABl L 140 vom 5.6.2009, S 1, der Verordnung (EU) Nr. 510/2011, ABl L 145 vom 31.5.2011, S 1 bzw. der Verordnung (EU) 2018/956, ABl L 173 vom 9.7.2018, S 1 unterliegen, die für diese Überwachung erforderlichen Daten.“

10. § 22a Abs. 1 Z 2 lit. m und n lauten:

„m) Anhängerkupplungen, wenn der Zulassungsbesitzer über den Nachweis verfügt, dass für diese Type einer Anhängerkupplung eine Genehmigung nach der Richtlinie 94/20/EG, ABl. Nr. L 195, vom 29. 7. 1994, S 1, oder nach den UN-Regelung Nr. 55 vorliegt, aus der

hervorgeht, dass diese Anhängerkupplung für das in Frage kommende Fahrzeug geeignet erklärt wurde und dieser Nachweis vom Lenker des Fahrzeuges mitgeführt wird,

- n) Austauschkatalysatoren, wenn diese dem Anhang XIII der Richtlinie 70/220/EWG, den Artikeln 12 und 13 sowie dem Anhang XIII der Verordnung (EG) Nr. 695/2008, ABl L 199 vom 28.7.2008, S 1) bzw. den Artikeln 12 und 13 sowie dem Anhang XIII der Verordnung (EU) 2018/1151, ABl L 175 vom 7.7.2017, S 1), oder der UN-Regelung Nr. 103, oder hinsichtlich der Fahrzeuge der Klasse L dem Kapitel 5 der Richtlinie 97/24/EG in der Fassung 2005/30/EG entsprechen bzw. eine Typgenehmigung nach der Verordnung (EU) Nr. 134/2014 aufweisen und jeweils für das Fahrzeug geeignet sind,“

11. In § 22a Abs. 1 wird der Punkt am Ende der Z 9 durch einen Strichpunkt ersetzt und es werden folgende Z 10 und Z 11 angefügt:

„10. das vorübergehende Anbringen eines Rahmens oder Gestells mit Sensoren für Testfahrzeuge zur Durchführung von Tests auf der Straße, wenn der Zulassungsbesitzer über den Nachweis verfügt, dass diese Vorrichtung bereits in einem Verfahren nach § 33 KFG 1967 als für die Anbringung an einem Fahrzeug geeignet erklärt wurde und dieser Nachweis vom Lenker des Fahrzeuges mitgeführt wird;

11. der Einbau von Doppelpedalen bei Schulfahrzeugen.“

12. Nach § 22a Abs. 2 wird folgender Abs. 2a eingefügt:

„(2a) Bei Fahrzeugen, die eine Genehmigung nach der Verordnung (EU) 2017/1151 aufweisen und der Überwachung der CO₂-Emissionen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 442/2009, ABl L 140 vom 5.6.2009, S 1 bzw. der Verordnung (EU) Nr. 510/2011, ABl L 145 vom 31.5.2011, S 1 unterliegen, bei denen für die erste Genehmigungsstufe eine EG-Übereinstimmungsbescheinigung für ein unvollständiges Fahrzeug vorliegt und die vor der erstmaligen Zulassung so geändert werden, dass sich diese Änderung auf die CO₂-Emissionen des Fahrzeugs auswirken, handelt es sich bei dieser Änderung um eine Änderung, die wesentliche technische Merkmale des Fahrzeugs betrifft (§ 33 Abs. 2 KFG 1967).“

13. In § 22c Abs. 2 erster Satz wird nach der Angabe „20 m“ ein Beistrich und die Wortfolge „für Doppelgelenk-Oberleitungsbusse jedoch 25 m,“ eingefügt.

14. § 25d Abs. 3 erster Satz lautet:

„Kennzeichentafeln für Motorräder werden nach dem Muster VIII der Anlage 5e ausgegeben; einzeilige Kennzeichentafeln nach dem Muster I der Anlage 5e dürfen für Motorräder ausgegeben werden, wenn die Anbringung einer einzeiligen Kennzeichentafel für das jeweilige Fahrzeug genehmigt worden ist.“

15. Dem § 25d wird folgender Abs. 6 angefügt:

„(6) Bei kurzen Wunschkennzeichen mit bis zu drei, in den Landeshauptstädten und Wien zugewiesenen Kennzeichen mit bis zu vier Vormerkzeichen können auf Antrag auch vordere Kennzeichentafeln nach dem Muster IX (Format 460 x 120 mm) ausgegeben werden.“

16. Dem § 54a Abs. 5 wird angefügt:

„Dieses Schild ist nicht erforderlich für Fahrzeuge, die nach der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 genehmigt worden sind.“

17. § 58 Abs. 1 Z 3 lit. b wird der Wert „70 km/h“ ersetzt durch „80 km/h“.

18. § 60a Abs. 1 erster bis dritter Satz lauten:

„Für die Berechnung der Risikoeinstufung werden die Verstöße gegen die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 oder gegen das AETR der letzten drei Jahre berücksichtigt. Die Verstöße werden nach Maßgabe des § 134 Abs. 1b KFG (Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG) und der Verordnung (EU) 2016/403 nach ihrer Schwere gewichtet. Schwerste (MSI) und sehr schwere Verstöße (VSI) werden mit dem Faktor 40, schwere Verstöße (SI) werden mit dem Faktor 10 und leichte Verstöße (MI) werden mit dem Faktor 1 gewichtet.“

19. § 63a Abs. 2a wird angefügt:

„Als Schulfahrzeuge für die Klasse D1 dürfen Schulfahrzeuge für die Klasse D oder Omnibusse eingesetzt werden, die als Prüfungsfahrzeuge für die Klasse D1 verwendet werden dürfen (§ 7 Abs. 2 Z 4.2 FSG-PV).“

20. In § 63b wird folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) Bei der Ausbildung für die Klasse A am Übungsplatz darf ein Fahrlehrer höchstens acht Kandidaten mit acht Fahrzeugen gleichzeitig ausbilden. Es dürfen Kandidaten für die Ersterteilung Klasse A1, A2 oder A sowie Klasse AM und Code 111 gleichzeitig in einer Gruppe ausgebildet werden.“

21. § 64a Abs. 1 wird angefügt:

„Weiters muss ein ausreichend großer und von den Unterrichtsräumen getrennter Empfangs- und Büroraum sowie für das Personal zumindest ein Sozialraum vorhanden sein und es müssen ausreichend geschlechterspezifisch getrennte sanitäre Anlagen vorhanden sein. Fahrschulen die eine behindertengerechte Ausbildung anbieten, müssen zusätzlich über ein behindertengerechtes WC verfügen und müssen durchgehend barrierefrei gestaltet sein.“

22. § 64a Abs. 2 lautet:

„(2) Für die Durchführung von Fahrübungen, wie Rückwärtsfahren, Umkehren, Einfahren in Parklücken sowie für die Motorradfahrtechnikübungen, muss ein geeigneter und vom öffentlichen Verkehr getrennter Übungsplatz im Ausmaß von mindestens 2 000 m² während der Betriebszeiten der Fahrschule ständig verfügbar sein, der innerhalb einer Unterrichtseinheit praktischer Ausbildung vom Standort der Fahrschule aus erreichbar ist. Der Übungsplatz muss asphaltiert sein oder einen Belag mit gleichwertiger Festigkeit aufweisen und so gestaltet sein, dass jedenfalls die gemäß § 11 Abs. 4 Z 2 FSG erforderlichen Motorradübungen problemlos durchgeführt werden können. Ein Übungsplatz im Ausmaß von 2 000 m² kann von höchstens zwei Fahrschulen (zwei Fahrschulstandorten) genutzt werden. Ist der Übungsplatz größer, so kann er auch von mehreren Fahrschulen genutzt werden, sofern für jeweils zwei Fahrschulstandorte je 2 000 m² zur Verfügung stehen.“

23. In § 64a Abs. 3 lautet der einleitende Teil des ersten Satzes:

„Für den theoretischen Unterricht müssen mindestens folgende Lehrmittel, oder computerunterstützte Animationen, welche via Datenprojektion vorgeführt werden können, ständig zur Verfügung stehen:“

24. Der Einleitungssatz von § 64a Abs. 3 Z 2.1. lautet:

„2.1 Lehrmodelle und Anschauungsmaterial oder PC-Animationen der wichtigsten Fahrzeugbauteile, je nach der Klasse der Lenkberechtigung:“

25. In § 64a Abs. 3 Z 2.1.2 wird der Ausdruck „Klasse B“ im einleitenden Teil ersetzt durch „Klasse B und BE“ und am Ende der Z 2.1.2 wird angefügt:

„sowie über den Aufbau eines Anhängers der Klasse O1 oder O2 und über die Funktionsweise einer Auflaufbremsanlage; ferner muss ein Modell einer Anhängervorrichtung vorhanden sein, sofern die Fahrschule nicht über ein Schulfahrzeug verfügt, mit dem die Wirkungsweise dieser Kupplung demonstriert werden kann;“

26. In § 64a Abs. 3 Z 2.1.3 wird der Ausdruck „Klasse C, D und E“ im einleitenden Teil ersetzt durch „Klasse C, CE, D und DE“.

27. § 64a Abs. 3 Z 2.2 lautet:

„2.2 Animationen über Fahrerassistenzsysteme, aktive – und passive Fahrsicherheit, Kraftfahrzeugzubehör, wie Schneeketten, Wagenheber und“

28. § 64a Abs. 3 Z 3 lautet:

„3. Als Anschauungsmaterial können wahlweise Wandtafeln, PC – Präsentationen oder Filme benützt werden.“

29. § 64a Abs. 4 entfällt.

30. § 64b Abs. 3 fünfter Satz lautet:

„Die Fahrprüfung darf frühestens erst nach 14 Kalendertagen ab dem Beginn der Ausbildung abgelegt werden; das gilt nicht im Falle von Ausdehnungen einer Lenkberechtigung, außer bei Ausdehnung der Klasse AM auf eine andere Klasse.“

31. Nach § 66 Abs. 1 wird folgender Abs. 1a eingefügt:

„(1a) Sagt in den Fällen des Abs. 1 Z 7 oder 8 eine Person ihr Antreten zur Lehrbefähigungsprüfung nicht spätestens 72 Stunden vor der anberaumten Prüfung bei der Behörde ab, so sind 50 vH der in Abs. 1

Z 7 und 8 genannten Vergütung einzuheben oder einzubehalten, außer es liegen berücksichtigungswürdige Gründe (wie zB Erkrankung oder andere wichtige persönliche Gründe) vor.“

32. Nach § 69 Abs. 36 wird folgender Abs. 37 angefügt:

„(37) Im Hinblick auf die Änderungen durch die Verordnung BGBL. II Nr. 172/2019 gelten folgende Übergangsregelungen:

1. § 1f Abs. 1 und Abs. 2 Z 6, § 8 Abs. 5 und § 15 Abs. 2 jeweils in der Fassung BGBL. II Nr. 172/2019 gilt nicht für Fahrzeuge, die vor in Kraft treten dieser Bestimmungen bereits genehmigt worden sind; diese müssen aber den bisherigen Vorschriften entsprechen;
2. § 64a Abs. 1 und Abs. 2 in der Fassung BGBL. II Nr. 172/2019 gilt nicht für Fahrschulbewilligungen, die bereits vor dem 1. Juli 2019 erteilt worden sind; für diese gelten die bisherigen Vorschriften; weiters gilt § 64a Abs. 1 und Abs. 2 in der Fassung BGBL. II Nr. 172/2019 vorerst nicht, wenn bis längstens 31.12.2020 eine neue Fahrschulbewilligung für einen bestehenden Fahrschulstandort erteilt wird; in diesen Fällen müssen die neuen Anforderungen gemäß § 64a Abs. 1 und Abs. 2 in der Fassung BGBL. II Nr. 172/2019 spätestens nach drei Jahren ab der Fahrschulbewilligung an diesem Standort erfüllt werden;
3. mit Ablauf des 31.12.2019 wird in der Anlage 4 in der Fassung BGBL. II Nr. 172/2019
 - a) die Eintragung „V7“ in der Zeile 186, Spalte „Feld ZS“ der Zeile 278, Spalte „Feld ZS“ zugeordnet, und
 - b) die Eintragung „V8“ in der Zeile 190, Spalte „Feld ZS“ der Zeile 279, Spalte „Feld ZS“ zugeordnet.“

33. Nach § 70 Abs. 20 wird folgender Abs. 21 angefügt:

„(21) Die Änderungen durch die Verordnung, BGBL. II Nr. 172/2019 treten wie folgt in Kraft:

1. § 1f Abs. 1 und Abs. 2 Z 6, § 4 Abs. 7, § 8 Abs. 5, § 15 Abs. 2, § 18 Abs. 8, § 19a, § 19b samt Überschrift, § 22 Abs.1, § 22a Abs. 1 Z 2 lit. m und n, Z 10 und 11 und Abs. 2a, § 22c Abs. 2, § 25d Abs. 3, § 54a Abs. 5, § 58 Abs. 1 Z 3 lit. b, § 60a Abs. 1, § 63a Abs. 2a, § 63b Abs. 4, § 64a Abs. 3, § 64b Abs. 3 und § 69 Abs. 37, Anlage 3e, Anlage 3j, Anlage 4 mit Ausnahme der Änderungen in der Spalte „ZS“ und Anlage 10c jeweils in der Fassung des Bundesgesetzblattes BGBL. II Nr. 172/2019 mit Ablauf des Tages der Kundmachung dieser Verordnung; gleichzeitig treten § 1c Abs. 2 Z 1, Anlage 3b und Anlage 3c außer Kraft;
2. § 64a Abs. 1 und Abs. 2 und § 66 Abs. 1a jeweils in der Fassung BGBL. II Nr. 172/2019 mit 1. Juli 2019;
3. § 25d Abs. 6 in der Fassung BGBL. II Nr. 172/2019 mit 1. März 2020;
4. Anlage 4, Änderungen in der Spalte „ZS“ mit 1. April 2020;
5. § 64a Abs. 4 tritt mit Ablauf des 30. September 2019 außer Kraft.“

34. Anlage 3b und Anlage 3c entfallen.

35. Anlage 3e lautet: siehe Anlagen.

36. Anlage 3j lautet: siehe Anlagen.

37. Anlage 4 lautet: siehe Anlagen.

38. In der Anlage 10c wird in der Zeile betreffend Vorschulung der Verweis „§ 70 Abs. 3 lit. b KFG“ ersetzt durch „§ 11 Abs. 4 Z 2 FSG“.

Reichhardt