

# 36. KFG-Novelle (BGBl. Teil I Nr. 19/2019)

## Erläuterungen und Gesetzestext

(zum internen Gebrauch unserer Mitgliedsfirmen)

Wien, März 2019



Fachverband der Fahrzeugindustrie Österreichs

Wiedner Hauptstraße 63, A-1045 Wien, Telefon +43 (0)590 900-4801, Telefax +43 (0)590 900-289,  
E-Mail: [kfz@wko.at](mailto:kfz@wko.at), Internet: [www.Fahrzeugindustrie.at](http://www.Fahrzeugindustrie.at), DVR 0043273

# INHALTSVERZEICHNIS

**Teil 1: ⇒ Erläuterungen**

(verfasst von Dr. Wilhelm Kast, BMVIT)

**Teil 2: ⇒ Gesetzestext**

(BGBl. Teil I Nr. 19/2019)

**Teil 1:**  
**Erläuterungen zur 36. 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.

## **36. KFG- Novelle**

### **(BGBl. I Nr. 19/2019)**

#### **Allgemeines:**

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

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

Die Regierungsvorlage wurde am 9. Jänner 2019 im Verkehrsausschuss des Nationalrates behandelt. Die Beschlussfassung im Plenum des Nationalrates erfolgte am 30. Jänner 2019.

Die Behandlung im Bundesrat erfolgte am 12. (Ausschuss) und am 14. (Plenum) Februar 2019.

Das gegenständliche Bundesgesetz wurde am 6. März 2019 im Bundesgesetzblatt kundgemacht.

## **Zu den einzelnen Bestimmungen:**

**1. § 2 Z 32**

**2. § 2 Z 34**

**3. § 2 Z 35 – Änderung bei den Begriffsbestimmungen des Gesamtgewichtes, der Achslast und der höchsten zulässigen Achslast:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit Ablauf des Tages der Kundmachung, somit am 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

In den Definitionen des Gesamtgewichtes, der Achslast und der höchsten zulässigen

Achslast soll nicht mehr auf ein stillstehendes bzw. stehendes Fahrzeug abgestellt werden.

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

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

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

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

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

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

#### **4. § 4 Abs. 7c – Anhebung der Gewichtsgrenzen für alternative Antriebe von Hilfsaggregaten:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

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

Die jeweiligen Achslasten dürfen die gesetzlichen Grenzwerte jedoch nicht überschreiten.

#### **5. § 11 Abs. 6 – redaktionelle Anpassung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

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

#### **6. § 20 Abs. 1 Z 4 lit. b – redaktionelle Anpassung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Nach internen Vorgaben des BMLV wird der bisher als „Militärstreife“ bezeichnete Truppenkörper hinkünftig als „Militärpolizei“ bezeichnet werden. Im Sinne eines möglichst hohen Handlungsspielraums, um bei eventuellen künftigen neuerlichen Umbenennungen dieses Truppenkörpers legislative Maßnahmen zu vermeiden sowie nicht zuletzt, um auch bei einem Auseinanderklaffen des Inkrafttretens der Umbenennung des Truppenkörpers und

der Novelle Rechtssicherheit zu gewährleisten, wird auf die explizite Nennung der Bezeichnung „Militärpolizei“ verzichtet und stattdessen auf den Begriff des „militärischen Eigenschutzes“ abgestellt. Die Militärstreife, zukünftig Militärpolizei, nimmt zentrale Aufgaben des militärischen Eigenschutzes iSd § 2 des Militärbefugnisgesetzes (MBG), BGBl. I Nr. 86/2000, wahr, weshalb die bei diesem Truppenkörper verwendeten Fahrzeuge jedenfalls unter den Tatbestand der Verwendung im Bereich des militärischen Eigenschutzes zu subsumieren sind.

#### **7. § 20 Abs. 1 Z 4 lit. f – Blaulicht ex lege für Fahrzeuge der Bergrettung, der Höhlenrettung und der Wasserrettung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

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

#### **8. § 20 Abs. 1 Z 8 – Klarstellung betr. auffällige und charakteristische Markierungen:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

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

### **9. § 20 Abs. 5 lit. c – redaktionelle Anpassung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

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

### **10. § 20 Abs. 5 lit. i - Möglichkeit der Blaulichtbewilligung für Frauenärzte:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

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

### **11. § 24 Abs. 2a - redaktionelle Anpassung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Infolge des Entfalles von § 103 Abs. 3a und 3b geht der bisherige Verweis ins Leere. Daher soll die Definition des Ortslinienverkehrs, auf die bisher verwiesen worden ist (der zugelassene Verkehr auf Linien, deren Anfangs- und Endpunkte innerhalb desselben Gemeindegebietes oder innerhalb aneinandergrenzender Gemeindegebiete liegen und Haltestellen zum Aus- und Einsteigen nur innerhalb dieser Gemeindegebiete bestehen), gleich ausdrücklich in den § 24 Abs. 2a aufgenommen werden.

### **12. § 26a Abs. 4, § 29 Abs. 8 und § 124 Abs. 1 - redaktionelle Anpassung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Es erfolgt eine (nachträgliche) Anpassung der Ressortbezeichnung.



### **13. § 30 Abs. 5 - Typenscheinduplikat:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Oktober 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

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

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

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

**14. § 30a Abs. 4b,**

**17. § 31 Abs. 8,**

**18. § 31a Abs. 9 und**

**25. § 37 Abs. 2c – Datenbankabfrage vor Duplikatausstellung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Oktober 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

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

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

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

#### **15. § 30a Abs. 5 – keine Typendaten für Fahrzeuge, die nach WLTP gemessen wurden:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Für Fahrzeuge, die dem CO<sub>2</sub>-Monitoring unterliegen und deren CO<sub>2</sub>-Emissionen nach WLTP gemessen wurden, sind jeweils individuelle Werte für die CO<sub>2</sub>-Emissionen, den Verbrauch, die tatsächliche Masse des Fahrzeugs und andere Eintragungen zu erfassen. Hier ist es daher – im Gegensatz zu Fahrzeugen mit NEFZ-Messverfahren – nicht möglich, für alle Fahrzeuge innerhalb einer Variante/Version einen Datensatz mit gleichen Daten anzulegen.

Daher wird die Erlaubnis zur Anlage von Typendatensätzen entsprechend eingeschränkt.

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

#### **16. § 30a Abs. 8 – Schreibfehler korrigiert:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Es wird lediglich ein Schreibfehler korrigiert. Es muss richtig „eingegebenen“ heißen.

**19. § 33 Abs. 1,**

**22. § 33 Abs. 6a,**

**23. § 33 Abs. 7 und**

**26. § 44 Abs. 1 lit. a – keine Änderungen am Fahrzeug, die negative Auswirkungen auf das Emissionsverhalten bzw. die Umweltverträglichkeit des Fahrzeuges haben:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

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

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

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

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

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

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

**20. § 33 Abs. 3 – redaktionelle Anpassung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

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

**21. § 33 Abs. 4 – jedenfalls Gutachten eines Sachverständigen gem. § 125 KFG:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

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

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

**24. § 34 Abs. 2 - Umweltverträglichkeit auch als Kriterium für Ausnahmegenehmigung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

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

**25. § 37 Abs. 2c:** siehe oben zu Z 14 ff.

**26. § 44 Abs. 1 lit. a:** siehe oben zu Z 19.

**27. § 44a Abs. 1 – Korrektur Verweisfehler:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Es wird lediglich ein Verweisfehler korrigiert.

**28. § 45 Abs. 3 Z 1.6 – Probefahrtenkennzeichen auch für Gerichtssachverständige:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

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

**29. § 47 Abs. 4 – Erweiterung der Möglichkeit der Auskunftserteilung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Automationsunterstützte Auskünfte über nationale Kontaktstellen sollen auch möglich sein, sofern im Unionsrecht oder einer anderen zwischenstaatlichen Vereinbarung die gegenseitige Verpflichtung zur Beauskunftung von Kfz-Zulassungsdaten besteht (wie z.B. im

EU-Rechtshilfeübereinkommen 2000 bzw. im Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr 1968), nach dem Recht des Vertragsstaates automatisierter Datenaustausch zulässig ist und die automationsunterstützten Auskünfte auf Gegenseitigkeit beruhen.

**30. § 57a Abs. 5 – redaktionelle Anpassung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

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

**31. § 57c Abs. 10 – § 57a-Ergebnis-Datenabfragen aus der ZBD:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

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

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

**32. § 58 Abs. 7 – Korrektur Verweisfehler:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Es wird lediglich ein Verweisfehler korrigiert.

### **33. § 78 - Entfall:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

§ 78 samt Überschrift kann ersatzlos entfallen. Der Zentralnachweis für

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

### **34. § 83 – redaktionelle Anpassung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

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

### **35. § 101b – automationsunterstützte Gewichtskontrollen:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. April 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

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

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

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

### **36. § 102 Abs. 1b und**

### **43. § 102a Abs. 4a – Erfassung der Kontrolldaten:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. April 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

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

### **37. § 102 Abs. 3, § 103 Abs. 1 Z 3 lit. b, § 105 Abs. 7 lit. e, Überschrift zu § 108a, § 108a Abs. 1 und § 120 Abs. 1 - redaktionelle Anpassung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

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

### **38. § 102 Abs. 3b - Testbescheinigung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

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

### **39. § 102 Abs. 8a – weitere Ausnahme von der Winterreifenpflicht:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

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



**40. § 102 Abs. 9 Z 4 - weitere Ausnahme von der Schneekettenmitnahmepflicht:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

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

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

**41. § 102 Abs. 10c Z 3 – redaktionelle Anpassung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Siehe zu Z 8.

**42. § 102 Abs. 12 – Korrektur Schreibfehler:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Es wird ein Rechtschreibfehler korrigiert.

**43. § 102a Abs. 4a:** siehe zu Z 37.

**44. § 103 Abs. 3a und 3b – Entfall:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

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

#### **45. § 103 Abs. 6 – Entfall:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

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

#### **46. § 106 Abs. 3 Z 6 – Ausnahme Gurtpflicht in Linienbussen:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

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

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

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

Daher soll eine entsprechende Ausnahme geschaffen werden.

#### **47. § 106 Abs. 5 Z 1 und 2 – Änderung Mindestgröße für Kindersitzpflicht:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

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

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

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

Der Verkehrsausschuss hat dazu folgende Feststellungen beschlossen:

Der Verkehrsausschuss geht davon aus, dass die gegenständliche Neuregelung keine Abschwächung der Pflicht zur ordnungsgemäßen Sicherung von Kindern im Kraftfahrzeug bewirken soll. Vielmehr soll jenen Personen, die bisher aufgrund des Gewichtes des Kindes keine passenden Kinderrückhaltesysteme gefunden haben, die Chance auf eine ordnungsgemäße Sicherung des Kindes geboten werden. Der Verkehrsausschuss geht daher weiters davon aus, dass seitens der Industrie passende Produkte angeboten werden, die auch von Personen genutzt werden können, die älter als 14 Jahre sind und bei denen ebenfalls die Gefahr innerer Verletzungen wie bei Kindern droht, wenn sie keine passende Sitzerrhöhung (Sitzpolster) verwenden. Passende Kindersitze sollen auch bei Kindern ab 135 cm verwendet werden. In diesem Zusammenhang wird auch angeregt, dass diesem Grundsatz auch bei der Anpassung der KDV und des entsprechenden Erlasses Rechnung getragen werden sollte.

#### **48. § 108 Abs. 2 – redaktionelle Anpassung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

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

**49. § 109 Abs. 1 lit. d,**

**51. § 109 Abs. 1 lit. j und**

**52. § 111 Abs. 1 – Entfall der Beschränkung auf nur eine Fahrschulbewilligung pro**

**Person:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Die bisherige Beschränkung auf nur eine Fahrschule pro Person wird aufgegeben und es sind in Zukunft mehrere Fahrschulbewilligungen für eine Person möglich. In § 111 Abs. 1 wird ausdrücklich klargestellt, dass für jeden Standort eine Fahrschulbewilligung erforderlich ist und die Voraussetzungen erfüllt werden müssen. Ein Inhaber kann bis zu zwei Fahrschulstandorte selbst leiten, sofern diese nicht mehr als 50 km Luftlinie voneinander

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

**50. § 109 Abs. 1 lit. g – Erleichterung beim Fahrpraxisnachweis:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

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

**53. § 112 Abs. 3, § 121 Abs. 1 und § 122a Abs. 1 Z 2 – redaktionelle Anpassung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Es erfolgt lediglich eine redaktionelle Anpassung an das FSG.

**54. § 113 Abs. 1 – redaktionelle Anpassung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

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

**55. § 113 Abs. 3 Z 1 - redaktionelle Anpassung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

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

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

## **56. Überschrift des § 114 und**

### **59. § 114 Abs. 5 – Entfall Außenkurs:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. Juli 2019

**Übergangsbestimmung:** § 132 Abs. 33:

„(33) Fahrschulkurse außerhalb des Standortes, die vor dem 1. Juli 2019 genehmigt worden sind, dürfen noch bis längstens 30. September 2019 durchgeführt werden.“

#### **Bemerkungen:**

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

### **57. § 114 Abs. 1 – redaktionelle Anpassung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

#### **Bemerkungen:**

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

### **58. § 114 Abs. 4a – Erweiterung der Ausnahme von der Kontrollgerätepflicht:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

#### **Bemerkungen:**

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

Ausnahmemöglichkeit enthalten:

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

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

**60. § 116 Abs. 2 und**

**61. § 117 Abs. 2 – Änderung des Praxisnachweises bei Ausdehnung einer Fahrschullehrerberechtigung bzw. einer Fahrlehrerberechtigung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 1. April 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

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

Das gilt auch im Falle von Ausdehnungen vorhandener Berechtigungen auf weitere Klassen. Dabei stellt sich immer wieder das Problem der Erlangung bzw. Anerkennung der ausreichenden Fahrpraxis, insbesondere mit LKW, da die betroffenen Personen ja bereits als Fahrlehrer tätig sind und nicht nebenbei auch noch als LKW-Kraftfahrer arbeiten können. Bis zu 21. KFG-Novelle, BGBl. I Nr. 80/2002, hat es diesbezüglich die Möglichkeit eines Dispenses von der Praxis gegeben, wenn aus anderen Gründen anzunehmen ist, dass die Person eine ausreichende fachliche Befähigung besitzt (§ 109 Abs. 3 KFG). Das wurde mit der 21. KFG-Novelle aber geändert.

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

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

**62. § 132 Abs. 33 - Übergangsbestimmung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Bemerkungen:** wurde beim Punkt 59 behandelt.

**63. § 134 Abs. 1c – redaktionelle Anpassung:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

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

**64. § 134b – geschlechtsneutrale Bezeichnungen:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Inkrafttreten:** mit 7. März 2019

**Übergangsbestimmung:** ---

**Bemerkungen:**

Es wird eine Bestimmung betreffend geschlechtsneutrale Bezeichnungen ins KFG aufgenommen.

**65. § 135 Abs. 35 - Inkrafttreten:**

Text: siehe beiliegendes Bundesgesetzblatt

**Bemerkungen:** Bei den einzelnen Punkten behandelt.

**Teil 2:**  
**Gesetzestext**  
**(BGBl. Teil I Nr. 19/2019)**



# BUNDESGESETZBLATT

## FÜR DIE REPUBLIK ÖSTERREICH

Jahrgang 2019	Ausgegeben am 6. März 2019	Teil I
19. Bundesgesetz:	36. KFG-Novelle (NR: GP XXVI RV 471 AB 480 S. 60. BR: AB 10121 S. 889.)	

### 19. Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird (36. KFG-Novelle)

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Kraftfahrzeuggesetz 1967, BGBl. Nr. 267/1967, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 37/2018, wird wie folgt geändert:

1. In § 2 Z 32 entfällt das Wort „stillstehenden“ samt dem darauf folgenden Beistrich.
2. In § 2 Z 34 entfällt die Wortfolge „bei stehendem Fahrzeug“.
3. In § 2 Z 35 entfällt das Wort „stehenden“.
4. In § 4 wird nach Abs. 7b folgender Abs. 7c eingefügt:  
 „(7c) Bei Fahrzeugen, die mit rein elektrisch angetriebenen Hilfsaggregaten ausgestattet sind, wird das höchste zulässige Gesamtgewicht um das zusätzliche, für die notwendige Batteriemasse der jeweiligen alternativen Antriebstechnik des Hilfsaggregates erforderliche und im Genehmigungsdokument des Fahrzeugs angegebene Gewicht, höchstens jedoch um 1 000 kg, angehoben.“
5. In § 11 Abs. 6 wird der Ausdruck „zollgesetzlichen Vorschriften“ ersetzt durch den Ausdruck „zollrechtlichen Vorschriften“ und die Wortfolge „oder einer Zollfreizone“ entfällt.
6. In § 20 Abs. 1 Z 4 lit. b entfällt der Beistrich nach dem Wort „Eigenschutzes“ sowie die Wortfolge „der Militärstreife“.
7. § 20 Abs. 1 Z 4 lit. f lautet:  
 „f) Fahrzeugen im Besitz der in § 23 Abs. 1 Z 1 bis 5 des Sanitätergesetzes, BGBl. I Nr. 30/2002 namentlich genannten Einrichtungen, oder Fahrzeugen der Bergrettung, der Höhlenrettung oder der Wasserrettung, die für dringende Einsätze im Rettungsdienst, bei Großschadensereignissen oder zur Katastrophenhilfe verwendet werden,“
8. § 20 Abs. 1 Z 8 lautet:  
 „8. bei Fahrzeugen der Klassen M2, M3, N, O2, O3 und O4 auffällige Markierungen gemäß UN-Regelung Nr. 48 sowie charakteristische Markierungen und Grafiken aus retroreflektierenden Markierungsmaterialien der Klassen „D“ und „E“ gemäß UN-Regelung Nr. 104, letztere unter Einhaltung der Anbringenvorschriften in Pkt. 7.2 der UN-Regelung Nr. 104;“
9. In § 20 Abs. 5 lit. c entfällt die Wortfolge „oder den Bergrettungsdienst“.
10. § 20 Abs. 5 lit. i lautet:  
 „i) für frei praktizierende Hebammen, die berechtigt sind, Hausgeburten durchzuführen, und für Fachärzte für Frauenheilkunde und Geburtshilfe, die tatsächlich auch Hausgeburten durchführen, zum rascheren Erreichen des Ortes der Hausgeburt,“
11. In § 24 Abs. 2a lautet der einleitende Teil des zweiten Satzes:  
 „Bei der Verwendung des Kontrollgerätes im Ortslinienverkehr (das ist der zugelassene Verkehr auf Linien, deren Anfangs- und Endpunkte innerhalb desselben Gemeindegebietes oder innerhalb aneinan-

dergrenzender Gemeindegebiete liegen und Haltestellen zum Aus- und Einsteigen nur innerhalb dieser Gemeindegebiete bestehen) kann unter der Voraussetzung, dass die jeweiligen Aufzeichnungen in der Betriebsstätte aufliegen von folgenden Bestimmungen dieses Bundesgesetzes und der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 abgewichen werden.“

12. In § 26a Abs. 4, § 29 Abs. 8 und § 124 Abs. 1 wird die Wortfolge „Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr“ ersetzt durch „Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie“.

13. § 30 Abs. 5 lautet:

„(5) Wird der Verlust eines Typenscheines glaubhaft gemacht, so hat der zur Erzeugung der Type des Fahrzeuges Berechtigte, bei ausländischen Erzeugern der gemäß § 29 Abs. 2 Bevollmächtigte, einen neuen Typenschein auszustellen. Er darf diesen nur mit Zustimmung der Behörde ausstellen, in deren Sprengel der Besitzer des Fahrzeuges seinen Hauptwohnsitz hat. Diese hat die Zustimmung zu erteilen, wenn keine Bedenken dagegen bestehen, dass nach dem Fahrzeug nicht als gestohlen gefahndet wird. In der Zustimmungserklärung der Behörde hat diese auch allfällige Vorbesitzer des Fahrzeuges anzugeben. Diese Vorbesitzer sind vom Aussteller in den neuen Duplikat-Typenschein einzutragen. Der neue Typenschein darf weiters erst ausgestellt werden, wenn durch eine Abfrage bei einer dafür zur Verfügung stehenden Datenbank die Unbedenklichkeit der Duplikatausstellung bestätigt worden ist. Stellt der zur Ausstellung des Duplikat-Typenscheines Berufene fest, dass das Fahrzeug nicht mehr der genehmigten Type entspricht, so hat er den Antragsteller auf die sich aus § 33 ergebenden Verpflichtungen hinzuweisen und die Behörde zu informieren. Ein für einen in Verlust geratenen Typenschein ausgestellt neuer Typenschein muss als solcher bezeichnet sein. Der Duplikat-Typenschein darf nach dem Muster ausgestellt werden, das zum Zeitpunkt der Genehmigung der Type vorgeschrieben war; bei Ausstellung eines Duplikat-Typenscheines müssen keine Genehmigungsdaten in die Genehmigungsdatenbank eingegeben werden. Bei Fahrzeugen, die schon einmal in Österreich zugelassen waren, zwischenzeitig in einem anderen EU-Mitgliedstaat zugelassen wurden und deren Typenschein von den Behörden im anderen EU-Mitgliedstaat eingezogen oder entwertet wurde und die nunmehr wieder in Österreich zugelassen werden sollen, ist gemäß § 30a Abs. 4a vorzugehen.“

14. Nach § 30a Abs. 4a wird folgender Abs. 4b eingefügt:

„(4b) Ein Duplikat des Datenauszeuges aus der Genehmigungsdatenbank darf nur ausgestellt werden, wenn durch eine Abfrage bei einer dafür zur Verfügung stehenden Datenbank die Unbedenklichkeit der Duplikatausstellung bestätigt worden ist.“

15. § 30a Abs. 5 zweiter Satz lautet:

„Für die Eingabe der Typendaten gelten dieselben Bestimmungen wie für die Eingabe der Genehmigungsdaten; bei Fahrzeugen, die den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 715/2007, ABl L 171 vom 29.6.2007, S. 1 und der Verordnung (EU) 2017/1151, ABl L 175 vom 7.7.2017, S. 1 unterliegen, ist die Eingabe von Typendaten in die Genehmigungsdatenbank nicht zulässig.“

16. In § 30a Abs. 8 vierter Satz wird das Wort „eingegeben“ ersetzt durch „eingegebenen“.

17. Dem § 31 wird folgender Abs. 8 angefügt:

„(8) Wird der Verlust eines Bescheides über die Einzelgenehmigung glaubhaft gemacht, darf ein Duplikat erst ausgestellt werden, wenn durch eine Abfrage bei einer dafür zur Verfügung stehenden Datenbank die Unbedenklichkeit der Duplikatausstellung bestätigt worden ist.“

18. Dem § 31a wird folgender Abs. 9 angefügt:

„(9) Wird der Verlust des Einzelgenehmigungsbogens glaubhaft gemacht, so gilt für die Duplikatausstellung § 31 Abs. 8.“

19. § 33 Abs. 1 lautet:

„(1) Änderungen an einem einzelnen zum Verkehr zugelassenen Fahrzeug einer genehmigten Type, die die Verkehrs- und Betriebssicherheit oder die Umweltverträglichkeit des Fahrzeuges beeinflussen können, hat der Zulassungsbesitzer des Fahrzeuges unverzüglich dem Landeshauptmann anzuzeigen, in dessen örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug seinen dauernden Standort hat; durch Verordnung kann jedoch festgesetzt werden, dass Änderungen durch das Anbringen von bestimmten Arten von Teilen, Ausrüstungsgegenständen, zusätzlichen Aufbauten oder Vorrichtungen an Fahrzeugen nicht angezeigt werden müssen, wenn

1. diese Änderungen

- a) nicht wesentliche technische Merkmale der genehmigten Type betreffen,
  - b) den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen nicht zuwiderlaufen und
  - c) die Verkehrs- und Betriebssicherheit und die Umweltverträglichkeit des Fahrzeuges nicht herabsetzen, und
2. sofern für diese Teile, Ausrüstungsgegenstände, zusätzlichen Aufbauten oder Vorrichtungen eine Typengenehmigung vorgesehen ist, sie gemäß § 35 oder nach einer Einzelrichtlinie typengenehmigt sind, oder
3. sofern diese Teile, Ausrüstungsgegenstände, zusätzliche Aufbauten oder Vorrichtungen von der Behörde als für diese Type und Ausführung auf Grund eines von einem nach § 124 bestellten Sachverständigen erstellten Gutachtens für geeignet erklärt oder nach § 33 an einem einzelnen Fahrzeug bereits genehmigt worden sind. In diesem Fall ist eine Abschrift des Genehmigungsbescheides im Fahrzeug mitzuführen.“

20. In § 33 Abs. 3 entfällt der letzte Satz.

21. § 33 Abs. 4 lautet:

„(4) Der Landeshauptmann hat vor der Entscheidung unter Anwendung der Bestimmungen des § 31 Abs. 2 und 3 ein Gutachten eines oder mehrerer gemäß § 125 bestellter Sachverständiger darüber einzuholen,

- 1. ob durch eine angezeigte Änderung wesentliche technische Merkmale verändert wurden,
- 2. ob die Verkehrs- und Betriebssicherheit oder die Umweltverträglichkeit des Fahrzeuges herabgesetzt ist und
- 3. ob, soweit dies durch den Sachverständigen beurteilt werden kann, weiterhin die Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen eingehalten werden;

hierbei sind, sofern in diesem Bundesgesetz oder in den aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen nichts anderes vorgeschrieben ist, die Vorschriften zugrunde zu legen, die zum Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung des Fahrzeugs in Kraft waren; später erlassene Vorschriften dürfen ebenfalls eingehalten werden.“

22. Nach § 33 Abs. 6 wird folgender Abs. 6a eingefügt:

„(6a) Änderungen an den emissionsrelevanten Bauteilen des Antriebsstrangs einschließlich Motor, Abgasanlage und Emissionskontrollsystem von Fahrzeugen, durch die deren Eigenschaften oder deren Wirkung im Hinblick auf das Emissionsverhalten herabgesetzt werden können, sind unzulässig. Insbesondere ist der Einbau von Abschaltvorrichtungen im Sinne der jeweils zutreffenden Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 oder (EU) Nr. 168/2013 oder von Umgehungsstrategien im Sinne der jeweils zutreffenden Verordnungen (EG) Nr. 595/2009 oder (EU) 2016/1628 sowie das Deaktivieren oder Entfernen von emissionsmindernden Einrichtungen oder eine Veränderung, die deren Wirkung herabsetzen könnte, nicht zulässig. Leistungsverändernde Eingriffe in die Motorsteuerung (Chip-Tuning) sind nur dann zulässig und dürfen nur dann genehmigt werden, wenn durch einen Prüfbericht eines für die oben genannten Verordnungen benannten technischen Dienstes nachgewiesen ist, dass alle für das Fahrzeug relevanten Emissionsvorschriften weiterhin eingehalten werden. Das Inverkehrbringen, die Bereitstellung auf dem Markt, das Anbieten und das Bewerben von Abschaltvorrichtungen, Umgehungsstrategien oder von Gegenständen zum Deaktivieren oder Manipulieren von emissionsmindernden Einrichtungen sowie einer Deaktivierung oder Entfernung oder einer sonstigen Veränderung von emissionsmindernden Einrichtungen, die deren Wirkung herabsetzen könnten, ist nicht zulässig. Ebenso unzulässig ist das Anbieten oder Bewerben der Durchführung solcher Änderungen, ebenso wie das Inverkehrbringen, die Bereitstellung auf dem Markt, das Anbieten oder Bewerben von im Sinne dieses Absatzes unerlaubtem Chip-Tuning.“

23. In § 33 Abs. 7 wird der Ausdruck „6“ ersetzt durch „6a“.

24. § 34 Abs. 2 lautet:

„(2) Der Landeshauptmann kann auf Antrag des Besitzers einzelne Fahrzeuge oder Fahrgestelle, die den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen nicht entsprechen, zum Zwecke der Erprobung, für die Beförderung unteilbarer Güter oder wegen anderer besonderer Gegebenheiten, unter denen diese Fahrzeuge verwendet werden (zB historische Fahrzeuge), gemäß § 31 einzeln genehmigen, wenn dagegen vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie der Umweltverträglichkeit keine Bedenken bestehen (Ausnahmegenehmigung). Der Lan-

deshauptmann kann weiters Ausnahmegenehmigungen erteilen, wenn in einem Genehmigungsverfahren die erforderlichen Nachweise im Sinne der Richtlinie 2007/46/EG und der Verordnungen (EU) Nr. 167/2013 und 168/2013 nicht erbracht werden können und wenn vom Standpunkt der Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie der Umweltverträglichkeit keine Bedenken bestehen. Solche Ausnahmen sind aber nur jeweils für eine bestimmte Anzahl gleichartiger Fahrzeuge zu erteilen. Bei der Bemessung der Zahl der allenfalls zu genehmigenden Fahrzeuge sind gegebenenfalls die Vorgaben der Kommission zu berücksichtigen.“

25. In § 37 Abs. 2c wird nach dem ersten Satz folgender Satz eingefügt:

„Ein aktueller Datenausdruck aus der Genehmigungsdatenbank darf nur dann hergestellt werden, wenn durch eine Abfrage bei einer dafür zur Verfügung stehenden Datenbank die Unbedenklichkeit der Duplikatausstellung bestätigt worden ist.“

26. § 44 Abs. 1 lit. a lautet:

„a) sich das Fahrzeug nicht in verkehrs- und betriebssicherem Zustand befindet oder mehr Lärm, Rauch, übler Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen als bei ordnungsgemäßigem Zustand und sachgemäßem Betrieb unvermeidlich ist, verursacht werden und nicht glaubhaft gemacht wird, dass es erst nach Behebung dieses Zustandes weiter auf Straßen mit öffentlichem Verkehr verwendet wird,“

27. In § 44a Abs. 1 wird der Ausdruck „§ 57c Abs. 4c“ ersetzt durch den Ausdruck „§ 57c Abs. 4b“.

28. In § 45 Abs. 3 Z 1 wird am Ende der Z 1.4 das Wort „oder“ durch einen Beistrich ersetzt und am Ende der Z 1.5 das Wort „oder“ eingefügt und folgende Z 1.6 angefügt:

- „1.6. ein für eines oder mehrere Fachgebiete
  - 17.01 – Verkehrsunfall Straßenverkehr, Unfallanalyse,
  - 17.11 – Kfz-Reparaturen, Havarieschäden, Bewertung,
  - 17.14 – Kfz-Lackierung,
  - 17.15 – Kfz-Elektronik,
  - 17.40 – Auswertung von Fahrtschreibern, Unfalldatenschreibern,
  - 17.45 – Baumaschinen, Reparatur, Havarieschäden, Bewertung,
  - 17.46 – Landmaschinen, Reparatur, Havarieschäden, Bewertung,
  - 17.47 – Historische Fahrzeuge (Oldtimer), Restaurierung, Bewertung

in die Gerichtssachverständigen- und Gerichtsdolmetscherliste (§ 2 Abs. 1 SDG) eingetragener allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger ist,“

29. § 47 Abs. 4 vierter Satz lautet:

„Weiters können Auskünfte automationsunterstützt im Wege der Datenfernverarbeitung nach dem Prinzip der Gegenseitigkeit über nationale Kontaktstellen im Sinne der Richtlinie 2015/413/EU auch Behörden anderer Staaten erteilt werden, sofern sich eine Verpflichtung zur Beauskunftung aus Unionsrecht oder anderen zwischenstaatlichen Vereinbarungen ergibt.“

30. In § 57a Abs. 5 erster Satz wird nach dem Ausdruck „3 500 kg“ die Wortfolge „oder das historische Fahrzeug“ eingefügt.

31. Dem § 57c wird folgender Abs. 10 angefügt:

„(10) Die Betreiber der Begutachtungsplakettendatenbank sind ermächtigt, eine Abfragemöglichkeit vorzusehen, bei der jede interessierte Person online über die Suchkriterien Erstzulassungsdatum und entweder Kennzeichen oder Fahrzeugidentifizierungsnummer (VIN) des Fahrzeuges die in der Datenbank enthaltenen pseudonymisierten Inhalte der Gutachten des jeweiligen Fahrzeuges einsehen und abrufen kann. Für jede Abfrage ist ein angemessener Kostenbeitrag zu entrichten. Die Höhe des Kostenbeitrages bedarf der Zustimmung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie. Zum Zwecke der Verrechnung kann eine Registrierung der Person mittels eines Registrierungsformulars vorgesehen werden und es dürfen Vorname, Nachname sowie Firma bei juristischen Personen und Adresse für längstens ein Jahr gespeichert werden.“

32. In § 58a Abs. 7 wird der Ausdruck „§ 57c Abs. 4b“ ersetzt durch den Ausdruck „§ 57c Abs. 4c“.

33. § 78 samt Überschrift entfällt.

34. In § 83 wird der Ausdruck „Vorschriften des Zollgesetzes 1955, BGBl. Nr. 129,“ ersetzt durch „zollrechtlichen Vorschriften“.

35. Nach § 101a wird folgender § 101b samt Überschrift eingefügt:

**„Automationsunterstützte Überwachung der zulässigen Gesamtgewichte, Achslasten und Abmessungen**

**§ 101b.** (1) Die Kontrolle der Einhaltung der Bestimmungen über die zulässigen Gesamtgewichte, Achslasten und Abmessungen der Fahrzeuge kann auch mithilfe von an den Straßeninfrastrukturen platzierten bildverarbeitenden technischen Einrichtungen erfolgen. Für Zwecke der automationsunterstützten Feststellung einer Überschreitung der jeweiligen Gesamtgewichte, Achslasten oder Abmessungen darf die Behörde jeweils räumlich begrenzt bildverarbeitende technische Einrichtungen verwenden. Diese technischen Einrichtungen umfassen jeweils alle Anlagenteile, die diesem Zweck dienen.

(2) Wird mittels einer technischen Einrichtung gemäß Abs. 1 eine Überschreitung des jeweiligen Gesamtgewichtes, der Achslasten oder der Abmessungen eines Fahrzeuges festgestellt, dürfen über den Zeitpunkt der Feststellung dieser Überschreitung hinaus ausschließlich die Daten verarbeitet werden, die zur Identifizierung dieses Fahrzeuges oder des betreffenden Fahrzeuglenkers und Zulassungsbesitzers erforderlich sind, und zwar ausschließlich für Zwecke eines Verwaltungsstrafverfahrens wegen einer vom System festgestellten Übertretung.

(3) Soweit die bildgebende Erfassung von Personen außer dem Fahrzeuglenker technisch nicht ausgeschlossen werden kann, sind diese Personen ohne unnötigen Verzug in nicht rückführbarer Weise unkenntlich zu machen. Dasselbe gilt für Kennzeichen von anderen Fahrzeugen als des kontrollierten Fahrzeuges.

(4) Pseudonymisierte Ergebnisse der automationsunterstützten Gewichts-, Achslast- und Abmessungskontrollen dürfen von den Behörden und dem Straßenerhalter für statistische Zwecke genutzt werden. Weiters dürfen die pseudonymisierten Ergebnisse der automationsunterstützten Gewichts- und Achslastkontrollen vom Bundesministerium für Inneres für die im § 101 Abs. 7a angeführte Berichtspflicht genutzt werden.“

36. Nach § 102 Abs. 1a wird folgender Abs. 1b eingefügt:

„(1b) Die Bundespolizei kann Kontrolldaten (Datum, Uhrzeit und Behörde) und personenbezogene Daten (Name und Anschrift des Lenkers, Name und Anschrift des Zulassungsbesitzers/Unternehmens, Kennzeichen des Fahrzeuges, Fahrzeugklasse), die für die Bestätigung gemäß Abs. 1a erforderlich sind, verarbeiten. Wenn im Anschluss an eine gemäß § 102 Abs. 11b durchgeführte Kontrolle eine Kontrolle gemäß § 58a folgt, können die im ersten Satz angeführten Daten von den Prüforganen zur Erstellung des im § 58a Abs. 7 angeführten Prüfberichts verarbeitet werden.“

37. In § 102 Abs. 3, § 103 Abs. 1 Z 3 lit. b, § 105 Abs. 7 lit. e, in der Überschrift zu § 108a, in § 108a Abs. 1 und § 120 Abs. 1 wird das Wort „Lenkerberechtigung“ durch das Wort „Lenkberechtigung“ ersetzt.

38. Dem § 102 Abs. 3b wird folgender Satz angefügt:

„Im Falle von Testfahrten kann durch Verordnung auch die Ausstellung einer Testbescheinigung durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie für die Testorganisation vorgesehen werden, wenn im Vorfeld bereits ausreichend Tests virtuell und real mit dem zu testenden System stattgefunden haben.“

39. In § 102 Abs. 8a lautet der dritte Satz:

„Fahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes, Heeresfahrzeuge und Feuerwehrfahrzeuge, bei denen bauartbedingt oder wegen ihres überwiegenden Verwendungszwecks die Anbringung von Winterreifen nicht möglich oder nicht zweckmäßig ist und Fahrzeuge, mit denen Probe- oder Überstellungsfahrten durchgeführt werden sowie Fahrzeuge, die aufgrund ihrer Bauweise bestimmungsgemäß nur auf schneefreien Straßen eingesetzt werden, sind von dieser Verpflichtung ausgenommen.“

40. In § 102 Abs. 9 wird der Punkt am Ende der Z 3 durch einen Beistrich ersetzt und folgende Z 4 angefügt:

„4. die zum Aufbauhersteller oder zum Kunden überstellt werden, sofern die Fahrt auf schneefreien Straßen durchgeführt wird.“

41. § 102 Abs. 10c Z 3 lautet:

„3. eine auffällige Markierung, die der UN-Regelung Nr. 48 entspricht,“

42. In § 102 Abs. 12 zweiter Satz wird das Wort „Zwangmaßnahmen“ ersetzt durch „Zwangmaßnahmen“

43. Nach § 102a Abs. 4 wird folgender Abs. 4a eingefügt:

„(4a) Die Bundespolizei kann Kontrolldaten (Datum, Uhrzeit und Behörde) und personenbezogene Daten (Name und Anschrift des Lenkers, Name und Anschrift des Zulassungsbesitzers/Unternehmens, Kennzeichen des Fahrzeuges, Fahrzeugklasse), die für die Bestätigung gemäß Abs. 4 erforderlich sind, verarbeiten. Wenn im Anschluss an eine gemäß § 102 Abs. 11b durchgeführte Kontrolle eine Kontrolle gemäß § 58a folgt, können die im ersten Satz angeführten Daten von den Prüfororganen zur Erstellung des im § 58a Abs. 7 angeführten Prüfberichts verarbeitet werden.“

44. § 103 Abs. 3a und 3b entfallen.

45. § 103 Abs. 6 entfällt.

46. In § 106 Abs. 3 wird der Punkt am Ende der Z 5 durch einen Beistrich ersetzt und es wird folgende Z 6 angefügt:

„6. für Fahrgäste in Omnibussen beim kurzzeitigen Verlassen des Sitzplatzes.“

47. In § 106 Abs. 5 Z 1 und Z 2 wird jeweils der Wert „150 cm“ ersetzt durch „135 cm“.

48. In § 108 Abs. 2 letzter Satz wird die Wortfolge „des Mangels der körperlichen“ ersetzt durch die Wortfolge „mangelnder gesundheitlicher“.

49. § 109 Abs. 1 lit. d lautet:

„d) auch im Hinblick auf die Lage ihres Hauptwohnsitzes die unmittelbare persönliche Leitung der Fahrschule erwarten lassen, sofern nicht für weitere Standorte (§ 111 Abs. 1) ein Fahrschulleiter bestellt wird,“

50. § 109 Abs. 1 lit. g wird folgende Wortfolge angefügt:

„und umgekehrt ersetzt eine Lenkpraxis auf Fahrzeugen der Klasse D eine solche auf Fahrzeugen der Klasse C für Bewerber um eine Fahrschulbewilligung der Klasse C;“

51. § 109 Abs. 1 lit. j entfällt.

52. § 111 Abs. 1 lautet:

„(1) Für jeden Fahrschulstandort ist eine Fahrschulbewilligung (§ 110) erforderlich. Ein Bewilligungsinhaber kann zwei Fahrschulstandorte leiten, sofern diese nicht mehr als 50 km Luftlinie voneinander entfernt sind. Ein Fahrschulinhaber, außer im Falle eines Fortbetriebes gemäß § 108 Abs. 3 vierter Satz, kann auch für weitere Fahrschulstandorte eine Fahrschulbewilligung erhalten, wenn er sich eines entsprechend qualifizierten Fahrschulleiters (§ 113) bedient. Ein Fahrschulleiter kann bis zu zwei Fahrschulstandorte leiten, sofern diese nicht mehr als 50 km Luftlinie voneinander entfernt sind.“

53. In § 112 Abs. 3, § 121 Abs. 1 und § 122a Abs. 1 Z 2 entfällt jeweils die Wortfolge „oder Unterklassen“.

54. § 113 Abs. 1 lautet:

„(1) Der Fahrschulbesitzer hat den Betrieb seiner Fahrschule außer in den im Abs. 2 und hinsichtlich weiterer Standorte in § 111 Abs. 1 angeführten Fällen selbst zu leiten; dies erfordert für die sich aus diesem Bundesgesetz und aus den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen ergebenden Pflichten, wie insbesondere die Aufsicht über die Lehrtätigkeit und die wirtschaftliche Gebarung, die hierfür notwendige Anwesenheitsdauer in der Fahrschule. Der Fahrschulbesitzer darf sich zur Erfüllung dieser Pflichten nur in den Fällen des Abs. 2 und hinsichtlich weiterer Standorte des § 111 Abs. 1 durch einen verantwortlichen Leiter, den Fahrschulleiter, vertreten lassen. Wird ein Fahrschulleiter bestellt, so kommt diesem dieselbe verwaltungsstrafrechtliche Verantwortung zu, wie dem Fahrschulbesitzer.“

55. § 113 Abs. 3 Z 1 lautet:

„1. die im § 109 Abs. 1 angeführten Voraussetzungen erfüllt oder die bereits berechtigt ist, eine Fahrschule zu leiten, und die nicht bereits Besitzer oder Leiter von zwei anderen Fahrschulen ist;“

56. Die Überschrift des § 114 lautet:

**„Betrieb der Fahrschule“**

57. In § 114 Abs. 1 letzter Satz wird das Wort „Gruppen“ ersetzt durch das Wort „Klassen“.

58. § 114 Abs. 4a lautet:

„(4a) Gemäß Artikel 13 Abs. 1 lit. g der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 finden die Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 auf Schulfahrten und Prüfungsfahrten mit Schulfahrzeugen (§ 112 Abs. 3) sowie auf Fahrten im Rahmen der Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern keine Anwendung. Dies gilt auch für Fahrten zur Verbringung des Schulfahrzeuges zum Ort des Beginnes der Schul- oder der Prüfungsfahrt und vom Ort der Beendigung dieser Fahrt zurück, sofern mit dem Fahrzeug nicht gewerbliche Personen- oder Güterbeförderungen durchgeführt werden. Ebenso sind gemäß Artikel 3 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 Schulfahrzeuge von der Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 ausgenommen. Der Einbau eines Kontrollgerätes für Schulungszwecke ist jedoch erforderlich.“

59. § 114 Abs. 5 entfällt.

60. Nach § 116 Abs. 1 wird folgender Abs. 2 eingefügt:

„(2) Bei Ausdehnung einer Fahrschullehrerberechtigung auf weitere Klassen ist die Bestimmung des § 109 Abs. 1 lit. g hinsichtlich der erforderlichen Fahrpraxis mit der Maßgabe anzuwenden, dass entweder

1. glaubhaft gemacht wird, dass mindestens ein Jahr lang Fahrzeuge dieser Klassen tatsächlich gelenkt worden sind oder
2. ein Lehrplanseminar für die in Frage kommende Klasse bei den zur Ausbildung von Fahrschullehrern ermächtigten Einrichtungen absolviert worden ist.“

61. § 117 Abs. 2 lautet:

„(2) § 116 Abs. 2, 6, 6a und 7 gelten sinngemäß.“

62. Dem § 132 wird folgender Abs. 33 angefügt:

„(33) Fahrschulkurse außerhalb des Standortes, die vor dem 1. Juli 2019 genehmigt worden sind, dürfen noch bis längstens 30. September 2019 durchgeführt werden.“

63. In § 134 Abs. 1c wird vor dem Wort „unmittelbar“ das Wort „in“ eingefügt.

64. Nach § 134a wird folgender § 134b samt Überschrift eingefügt:

**„Geschlechtsneutrale Bezeichnungen**

**§ 134b.** Die in diesem Bundesgesetz verwendeten Funktions- und Personenbezeichnungen sind geschlechtsneutral zu verstehen.“

65. Dem § 135 wird folgender Abs. 35 angefügt:

„(35) Die Änderungen durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 19/2019 treten wie folgt in Kraft:

1. § 2 Z 32, Z 34 und Z 35, § 4 Abs. 7c, § 11 Abs. 6, § 20 Abs. 1 Z 4 und Z 8, Abs. 5 lit. c und lit. i, § 24 Abs. 2a, § 26a Abs. 4, § 29 Abs. 8, § 30a Abs. 5 und Abs. 8, 33 Abs. 1, Abs. 3, Abs. 4, Abs. 6a und Abs. 7, § 34 Abs. 2, § 44 Abs. 1 lit. a, § 44a Abs. 1, § 45 Abs. 3 Z 1, § 47 Abs. 4, § 57a Abs. 5, § 58a Abs. 7, § 83, § 102 Abs. 3, Abs. 3b, Abs. 8a, Abs. 9 Z 4, Abs. 10c Z 3 und Abs. 12, § 103 Abs. 1 Z 3 lit. b, § 105 Abs. 7 lit. e, § 106 Abs. 3 und Abs. 5, § 108 Abs. 2, die Überschrift zu § 108a, § 108a Abs. 1, § 109 Abs. 1 lit. g, § 112 Abs. 3, § 114 Abs. 1 und 4a, § 120 Abs. 1, § 121 Abs. 1, § 122a Abs. 1 Z 2, § 124 Abs. 1, § 132 Abs. 33, § 134 Abs. 1c und § 134b samt Überschrift jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 19/2019 mit Ablauf des Tages der Kundmachung dieses Bundesgesetzes; zugleich treten § 78 samt Überschrift und § 103 Abs. 3a, Abs. 3b und Abs. 6 außer Kraft;
2. § 101b, § 102 Abs. 1b, § 102a Abs. 4a, § 116 Abs. 2 und § 117 Abs. 2 jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 19/2019 mit 1. April 2019;
3. § 57c Abs. 10, § 109 Abs. 1 lit. d und j, § 111 Abs. 1 und § 113 Abs. 1 und Abs. 3 und die Überschrift des § 114 jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 19/2019 mit 1. Juli 2019; zugleich tritt § 114 Abs. 5 außer Kraft;

4. § 30 Abs. 5, § 30a Abs. 4b, § 31 Abs. 8, § 31a Abs. 9 und § 37 Abs. 2c jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 19/2019 mit 1. Oktober 2019.“

**Van der Bellen**

**Kurz**