

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BMK - IV/ST1 (Kraftfahrwesen)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Abteilung für Rechtspolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T +43 (0)5 90 900-4027 | F +43 (0)5 90 900-243
E rp@wko.at
W <https://news.wko.at/rp>

per E-Mail: st1@bmk.gv.at
per Webformular:
Parlamentarisches Begutachtungsverfahren

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
2022-0.910.474
11.01.2023

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Rp 40.10.2023/DU/Sa
Mag. David Ulbrich

Durchwahl
4027

Datum
6.2.2023

Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird (41. KFG-Novelle); Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir bedanken uns für die Übermittlung der Unterlagen zur 41. KFG-Novelle und nehmen dazu binnen offener Frist Stellung.

I. Allgemeines

Wir sehen zwar einzelne Vorschläge sehr kritisch, lehnen auch einige wenige davon ab, erheben jedoch keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Novellierungsvorhaben. Einige Vorschläge sind erfreulich und werden von der österreichischen Wirtschaft begrüßt, insbesondere was die Neuregelung der Pflichten des Fahrschulbesitzers und des Fahrschulleiters und die Ausbildung des in den Fahrschulen eingesetzten Lehrpersonals betrifft.

II. Im Detail

Zu Z 1 (§ 1 Abs. 2a)

In Hinkunft soll bei der Abgrenzung, welche Fahrzeuge als Kraftfahrzeuge gelten und welche als Fahrräder iSd StVO, auf die Nenndauerleistung statt wie bislang auf die höchste zulässige Leistung abgestellt werden. Es sollte auch klargestellt werden, dass höhere Spitzenantriebsleistungen ohne Begrenzung möglich sind, solange die höchst zulässige Nenndauerleistung eingehalten wird. Eine kurz erzielbare höchst zulässige Leistung von 600 W (Maximalleistung) unterscheidet sich beträchtlich von einer Nenndauerleistung von 600 W, bedeutet doch Nenndauerleistung die Leistung, die ein Antriebssystem über einen Zeitraum von 30 Minuten im Durchschnitt abgeben kann. Entsprechend Artikel 2 Abs. 2 lit h der Verordnung (EU) 168/2013 darf ein Pedelec (E-Bike) eine maximale Nenndauerleistung von 250 Watt aufweisen. Die geplante Änderung bewirkt eine 2,4-fache Erhöhung. Es ist daher zu prüfen, ob

bei Abstimmung auf die Nenndauerleistung nicht die Wattanzahl entsprechend korrigiert werden sollte.

In diesem Zusammenhang ist auf die Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität für Senioren und Menschen mit Beeinträchtigungen hinzuweisen. Am Markt werden geschlossene Kabinenmobile angeboten, welche zum Teil zwar eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 25 km/h haben, jedoch eine höchst zulässige Leistung von bis zu 1000 Watt vorweisen. Nach geltender Rechtslage bestehen Abgrenzungsschwierigkeiten zwischen Kraftfahrzeug und Fahrrad: Wenn solch ein Seniorenmobil zwar eine Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h, aber mehr als 600 Watt Leistung hat, so ist es derzeit nicht klar, ob solch ein Mobil als Fahrrad oder Kraftfahrzeug zu klassifizieren ist. Hier wird allenfalls eine Klarstellung in Hinblick auf Kennzeichenpflicht und wiederkehrende Begutachtung notwendig sein.

Zu Z 5 (§ 4 Abs. 7a)

Das Unionsrecht berücksichtigt bei Fahrzeugen mit alternativem Antrieb oder emissionsfreien Fahrzeugen das aufgrund der Antriebstechnologie erhöhte Gesamtgewicht, höchstens jedoch 1 t für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb bzw. 2 t für emissionsfreie Fahrzeuge.

Wir begrüßen daher die Klarstellung in § 4 Abs. 7a, die geeignet ist, Missverständnissen vorzubeugen.

Zu Z 6 (§ 24 Abs. 2b Z 1 lit. j)

Ebenso ist die Anpassung der Fahrtenschreiber-Ausnahme für Fahrzeuge mit Elektroantrieb auf einen Umkreis von 100 km vom Standort des Unternehmens zu begrüßen.

Zu Z 15 (§ 33 Abs. 6a)

Dieser Vorschlag könnte im Ergebnis leistungsverändernde Eingriffe in die Motorsteuerung zur Gänze (Chiptuning) unmöglich machen, denn es darf *„auch zu keiner Zunahme der Treibhausgasemissionen beim Betrieb des Fahrzeuges“* kommen. Durch leistungsverändernde Eingriffe in die Motorsteuerung wird jedoch gerade die Leistung verändert und damit auch der Verbrauch, wenn auch allenfalls nur geringfügig. Damit erhöhen sich aber auch die Treibhausgasemissionen. Besser wäre es daher, auf *„eine nur geringfügige Zunahme der Treibhausgasemissionen beim Betrieb“* abzustellen. Andernfalls würde den Geschäftsmodellen einiger am Markt etablierter Unternehmen die Grundlage entzogen werden.

Zu 16 (§ 37 Abs. 2 lit a)

Wenn nun der EU-Einzelgenehmigungsbogen als möglicher Genehmigungsnachweis aufgenommen werden soll, wäre auch der Wertevorrat für die Anlage zur Zulassungsbescheinigung in der Zulassungssoftware KFA um den Wert „EU-Einzelgenehmigungsbogen“ zu erweitern.

Zu Z 18 (§ 40 Abs. 2b)

Nach dem Vorschlag soll die Zulassungsstelle im Zulassungsverfahren betreffend Fahrzeuge eines Unternehmens die Angaben des Antrages mit den Daten des Unternehmensregisters gemäß § 25 Bundesstatistikgesetz 2000 abgleichen. Aus dem Unternehmensregister gemäß § 25 Bundesstatistikgesetz 2000 sollen Name, Sitz des Unternehmens, Zustelladresse, Name, Anschrift und Geburtsdatum der nach außen vertretungsbefugten Person, die Firmenbuchnummer sowie die Kennziffer des Unternehmensregisters übernommen werden.

Der Zugriff der Zulassungsstellen auf das Unternehmensregister muss aus Datenschutzgründen ausschließlich zur Abklärung der im Vorschlag abschließend aufgezählten Daten möglich sein. Es muss sichergestellt sein, dass darüberhinausgehende Daten, die im Unternehmensregister verwaltet werden, nicht eingesehen werden können.

Im Gegensatz zur Gestaltung bei Einführung der ZMR-Abfrage im Bereich der natürlichen Personen ist nun von einer zwingenden Abfrage (arg: „hat“) auszugehen. Vorgeschlagen wird, die Formulierung analog zu § 40 Abs. 2a KFG (vorerst) im Sinne einer „Kann“-Bestimmung zu ändern. Immerhin gibt es noch Unsicherheiten mit Blick auf die tatsächlich aus dem Register zu generierenden Daten und eine Probezeit ist daher zu empfehlen. Parallel zur Konzeption des § 40 Abs. 2a KFG könnte eine Verordnungsermächtigung aufgenommen werden und so später festgelegt werden, ab welchem Zeitpunkt die Unternehmensregister-Abfrage verpflichtend durchzuführen ist.

Die Formulierung sieht nun eine Abfrage *„im Verfahren auf Zulassung eines Fahrzeuges vor“*. Analog zu § 40 Abs. 2a KFG sollte die Formulierung jedenfalls auch auf *„Adressänderungen“* erweitert werden. Da auch im Fall der Namensänderung eines Unternehmens konsequenterweise eine Unternehmensregisterabfrage gemacht werden könnte, wäre auch dieser Fall aufzunehmen: *„Im Verfahren auf Zulassung eines Fahrzeuges, bei Adressänderungen und Namensänderungen ...“*.

Der Passus *„der nach außen vertretungsbefugten Person“* sollte *„der nach außen vertretungsbefugten Personen“* (Mehrzahl) lauten, weil mit der Abfrage wohl alle vertretungsbefugten Personen des Unternehmens geliefert werden. Auch eine Auswahl und ein Abspeichern nur einer vertretungsbefugten Person scheint nicht zielführend, da es sich auch um nur gemeinsam vertretungsbefugte Personen handeln könnte.

Der Entwurf differenziert insofern, als bei beantragter Zulassung auf eine Zweigniederlassung hinsichtlich der Adresse den Angaben des Antrags zu folgen sein soll. Diese Formulierung eingeschränkt auf *„Zweigniederlassungen“* ist zu eng, weil gerade diese eben sogar im Unternehmensregister enthalten sein sollten bzw. könnten, ganz anders als Filialen. Statt *„Bei beantragter Zulassung auf eine Zweigniederlassung“*, muss es daher *„Bei beantragter Zulassung auf einen dauernden Standort“* heißen, um diese (Filial-)Zulassungen weiter zu ermöglichen.

Die Übernahme von Stammzahlen ist im Entwurf auf die Firmenbuchnummer und die Kennziffer des Unternehmensregisters („KUR“) beschränkt. Nach den Vorgesprächen und dem Konzept im Lösungsentwurf erhält man aber aus dem Unternehmensregister alle öffentlichen Stammzahlen. Die Aufzählung ist daher um die Kennzahlen des Ergänzungsregisters für sonstige Betroffene (ERsB Ordnungsnummer), des Zentralen Vereinsregisters (ZVR) sowie die GISA-Stammzahl (Sekundär-ID und Gewerberegisternummer) zu erweitern. Der Lösungsentwurf sieht nun auch die Übernahme der Umsatzsteueridentifikationsnummer „UID-Nummer“ vor, weshalb auch diese zu ergänzen ist.

Im vorletzten Satz sollte der Passus *„einer konkreten juristischen Person“* jeweils auf *„ein konkretes Unternehmen“* geändert werden, weil sich das Unternehmensregister ja nicht nur auf juristische Personen im klassischen Sinne beschränkt.

Abschließend ist zu erwähnen, dass die Anbindung an das Unternehmensregister wohl auch eine Auseinandersetzung mit und eine Neugestaltung von Art 7a Abs. 2 Z 5 3.ff ZustV (Nachweis für die örtliche Zuständigkeit bei Unternehmen) notwendig macht.

Zu Z 19 (§ 40 Abs. 3)

Über einen Antrag auf eingeschränkte Zulassung gem. § 39 KFG idgF hat der Landeshauptmann, in dessen örtlichem Wirkungsbereich das Fahrzeug verwendet werden soll, nach Anhörung der Straßenverwaltungen, denen die Erhaltung der in Betracht kommenden Straßenzüge obliegt, zu entscheiden.

Nach dem vorliegenden Vorschlag soll der Landeshauptmann - wenn auch Gemeinde- oder Privatstraßen befahren werden sollen - in Hinkunft von der Anhörung der Gemeinden als Straßenerhalter oder der Eigentümer der Privatstraßen absehen und im Bescheid auftragen können, dass der Bescheidadressat oder der den Transport durchführende Transporteur vor Durchführung des Transportes die Zustimmung der Gemeinde oder des Straßeneigentümers einzuholen hat.

Hier wird eine hoheitliche Aufgabe auf den Bescheidadressaten überwältzt. Dies ist grundsätzlich kritisch zu sehen. Allenfalls könnte dem Bescheidadressaten ein entsprechendes Wahlrecht zugestanden werden, also ob er die Zustimmungen der Gemeinde oder des Straßeneigentümers selbst einholen will oder dies wie bislang von der Behörde besorgt werden soll.

Zu Z 23 (§ 43 Abs. 3)

Wir begrüßen die Verlängerung der Frist für die Freihaltung des Kennzeichens von 6 auf zwölf Monate. Klarzustellen wäre jedenfalls, ob die Frist auch für den Bestand, also auch für jene Kennzeichen verlängert wird, die bereits freigehalten sind. Die Novelle könnte auch genutzt werden, um nun ausdrücklich klarzustellen, dass die Möglichkeit der Freihaltung nach § 43 KFG nicht für Wunschkennzeichen gilt.

Zu Z 24 (§ 46)

Die missbräuchliche Verwendung österreichischer Überstellungskennzeichen im Ausland muss bekämpft werden. Die Fahrzeughändler dürfen dadurch jedoch nicht in ihrem grenzüberschreitenden, unternehmerischen Handeln beeinträchtigt werden. Der Entwurf sieht vor, dass gem. § 46 Abs. 1a KFG bei Neufahrzeugen der Kaufvertrag, aus dem Marke und Type und die Fahrgestellnummer des Fahrzeuges und der Verkäufer ersichtlich sind, vorzulegen ist.

Nach dem Vorschlag zu Z 2 (§ 2 Z 46) soll ein Fahrgestell als ein unvollständiges Fahrzeug definiert werden. § 46 KFG bezieht sich auf Fahrzeuge, ohne weiter zu differenzieren. Da bisher eine Überstellungsfahrtbewilligung von Fahrgestellen unter Umständen möglich war, sollte zumindest in den Erläuterungen klargestellt werden, ob diese Möglichkeit nun generell ausgeschlossen werden soll. Konsequenterweise wäre die entsprechende Funktionalität in der Genehmigungsdatenbank auszubauen.

Es wird hier an einigen Stellen auf Neufahrzeuge abgestellt. Es wird angeregt, eine Definition von Neufahrzeugen aufzunehmen. Der vorletzte Satz des Abs. 1a soll regeln, dass bei Neufahrzeugen der Kaufvertrag, aus welcher Marke und Type und die Fahrgestellnummer des Fahrzeuges und der Verkäufer ersichtlich sind, vorzulegen ist. Es kommt aber nicht klar hervor, was der Zweck dieser Bestimmung sein soll. Um Missverständnissen vorzubeugen, ist klarzustellen, ob der Kaufvertrag bei Neufahrzeugen als Ersatz für das technische Gutachten oder aber zur Schaffung des Österreich-Bezugs (oder auch für beides) zur Bedingung gemacht werden soll. Außerdem dürfen wir daraufhin weisen, dass die Formulierung insgesamt den Eindruck erwecken könnte, dass man lediglich bei einem Neufahrzeug zur Ausstellung einer Überstellungsfahrtbewilligung einen Besitznachweis bräuchte.

Es ist zu begrüßen, dass die Neufassung des § 46 KFG nun Bezug auf den technischen Zustand bzw. die Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeuges nimmt. Der Vollständigkeit halber sollte aber überall vom „positiven“ Nachweis über den technischen Zustand gesprochen werden. Mit Blick auf die „ein-Jahres-Frist“ („*älter als ein Jahr*“) ist zu bedenken, dass hier unter Umständen strengere Voraussetzungen als bei der Regelzulassung festgeschrieben werden. Um das zu verhindern und auch die technische Gestaltung in diesem Zusammenhang in der KFA zu nutzen und nicht ändern zu müssen, sollte hier aber unbedingt ein Gleichklang mit dem System des § 57a KFG (3/2/1-Regel) bestehen.

Abs. 1b spricht von einem „*noch nicht abgelaufenen*“ (ausländischen) Gutachten. Hier fehlt ein Hinweis darauf, nach welchen Gültigkeitsfristen (den in- oder ausländischen) hier vorzugehen ist.

Die Bewilligung einer Überstellungsfahrt aus dem Ausland in das Bundesgebiet soll nur mehr zulässig sein, wenn der Antragsteller über eine AEO-Zertifizierung verfügt und das nachweist. Es scheint jedoch nicht nur eine AEO-Zertifizierung zu geben; sie scheint zumindest in zwei Qualitäten (AEO C oder AEO S) zu existieren, weshalb eine Konkretisierung geboten erscheint. Soweit ersichtlich ist eine solche Zertifizierung derzeit außerdem nur für Unternehmen möglich und nur dann notwendig, wenn eine außereuropäische Tätigkeit vorliegt. Natürliche Personen sind daher von vornherein ausgeschlossen und auch für Unternehmen, die nur innerhalb der EU tätig sein werden, wird der Zugang zu Überstellungsfahrtbewilligungen zumindest erschwert werden.

Die Beschränkung auf die AEO-Zertifizierung ist für Fahrzeughändler nachteilig und könnte sie in ihrer grundrechtlichen Erwerbsfreiheit einschränken, wird dadurch doch eine Antrittsvoraussetzung geschaffen. Die AEO-Zertifizierung sollte aufgrund ihres Antragscharakters ausschließlich auf Freiwilligkeit beruhen. Ob solch ein Antrag gestellt wird, soll weiterhin im freien Ermessen der Fahrzeughändler liegen. Den Fahrzeughändlern dürfen daraus auch keine Mehrkosten entstehen.

Die neu geschaffene Voraussetzungslage für die Bewilligung einer Überstellungsfahrt macht einen Umbau der Zulassungssoftware KFA in diesem Zusammenhang notwendig. Das Inkrafttreten der neuen Bestimmungen ist mit Mai 2023 vorgesehen. Auf Grund der bereits vollen Release-Planung ist eine Umsetzung so rasch nicht möglich. Das Inkrafttreten sollte daher auf 6. November 2023 (Datum der KFA-Herbst-Release) verschoben werden.

Aufgrund von § 5 Z 20 lit a sublit bb VAG ist für eine Überstellungsfahrt auch eine Versicherungsbestätigung eines Versicherers aus einem anderen Land aus dem EWR-Raum grundsätzlich zulässig. Auch das könnte im Rahmen des § 46 KFG entsprechend klargestellt werden.

Wir gehen davon aus, dass mit der Neugestaltung der Überstellungsfahrtbewilligung die entsprechenden Erlässe (2021-0.664.520 samt Klarstellung dazu) mit Inkrafttreten des § 46 KFG ihre Anwendbarkeit verlieren und regen an, das entsprechend kundzutun.

Im Hinblick auf den Wandel in der Vertriebsstruktur des Fahrzeughandels sollte hier auch auf die geplanten Agentursysteme eingegangen werden. Beim Agentursystem fungiert der Händler nicht als Verkäufer des Fahrzeugs. Der Händler ist hier Agent des Herstellers. Gegen eine Provisionszahlung nimmt er die Rolle des Vermittlers ein. Als Hauptaufgabengebiete hat er aber nur mehr die Kundenberatung, Probefahrten, Auslieferungen der Autos und Service-

Dienstleistungen. Den Fahrzeugvertrieb an sich wickelt der Hersteller selbst mit den Endkunden ab. Der Agent verkauft das Fahrzeug aber auf fremde Rechnung und im fremden Namen des Herstellers. Es könnten also bereits Überlegungen angestellt werden, wie solche Agentursysteme legislativ berücksichtigt werden.

Zu Z 27 (§ 47 Abs. 1b)

Auch hier wäre der Passus „der nach außen vertretungsbefugten Person“ auf die Mehrzahl („Personen“) zu korrigieren. Die Aufzählung der Stammzahlen sollte ebenfalls um die Kennzahlen des Ergänzungsregisters für natürliche Personen, des Zentralen Vereinsregisters und des Ergänzungsregisters für sonstige Betroffene sowie die GISA Stammzahlen erweitert werden. Der Lösungsentwurf sieht nun auch die Übernahme der Umsatzsteueridentifikationsnummer „UID“ vor, weshalb auch diese zu ergänzen ist.

Zu Z 31 (§ 101 Abs. 5 und 6) und Z 45 (§ 104 Abs. 9)

Aufgrund der nicht auszuschließenden Umwelt- und Klimaauswirkungen soll nunmehr bei Bewilligungen von besonders schweren oder langen Transporten auf den Umwelt- und Klimaschutz Bedacht genommen werden.

In den Erläuterungen wird dazu ausgeführt: *„Soweit dies nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit oder aus Gründen des Umweltschutzes nötig ist, oder wenn dadurch eine wesentliche Reduktion von Treibhausgasemissionen zu erwarten ist, ist die Bewilligung nur unter den entsprechenden Auflagen oder zeitlichen, örtlichen oder sachlichen Einschränkungen der Gültigkeit zu erteilen.“*

Offen bleibt, welche Auflagen geeignet sind, Emissionen wesentlich zu reduzieren. Die Erläuterungen schweigen dazu.

Die Auflage des Einsatzes einer bestimmten Euroklasse oder einer bestimmten Antriebsform darf dadurch keinesfalls ermöglicht werden.

Zu Z 34 (§ 102 Abs. 1a), zu Z 38 (§ 102 Abs. 11a), zu Z 39 (§ 102 Abs. 11d), zu Z 40 (§ 102 Abs. 12 lit. l) Z 41 (§ 102 Abs. 12 dritter Satz), zu Z 43 (§ 102a Abs. 4), zu Z 75 (§ 134 Abs. 1 erster Satz), zu Z 76 (§ 134 Abs. 1a erster Satz), zu Z 77 (§ 134 Abs. 1b) und zu Z 81 (§ 134a Abs. 4)

Wir begrüßen die Klarstellung in den Erläuterungen, wonach in § 134 Abs. 1a das EuGH-Urteil C-906/19 berücksichtigt wird. Erfreulich ist die detaillierte Darstellung der Rechtslage und der Judikatur, insbesondere durch Zitieren der RZ aus dem Judikat.

Allgemeine Bemerkungen zu Z 49 bis 70

Die Änderungen für den Betrieb einer Fahrschule und das Führerscheinwesen werden begrüßt. Insbesondere die Neuerungen der Fahrlehrerausbildung bilden seit langem vorgebrachte Reformvorschläge ab. Der Zugang zu den Berufen des Fahrlehrers (Praxis) und des Fahrschullehrers (Theorie) wird attraktiver. Nach einer Zwischenprüfung am Computer, mit welcher der Status eines Fahrlehrerassistenten erworben wird, ist dieser berechtigt, unter teilweiser Aufsicht Unterricht zu erteilen. Neben der früheren Verdienstmöglichkeit dürfen angehende FahrlehrerInnen ab sofort auch Mehrphasen-Unterricht erteilen. Bei den Aufstiegschancen wird das Berufssystem somit durchlässiger.

Zu Z 66 (§ 116 Abs. 9)

Wir unterstützen die Einführung einer verpflichtenden Weiterbildung und die geplante Stundenanzahl der Weiterbildung (8 UE in 2 Jahren). Mit der kurzen Stichtagsbezogenheit der Weiterbildung besteht aber die Gefahr, dass der Fahrlehrausweis nach 2 Jahren nicht mehr gültig ist und diese Person keinen Unterricht mehr erteilen darf. Um dies zu entschärfen und dabei aber die geplante Anzahl an Weiterbildungsstunden aufrecht zu halten, schlagen wir statt der geplanten Regelung eine verpflichtende Weiterbildung von 2 Tagen (16 UE) innerhalb von 4 Jahren vor.

Abs. 9 sollte demnach lauten:

„(9) Personen mit Fahrlehr- oder Fahrschullehrberechtigung haben eine regelmäßige Weiterbildung von 16 Unterrichtseinheiten innerhalb von 4 Jahren in ermächtigten Ausbildungsstätten oder beim Fachverband der Fahrschulen und des Allgemeinen Verkehrs zu absolvieren. Die absolvierte Weiterbildung ist in der Fahrschuldatenbank zu vermerken. Wurde die erforderliche Weiterbildung nicht absolviert, so darf diese Person keinen Unterricht mehr erteilen. Die ermächtigten Ausbildungsstätten und der Fachverband haben ihr Weiterbildungsangebot in Ausmaß und Art so zu gestalten, dass es dem Lehrpersonal möglich ist, seiner Weiterbildungsverpflichtung von 16 Unterrichtseinheiten innerhalb von 4 Jahren nachzukommen.“

Zu Z 71 (§ 123 Abs. 2a)

Die ASFINAG führt bereits seit Juli 2015 beim Schwerverkehr die technische Unterwegskontrolle (TUK) durch. Auch Sondertransporte werden von der ASFINAG gemeinsam mit der Exekutive kontrolliert.

Nach dem Entwurf soll die ASFINAG die Einhaltung der Bescheidauflagen und die Einhaltung der bewilligten Gewichtsgrenzen bei Sondertransporten prüfen. Bei Übertretungen soll die ASFINAG Maßnahmen, die für die Einleitung oder Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind, treffen. Auch eine vorläufige Sicherheit von bis zu 2.180 Euro soll eingehoben werden können. Weiters wäre die ASFINAG berechtigt, bei Nichtvorliegen einer Ausnahmebewilligung, bei Missachtung der Bescheidauflagen oder bei einer Überschreitung der bewilligten Gewichtsgrenzen eine Unterbrechung der Fahrt anzuordnen und ihre Fortsetzung durch geeignete Maßnahmen zu verhindern.

Das sind weitreichende Befugnisse. Die ASFINAG ist keine Behörde. Wir sprechen uns dagegen aus, die ASFINAG, die ja schon dem Namen nach für die Finanzierung und Erhaltung der österreichischen Straßen durch Mauteinnahmen zuständig ist, gesetzlich mit behördlichen Aufgaben des Verwaltungsstrafrechts zu beleihen. Diese Kompetenz soll bei der Exekutive verbleiben, sodass Kontrollen durch die ASFINAG weiterhin nur gemeinsam mit der Exekutive durchgeführt werden dürfen. In Österreich ist die Kontrolle von LKW im europäischen Vergleich besonders dicht. Warum nun einer weiteren Institution die Kontrolltätigkeit ermöglicht werden soll, ist nicht nachvollziehbar.

Der Vorschlag verlangt zwar, dass die Person, die zur Kontrolle von Sondertransporten eingesetzt wird, besonders geschult sein muss. Es wird jedoch nicht näher auf die Details einer derartigen Schulung eingegangen. Bei der Beleihung mit derart weitreichenden Kompetenzen muss sichergestellt werden, dass die befugten Personen über das erforderliche Fachwissen verfügen. Unbedingt bestimmt müsste daher auch werden, wer derartige Schulungen durchführen darf, welche konkreten technischen und rechtlichen, insbesondere verwaltungsstrafrechtlichen Inhalte bei der Schulung vermittelt werden und wie Prüfungen abgenommen werden sollen.

Zu Z 72 (§ 125 Abs. 4)

Die geplante Herabsetzung der Qualifikation für die Bestellung zum Sachverständigen nach § 125 KFG lehnen wir ab. Diese Änderung greift problematischer Weise in die Genehmigung von Fahrzeugen (§ 31 Abs. 2 u 3 KFG) und Änderungen an einzelnen Fahrzeugen (§ 33 KFG) ein. Einerseits werden die Kontrollvorschriften für die Begutachtung immer weiter verschärft, was bereits regelmäßig Probleme bei der Beurteilung des technischen Zustandes von Fahrzeugen bereitet. Im Gegenzug soll aber die Qualifikation der Sachverständigen herabgesetzt werden.

Zu Z 75 (§ 134 Abs. 1) und Z 78 (§ 134 Abs. 1c und 1d)

Die Verdoppelung des Strafrahmens für Verstöße gegen direkt geltende EU-Vorschriften von 5.000 Euro auf 10.000 Euro ist unverhältnismäßig und zu hoch gegriffen. Der derzeit geltende Strafrahmen ist völlig ausreichend.

Zu Z 83 (§ 135 Abs. 43 Z 3)

Die neue Fahrlehrausbildung käme mit Inkrafttreten zum 1.10.2023 viel zu spät. Die Systemumstellung sollte durch die Attraktivierung der Ausbildung dem Mitarbeiter- bzw. Fachkräftemangel begegnen. Würden die Bestimmungen bereits im Frühjahr 2023 in Kraft treten, könnten bereits im Sommer erste Fahrlehrer nach den neuen Bestimmungen eingesetzt werden. Wünschenswert ist daher das ehestbaldige Inkrafttreten folgender Bestimmungen:

§ 108 Abs. 2 erster Satz: Ausbildung auch durch Fahrlehr-Assistenten

§ 115 Abs. 2 und 4: Ausschluss von Personen wegen Verstößen gegen die Ausbildungsvorschriften durch die Bezirksverwaltungsbehörde

§ 116: Fahrlehrerausbildung, Lehrpersonal

§ 118 samt Überschrift: Neufassung der Lehrbefähigungsprüfung

§ 119 Abs. 5: Sinngemäße Geltung der Bestimmungen des § 116, jedoch nicht der Bestimmungen nach §§ 112 bis 114

III. Zusammenfassung

Mit dem Novellierungsvorschlag wird das begrüßenswerte Vorhaben unternommen, die Pflichten des Fahrschulbesitzers und des Fahrschulleiters und die Ausbildung des in den Fahrschulen eingesetzten Lehrpersonals neu zu regeln. Die zahlreichen Klarstellungen und Anpassungen an das Unionsrecht begrüßen wir ebenso wie einige andere Bestimmungen. Die Beleihung der ASFINAG mit weitreichenden Befugnissen im Bereich der Sondertransportkontrolle lehnen wir nachdrücklich ab.

Abschließend erinnern wir an einige unserer Vorschläge zum KFG, die im Zuge der geplanten Novelle umgesetzt werden sollten:

- 4,20 m Höhe für den Transport von High Cube Containern im kombinierten Verkehr, von Strohrundballen, und für Tiere (EU-Ausstattungsvorschriften);
- 44 t hzG für Mineralöltransporte, Tiertransporte und Getreidetransporte;
- Streichung der 100 km-Grenze (bzw. Erhöhung auf 150 km) für 44 t beim Transport von Rundholz aus dem Wald oder bei der Sammlung von Rohmilch bis zum nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof oder zu einem Verarbeitungsbetrieb, weil es sich nicht um verlagerbare Verkehre handelt;

- Bei Einhaltung des höchstzulässigen Gesamtgewichts soll bei der Festlegung der Achslast auf die Achshöchstlast, also die vom Erzeuger angegebene höchste technisch mögliche Achslast, abgestellt werden und nicht wie derzeit auf die höchste zulässige Achslast;
- Zulassung von 5-Achs-Solo-Fahrzeugen in Österreich mit einem hzG von 40 t;
- Inhaltliche Änderung des § 11 Abs. 6: Tankstellen sollen nur dann überprüft werden dürfen, wenn ein „hinreichender Verdacht auf Verunreinigungen“ vorliegt.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Anmerkungen. Diese Stellungnahme wird auch per Webformular im Rahmen des parlamentarischen Begutachtungsverfahrens übermittelt.

Freundliche Grüße

Dr. Harald Mahrer
Präsident

Karlheinz Kopf
Generalsekretär