



Bundesministerium für Verkehr, Innovation
und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T +43 (0)5 90 900-DW | F +43 (0)5 90 900-243
E rp@wko.at
W <http://wko.at/rp>

E: st1@bmvit.gv.at

Kopie ergeht an:

begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
GZ.BMVIT-170.031/0004-IV/ST1
18.10.2016

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Rp 25638/19/2016/GS/jm
Dr. Günter Schneglberger

Durchwahl
4024

Datum
28.10.2016

34. KFG-Novelle - Stellungnahme

Die Wirtschaftskammer Österreich bedankt sich für die Zusendung der Unterlagen zur geplanten 34. KFG-Novelle und nimmt wie folgt Stellung:

Die äußerst kurze Begutachtungsfrist ist bei solch einer umfangreichen Novelle nicht begrüßenswert. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die Feststellung des BKA, zumindest vier Wochen zur Verfügung zu stellen.

Zu Z 6:

Die Einfügung der Diktion „höchstens 150 km Luftlinie“ wird in lit. a und c jeweils abgelehnt. Österreich ist ein Exportland, das auf die umliegenden Seehäfen angewiesen ist. Diese liegen jedoch weit ab vom 150 km Luftlinienumkreis. Die Vorstellung des BMVIT, dass diese Exporte daher auf der Bahn transportiert werden sollen, ist mangels passender Züge und Terminkonstellationen nicht immer realisierbar. Wir fordern daher durch Weglassen dieser Diktion die österreichische Exportwirtschaft zu unterstützen (was schließlich in diesem Fall budgetneutral wäre). Verwiesen wird in diesem Zusammenhang auch auf die Richtlinie (EU) 2015/719, die sehr wohl darauf hinweist, dass die Entfernung von 150 km überschritten werden kann. Die im KFG-Entwurf vorgeschlagene Diktion fällt jedenfalls unter das abzulehnende „golden plating“.

Zu Z 9:

In § 3 Abs. 1 Z 2.5.1 werden die land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen auf Rädern mit Verweis auf die Verordnung (EU) Nr. 167/2013 neu eingeteilt. In weiterer Folge werden jedoch im KFG Diktionen verwendet, die es nach der ursprünglichen - jetzt zu novellierenden - Einteilung gab.

Zu Z 20:

Zur Begrifflichkeit „nachweislich“ in den §§ 6 und 7 der Lenker/innen - Ausnahmeverordnung: Aus der Sicht des BMASK sind handschriftliche Vermerke auf Schaublättern bzw. Ausdrucke aus dem Kontrollgerät über Beginn und Ende der jeweiligen Tätigkeit als Nachweis ausreichend. Es bestehen darüber hinaus keine weiteren Mitführverpflichtungen. Insbesondere ist das Mitführen von Auftragsunterlagen nicht erforderlich. Sollten diese mitgeführt werden, so können diese bei

einer Kontrolle die Beweiskraft der Vermerke erhöhen. Verwaltungsstrafrechtlich ist das Nichtmitführen von Auftragsunterlagen jedoch nicht relevant.

Wenn die von uns vorgeschlagene Angleichung vorgenommen wird, sollte die Ansicht des BMASK „1:1“ auch in die Erläuterungen zu der gegenständlichen KFG - Novelle aufgenommen werden, um einen Gleichklang des Verständnisses der Bestimmungen zu garantieren.

Zu Z 35:

In § 44a Abs. 2 ist geregelt, dass wenn die Mängel behoben worden sind und ein positives Gutachten vorgelegt wird, die vorläufige Aussetzung der Zulassung zu beenden ist. Wir sprechen uns dafür aus, dass nach dem Wort „Zulassung“ das Wort „unverzüglich“ eingefügt wird, damit sichergestellt wird, dass der potentielle Zulassungsinhaber schnellstmöglich die Zulassung erneut erhält.

Zur besseren Verständlichkeit empfehlen wir in Abs. 2 die Spezifikation des Gutachtens durch den Zusatz „gem. §§ 56 bis 58“ (wie vergleichsweise in Z 29 - § 30a) zu beschreiben.

Zu Z 39 - § 57a Abs. 3:

In einer Übergangsbestimmung sollte (ab 18. Mai 2018) den Fahrzeughaltern Straffreiheit gewährt werden. Deshalb empfehlen wir den Zusatz: „Die Anwendung der Bestimmungen gemäß § 134 Abs. 1 erfolgt ab dem Ablauf des zweiten Kalendermonats nach dem Jahrestag der ersten Zulassung“. Wir begründen dies mit dem Wegfall des Toleranzzeitraumes. Dies kann zu Missverständnissen in der Bevölkerung führen. Im Sinne von „beraten statt strafen“ ersuchen wir um eine Straffreistellung von zwei Monaten nach Ende des Begutachtungsmonats.

Zu Z 44 - § 57c Abs. 4c:

2. Satz: Hier wird eine Speicherung der Daten von mindestens 36 Monaten vorgeschlagen. Wir empfehlen der Einfachheit halber eine Datenspeicherung gem. Abs. 6 (Die gespeicherten Gutachten und die gespeicherten Begutachtungsplakettendaten werden nach sieben Jahren in der Datenbank gelöscht.)

Zu Z 47 - § 58a Abs. 1:

§ 58a Abs. 1 spricht noch von der Fahrzeugklasse T5. Diese gibt es jedoch nach der Novellierung in § 3 Abs. 1 Z 2.5.1 nicht mehr. Hier wäre die Diktion entsprechend anzupassen.

Mit der vorgeschlagenen Diktion vertritt offensichtlich das BMVIT die Ansicht, dass Zugmaschinen der ehemaligen Klasse T5 auch gewerblich genutzt werden dürfen. Wenn dem so ist, ist der Erlass GZ.BMVIT-179.312/0007-II/ST4/2010 vom 23.12.2010 jedenfalls zu widerrufen. Da dieser Erlass die Zulassung von landwirtschaftlichen Zugmaschinen in gewerblichen Bereich einschränkend regelt.

In den Erläuterungen zu § 58a vermissen wir eine Definition für den Begriff „gewerblicher Kraftverkehr“. Seitens der Wirtschaftskammer Österreich gehen wir davon aus, dass hierbei gemeint ist, Kraftverkehre gemäß der Gewerbeordnung bzw. dem von der EU vorgeschriebenen Konzessionsrecht, Werkverkehr und landwirtschaftliche Transporte.

Zu Z 47 - § 58a Abs. 5:

Aus unserer Sicht ist Art 13 der RL 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle so zu verstehen, dass bei einer Kontrolle der Ladungssicherung Anhang III verwendet werden KANN, das Durchchecken der Liste aber nicht verpflichtend ist. Die Kontrolle sollte jedenfalls wie bisher praxisnah und dem zu kontrollierenden Einzelfall entsprechend durchgeführt werden. Bei der Verordnungserstellung ist die WKÖ frühzeitig in die Beratungen einzubinden.

Zu Z 47 - § 58a Abs. 8:

Die Bestimmung für den Fall von Mängeln, die nicht unverzüglich behoben werden müssen, ist unklar formuliert. Es darf jedenfalls keine zusätzliche Verpflichtung zur erneuten Vorführung des Kfz nach Mangelbeseitigung kommen. Ebenso wenig darf nicht die Weiternutzung komplett untersagt werden, falls der Mangel nicht innerhalb der Frist behoben werden kann.

Im zweitletzten Satz von § 58a Abs. 8 wird von einer „vernünftigen“ Frist gesprochen. Da dieser Begriff kein eindeutiger Rechtsbegriff ist und die Erläuterungen zu diesem Absatz auch keine weiteren Erklärungen liefern, ersuchen wir einen Zeitrahmen festzulegen, der es einem Betrieb ermöglicht, insbesondere wenn die Kontrolle nicht am Standort stattgefunden hat, die Beanstandungen beheben zu lassen. Aus diesem Grund sprechen wir uns für eine zumindest 3-wöchige Frist aus.

Weiters wäre im § 58a Abs. 8 KFG statt einer „kann“ Bestimmung wohl eine „ist“ Bestimmung ratsamer, damit im Fall eines schweren Mangels, welcher nicht unverzüglich beseitigt werden muss, eine Weiterfahrt (eben unter der Setzung von Bedingungen) gewährleistet ist.

Zu Z 49 - § 101:

Die hier vorgeschlagenen Absätze 7a bis 7c entsprechen dem EU-Recht. Es stellt sich in diesem Zusammenhang jedoch die Frage, warum das BMVIT die Bestimmungen der Richtlinie hier umsetzt, wenn sie gleichzeitig ein striktes Vorgehen in Bezug auf Toleranzen fordert. Dies entspricht einem unnötigen „golden plating“. Die Verordnung der Kommission (EU) 2016/403 vom 18. März 2016 sieht Toleranzen im Bereich von Gewichten mit erheblich höheren Werten vor. Wir sprechen uns dafür aus, dass dieser Umstand berücksichtigt wird.

Weiters wird die Verwendung von bordeigenen Wiegesystemen kritisch gesehen. Es darf jedenfalls zu keiner Verpflichtung kommen, diese Systeme nachträglich einzubauen.

Schließlich bestehen auch große Bedenken betreffend der Datensicherheit. Diese Wiegesysteme müssen in der Lage sein, zu jedem Zeitpunkt die Daten an die zuständige Behörde zu übermitteln. Es liegt wohl auf der Hand, dass diese Wiegesysteme entweder mittels Funk bzw. Internet die Daten von den Fahrzeugen aussenden werden. Sollten Hacker das Verschlüsselungssystem knacken, so können sie über jeden Transport Gewichtsdaten erheben. Somit können sie alle LKW einer bestimmten Firma „unter die Lupe“ nehmen und Rückschlüsse auf deren Tätigkeiten (bzw. auf deren Auslastung) ziehen.

Zu Z 50 - § 101a:

In § 101a dritter Absatz wird der Transportunternehmer zur Rechenschaft gezogen, wenn er Dokumente bekommt, die sich als falsch herausweisen. Weder das CMR noch das österreichische Recht schreibt vor, dass der Transportunternehmer vor Transportbeginn zu überprüfen hat, ob die übergebenen Dokumente tatsächlich echt sind und die entsprechenden Angaben der Wahrheit entsprechen. Dieser Punkt ist daher abzulehnen.

Eine Haftung des Spediteurs wird grundsätzlich kritisch gesehen, da dieser selbst auf die Informationen seiner Kunden angewiesen ist und die Container nicht gesondert selbst verwiegt und daher eine Haftung nicht übernehmen kann. Es sollte daher der für die Container-Beladung Zuständige zur Verantwortung gezogen werden.

Zusätzlich ist an dieser Stelle nochmals zu deponieren, dass bereits iZm SOLAS vom BMVIT versichert wurde, dass der Spediteur keine Verwaltungsstrafe zu befürchten hat.

Ist der Auftraggeber des Transportes ein Privater oder z.B. eine Abfallsammelstelle, so wird keiner dieser Warenversender eine Gewichtsangabe über die Güter, die sich im Container befinden, abgeben können. Es stellt sich daher die Frage, welche Vorstellungen das BMVIT zur Umsetzung dieser Rechtsvorschrift in der Realität hat. Seitens der Wirtschaftskammer Österreich wird deshalb die hier beschriebene Anforderung strikt abgelehnt.

Bei einem Leercontainer sollten die Angaben auf dem Typenschild ausreichend sein.

Zu Z 52 - § 102 Abs. 5 lit. i:

Die Mitführung weiterer Unterlagen in dem Kraftfahrzeug wird abgelehnt. Diese Dokumente sind in den elektronischen Dateien der Behörden einsehbar. Eine Vorlage vor Ort ist daher nicht notwendig.

Zu Z 55 - § 102a:

Grundsätzlich werden Bedenken gegen die Streichung von Abs. 5 und 6 erhoben. Wir fordern aber an dieser Stelle eine offizielle Darstellung - gleich ob im KFG oder in einem Erlass - zur Vorgangsweise betreffend Nachträge und Verwendung des Formblatts „lenkfreie Tage“ im Sinne der Clarification Note 7 der EU-Kommission.

Für diese Fälle muss endgültig Rechtssicherheit geschaffen werden.

Zu Z 60 - § 103c:

Gegen eine Umsetzung der Richtlinie über die technische Unterwegskontrolle in Bezug auf das Risikoeinstufungssystem kann wohl kein grundsätzlicher Einwand erhoben werden. Allerdings muss festgehalten werden, dass das Risikoeinstufungssystem im VUR in der Praxis nach Berichten von betroffenen Unternehmen fehlerbehaftet ist. Einerseits scheint es immer wieder zu Eingabefehlern der zuständigen Behörden zu kommen und andererseits scheint auch das System die Einstufung falsch zu berechnen, sodass es dazu kommt, dass eine hohe Risikoeinstufung ausgewiesen wird, obwohl keine Verstöße erfasst sind, die diese Einstufung rechtfertigen.

Zusätzlich hat das betroffene Unternehmen noch immer keine Möglichkeit, seine Risikoeinstufung zu beeinspruchen, d.h. es steht kein Rechtsmittel zur Verfügung, mit dem eine fehlerhafte Eintragung bekämpft werden kann. Dies ist umso gravierender, als das Risikoeinstufungssystem letztlich Auswirkungen auf die Zuverlässigkeit des Kraftverkehrsunternehmers als Konzessionsvoraussetzung haben kann.

Weiters ist es völlig unklar, wie die zwei Systeme der Risikoeinstufung für Verstöße gegen die Verordnung 561/2006 und die Verordnung 165/2014 einerseits und bei im Zuge von technischen Unterwegskontrollen festgestellten Mängeln andererseits zusammenspielen. Ziehen Verstöße in dem einen Bereich verstärkte Kontrollen im anderen Bereich nach sich? Können/sollen die Behörden zwischen den Verstößen unterscheiden? Es darf jedenfalls nicht dazu kommen, dass die Anzahl der Kontrollen weiter erhöht wird und dass Mehrfachkontrollen durch Polizei und Arbeitsinspektorat (nach dem AZG/ARG) in Zukunft „auf der Tagesordnung“ stehen. Wir gehen davon aus, dass der einschlägige Erlass vom 9.1.2014 ebenfalls angepasst werden wird.

Das Risikoeinstufungssystem mit seinen Auswirkungen auf die Zuverlässigkeitsbetrachtung der Unternehmer wird daher nach wie vor kritisch gesehen. Zahlreiche Fragen bleiben in diesem Zusammenhang nach wie vor offen und sind bis dato nicht gelöst worden:

- Wie kann die fehlerfreie Funktion des Risikoeinstufungssystems gewährleistet werden?
- Wer trägt dort Daten ein?
- Wer arbeitet mit diesen Daten?
- Welche Konsequenzen hat die Risikoeinstufung für den Unternehmer?
- In welcher Form bekommt der Unternehmer Auskunft aufgrund des § 103c Abs. 7 KFG (Unternehmen erhalten auf Anfrage Auskunft über ihre jeweilige Risikoeinstufung). Ist damit lediglich der „Ampelstatus“ gemeint? Schriftlich oder auch telefonisch. Gibt es den Plan einer elektronischen Abfrage mittels Unternehmer - PINS?
- Kann ich als Unternehmer die Zahl der eingetragenen Positivkontrollen abfragen?
- Gibt es eine Möglichkeit zu kontrollieren, ob eine Positivkontrolle durch den Polizeibeamten auch tatsächlich und richtig in das System eingepflegt wurde?

Weiters wäre es sinnvoll anzuregen, dass die von der EU-Kommission veröffentlichten Leitlinien zur Auslegung der Sozialvorschriften als verbindlich anzuwenden in das KFG aufgenommen werden sollten.

Deshalb sprechen wir uns dafür aus, die Anwendung des Risikoeinstufungssystems vorläufig auszusetzen, bis die technischen und prozeduralen Schwierigkeiten geklärt sind. Jedenfalls sollte eine Eintragung im Risikoeinstufungssystem in der Anfangsphase keine Konsequenzen haben, da die Einstufung ja auch immer eine relative ist und einige Unternehmen frühzeitig kontrolliert werden, während andere Unternehmen noch keine Kontrolle hinter sich haben.

Zu Z 64 - § 114a und 114b:

- **§ 114a Abs. 1 letzter Satz:**

Die Berechtigung, Ausbildungen für die Klasse AM durchzuführen, wird nicht im KFG, sondern ausschließlich in § 18 iVm § 11 Abs. 3, 4 und 5 FSG geregelt. Daher ist zu bezweifeln, dass die Kontrolle des ausschließlich im FSG vorgeschriebenen Ausbildungsganges für AM im KFG geregelt werden kann.

„Vereine von Kraftfahrzeugbesitzern“ unterliegen keiner Ausbildungsbewilligung nach dem KFG und auch nicht der Fahrschulinspektion. Dafür spricht auch der Wortlaut des § 114b Abs. 2, 1. Satz, wo ausdrücklich nur von Fahrschulinspektionen nach § 114 Abs. 7 die Rede ist. Davon sind nur Fahrschulen, aber keine Vereine von Kraftfahrzeugbesitzern oder Schulen umfasst.

Nach § 18 Abs. 1 Z 2 darf jede Schule die Theoretische Ausbildung und Prüfung für AM durchführen. Die Schulen benötigen keinerlei zusätzliche Bewilligung für die Tätigkeiten, offenbar sind hier auch keinerlei Kontrollen geplant. Darin ist eine Gleichheitswidrigkeit zu erkennen, die abgelehnt wird.

Wir unterstützen daher die rechtliche Vorgabe, dass alle Institutionen, die berechtigt sind, die AM-Ausbildung (Schulen, Autofahrerklubs) und die Mehrphasenausbildung anzubieten, von dieser Datenbank erfasst werden müssen.

- **§ 114a Abs. 2:**

Bei der Angabe „§ 114b Abs. 1 Z 3“ ist Z 3 durch Z 5 zu ersetzen, da dort die Daten der Betreiber von Mehrphasenausbildungsplätzen zu finden sind.

- **§ 114a Abs. 3:**
Übersehen wurde, dass nach § 18 Abs. 1 Z 2 jede Schule die Theoretische Ausbildung und Prüfung durchführen darf. Diese Schulen sind bei der Erfassung der Daten nicht genannt. Dies stellt eine Gleichheitswidrigkeit dar.
- **§ 114b Abs. 1 Z 1 lit. a bis e:**
Die in diesen Ziffern von den Behörden zu verarbeitenden und zu speichernden Daten sind bereits bei den Behörden vorhanden. In lit. e erfolgt der Bezug der anzugebenden Bediensteten zur jeweiligen Fahrschule. Allerdings fehlt hier das einzutragende Geburtsdatum.
- **§ 114b Abs. 1 Z 1 lit. e:**
Da im Sommer der Personalbedarf erheblich höher ist als in den Wintermonaten, ändert sich die Anzahl der Fahrlehrer im Sommer regelmäßig. Die Schülerzahl kann in den meisten Fällen nicht im Vorhinein genau kalkuliert werden. Diese Änderungen sind bereits jetzt mit einem großen administrativen Aufwand verbunden und würden zu einem noch größeren Aufwand mit höheren Kosten führen. Derzeit können der Personalstand und die An- und Abmeldung jederzeit bei den Gebietskrankenkassen abgefragt werden. Dieser Zusatzaufwand für Fahrschulbetreiber ist daher nicht nachvollziehbar und wird abgelehnt.
- **§ 114b Abs. 1 Z 1 lit. f:**
Diese Bestimmung gehört unserer Meinung nach gestrichen, da die Angabe dieser Daten über die in der Fahrschule beschäftigten Fahr(schul)lehrer noch einmal in § 114b Abs. 2 und 3 abgefragt werden. Zu den Mitarbeiterdaten bezüglich Fahrlehrer und Fahrschullehrer ist hervorzuheben, dass es sich dabei um personenbezogene und zum Teil vertrauliche Daten handelt.
- **§ 114b Abs. 1 Z 1 lit. g:**
Im vorliegenden Entwurf wird nicht genau spezifiziert, welche Daten beim „Preisvergleich“ von Fahrschulen gefordert werden sollen. In den Erläuterungen sollen lediglich „die gem. § 114b Abs. 1 Z 1 lit. e genannten Daten bezüglich Preisvergleich von Fahrschulen die Grundlage für einen österreichweit einheitlichen Preisvergleich („KursChecker“) bilden“.

Bei dieser Regelung stellt sich zunächst die Frage, ob damit nicht ein unzulässiger Eingriff in die verfassungsrechtlich geschützte Erwerbsfreiheit vorliegt. Die Verpflichtung wäre viel weitgehender als zum Beispiel die Angabe zu einfach darstellbaren Spritpreisen. Die Darstellung der Preise einer Fahrschule, also einer Dienstleistung mit unterschiedlichen Merkmalen, gestaltet sich äußerst schwierig. Die Tarife der einzelnen Fahrschulen sind zu komplex, um sie nur in Zahlen, ohne umfangreiche Ergänzungen anbringen zu können, auszudrücken.

Die Angabe vergleichbarer Preise ist praktisch unmöglich und die Überprüfbarkeit der Richtigkeit der angegebenen Zahlen wäre nicht gewährleistet. Es gibt immer wieder Änderungen in der Kalkulation. Es wäre mit einem großen Zusatzaufwand für die Fahrschulbetreiber verbunden, wenn sie Preiserhöhungen und Senkungen in das System einspeisen müssten.

Qualitätsorientierte Fahrschulen bieten zum Beispiel beim Theorieunterricht Voting-Systeme, beim Praxisunterricht gibt es Videobegleitung mit Nachbesprechungen und es kommen auch unterschiedliche Fahrzeuge zum Einsatz. Es ist daher nur eine Kalkulation auf der Ebene der einzelnen Angebote möglich, man kann sich nicht nur an Mindeststandards orientieren. Die Ausbildung in guten Fahrschulen würde dadurch nach unten nivelliert, weil ein Leistungspaket künstlich beschrieben werden müsste. Dieses Mindestpaket existiert in keiner Fahrschule. Qualitätsfahrschulen müssten sich als Fahrschulen mit niedrigerem Standard outen, den sie gar nicht anbieten.

Da das oberste Ziel eine gute Ausbildung im Sinne der Verkehrssicherheit ist und sein sollte, würde dieser gesetzlich implementierte KursChecker zu Preisdumping auf Kosten der Kunden führen. Auch das Ost-West-Gefälle bezüglich der Lebenserhaltungskosten kann dabei nicht berücksichtigt werden, was für die Fahrschulen im Westen einen Nachteil bringen würde.

Überdies enthält ein Preisvergleich keine Aussage über Qualitätssicherung und ist daher abzulehnen. Preisveränderungen können nicht abgebildet werden. Die Notwendigkeit eines Preisvergleiches müsste fundiert begründet werden und der Verwendungszweck dieser Angaben abgefragt werden. Auch die Verantwortung für die Richtigkeit dieser Angaben ist zu hinterfragen.

Zusammenfassend ist auszuführen, dass es sich beim KursChecker um eine freiwillige Angabe von Fahrschulpreisen handelt. Diese Datenbank bildet ein Angebot ab, das so gesetzlich nicht verlangt wird.

Zu beachten wäre, dass die Preise möglicherweise in Vergleich zu Prüfungsstatistiken gestellt werden sollen. Die Erfolgsquoten einer Fahrschule sind aber nicht steuerbar, da die Landesregierungen den Prüfern oftmals die Erfolgsquoten vorgeben. In einigen Bundesländern ist erkennbar, dass gewisse Unterschiede im Niveau der Ausbildung bestehen. Die Landesregierungen streben daher trotz unterschiedlichem Ausbildungsniveau einheitlich 10 % Durchfallsrate an. Dadurch gibt es keine Aussage zur Qualität der Ausbildung. Erst wenn der Fahrschüler perfekt vorbereitet ist, wird er auf die Prüfliste gesetzt und die Fahrschule treibt die Erfolgsquote so in die Höhe. Die Angabe von Preisen liefert keine Aussage über Qualitätssicherung. Der Preis ist außerdem ungeeignet, in die Kontrolltätigkeit der Fahrschulinspektion einbezogen zu werden.

Überdies ist die Erfassung von Preisen und die Errichtung eines „KursCheckers“ eine privatwirtschaftliche Angelegenheit, wobei die Kalkulation der Preise einzig und allein im Einflussbereich des Unternehmers liegen muss. Es ist praktisch nicht möglich, einen fairen Preisvergleich anzustellen, da zum Beispiel die Grundstückspreise und Mieten in den verschiedenen Bundesländern verschieden hoch sind. Kleine Fahrschulen im ländlichen Raum mit etwa 300 Fahrschülern müssen die gleiche Infrastruktur vorweisen wie Fahrschulen mit 1000 Schülern jährlich. Schon deshalb ist die Preiskalkulation für den Führerschein auch von der Schüleranzahl abhängig. Weiters sind auch die Gehälter der Arbeitnehmer in den Fahrschulen unterschiedlich gestaltet, da manche Fahrschulen überwiegend Mitarbeiter im alten Abfertigungssystem beschäftigen.

Wir gehen davon aus, dass keinerlei Daten der Fahrschuldatenbank von den Fahrschulen eingegeben werden. Auch die Daten über die Preise sollten sich die Behörden selbst beschaffen.

- **§ 114b Abs. 1 Z 1 lit. h:**
Es ist unklar, was unter „Anmerkungen zu festgestellten Abweichungen der erfassten Daten“ zu verstehen ist. Entweder werden Ergebnisse festgestellt und/oder werden die Daten berichtigt.
- **§ 114b Abs. 1 Z 2:**
Das „Datum des Ausbildungsbeginns“ wird in § 116 KFG nicht beschrieben. Was soll hier zu welchem Zweck erfasst werden? Dasselbe gilt für § 114b Abs. 1 Z 3.
- **§ 114b Abs. 1 Z 4 lit. a:**
Es ist auffällig, dass das von Fahrschulen geforderte Datenvolumen in § 114b Abs. 1 Z 1 lit. a bis h weitaus umfangreicher ist als das der Vereine von Kraftfahrzeugbesitzern in § 114b Abs. 1 Z 4 lit. a bis d. Hier sollte eine Gleichstellung zwischen Fahrschulen und Vereinen von Kraftfahrzeugbesitzern vorgenommen werden. Es sind die Namen und die Adresse der einzelnen Ausbildungsstellen anzugeben, obwohl nur von einer Ausbildungsstelle jeweils die Rede sein dürfte. Der in § 114b Abs. 1 Z 1 lit. g vorgesehene Preisvergleich, der bei den Fahrschulen gefordert wird, sollte auch in § 114b Abs. 1 nach Z 4d bei den Vereinen von Kraftfahrzeugbesitzern eingefügt werden.
- **§ 114b Abs. 1 Z 5:**
In § 114b Abs. 1 Z 5 sollte in lit. a nicht der Name des Betreibers, sondern der Ausbildungsverantwortliche von der Mehrphasenkommission erfasst werden. Auch bei den Daten der Betreiber von Mehrphasenausbildungsplätzen fällt auf, dass von der Mehrphasenkommission weniger Daten zu erfassen sind als bei den Fahrschulen. Deswegen sollte die in § 114b Abs. 1 Z 1 lit. a bis h vorgesehenen Daten auch bei den Betreibern von Mehrphasenausbildungsplätzen erfasst werden. Es fehlt hier zum Beispiel das Datum des Ablaufes der Anerkennung durch die Mehrphasenkommission. Auch bei den Instruktoren sollten die Daten zu Ablauf bzw. Entzug der Instruktorenqualifikation eingegeben werden müssen.
- **§ 114b Abs. 2:**
Alle Daten, die im Zuge einer Fahrschulinspektion festgehalten werden, sind jedenfalls von der Behörde zu erfassen. Deshalb ist in der Überschrift in § 114b Abs. 2 „durch die Behörde“ zu ergänzen. Über die Daten des Lehrpersonals verfügt die Behörde bereits jetzt.

Die in §114b Abs. 2 Z 2 lit. e „Art und Zeiträume der Anstellung“ sind nicht konkretisiert. Da ausschließlich ein reguläres Angestelltenverhältnis in Betracht kommt, ist nicht klar, weshalb z.B. die Namen des Aushilfspersonals bei tageweiser Anstellung der Behörde in einer Liste genannt werden sollen. Bei den Sozialversicherungsträgern sind diese ohnehin erfasst. Die Verbindung mit den vorab an die Bezirksverwaltungsbehörden gemeldeten Daten des Lehrpersonals erfolgt über die vorzulegenden Aufzeichnungen (Tagesnachweisen).

Auch die in §114b Abs. 2 Z 2 lit. f geforderten „Anmerkungen zu festgestellten Abweichungen“ sind nicht konkretisiert.

Die Meldung der Daten des Fahrzeugbestandes (§ 114b Abs. 2 Z 3) der Fahrschule stellt insoweit einen hohen administrativen Aufwand dar, da sämtliche Schulfahrzeuge auch schon derzeit bei der Verwaltungsbehörde gemeldet werden müssen. Die Voraussetzung für Schulfahrzeuge (z.B. Doppelpedalerie) müssen ohnehin gesetzeskonform vorliegen. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage, welche Daten zur „Überprüfung von Schulfahrzeugen“ eingegeben werden sollen.

Abgesehen davon, dass wir die Eingabe von Daten zu Fahrzeugen für anachronistisch erachten (fragwürdiger Nutzen der bereitgestellten Information), gehen wir davon aus, dass Fahrzeuge der Behörde gemeldet werden und damit automatisch in der Datenbank der Behörde aufscheinen.

- **§ 114b Abs. 3:**

In diesen Katalog von berechtigten Personen bzw. Organen sollten auch die Fahrschulen aufgenommen werden, damit sie auf die in der Fahrschuldatenbank gespeicherten Daten Zugriff haben und Einsicht nehmen können.

Z 65 - § 122 Abs. 5:

Es macht weiterhin Sinn, die Protokolle der Behörde zu übermitteln, da die richtige Führung der Protokolle nach wie vor der Kontrolle der Behörde bedarf. Ein Entfall der behördlichen Kontrolle wäre für eine sinnvolle Qualitätssicherung kontraproduktiv. Der Anreiz für Fahrschüler, Fahrtenprotokolle vollständig und richtig zu führen, würde bei Wegfall der behördlichen Kontrolle geschmälert werden.

Zusammenfassend ist auszuführen, dass nichts gegen eine sinnvolle Fahrschulinspektion im Sinne der Qualitätssicherung spricht. Aber es kann und darf nicht sein, dass dieses Projekt mit einem immensen Mehraufwand für die Fahrschulen verbunden ist. Insgesamt gesehen werden die Fahrschulen einer zusätzlichen Kontrolle durch die Behörde unterzogen, die mit Qualitätssicherung nur noch wenig zu tun hat. Keinesfalls aber kann ein Preisvergleich für Fahrschulen Gegenstand der behördlichen Kontrolle sein.

Die Ablagepflicht von Begleiterprotokollen in der Fahrschule mit Überprüfpflicht für die Fahrschulen (Übergang der Verantwortung von Behörde auf Fahrschule) wird massiv abgelehnt. Eher sollte die Richtigkeit der Protokolle durch Unterschrift der Eltern (Begleiter) bestätigt werden und eine Strafbestimmung für Eltern eingeführt werden.

Zu Z 66 - § 131:

Mit § 131 Abs. 3 werden der ASFINAG weitere Aufgaben zugeordnet. Diesem Punkt kann solange nicht zugestimmt werden, solange das BMVIT nicht genau definiert hat, um welche Aufgaben es sich handelt. Da die ASFINAG eine eigenständige Aktiengesellschaft ist (so wird argumentiert, wenn es um die Dividendenzahlung an das BMVIT geht), kann sie schlecht als „verlängerter Arm“ für das BMVIT weitere hoheitliche Aufgaben übernehmen, so wie es eine nachgeordnete Dienststelle tun könnte. Außerdem stellt sich die Frage, ob diese Aufgaben mit dem Betriebszweck der ASFINAG vereinbar sind.

Zu Z 70 - § 134 Abs. 1b:

In dieser geplanten Strafbestimmung werden nun auch, entsprechend der Vorgaben der VO (EU) 2016/403 schwerste Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten, gegen die vorgesehene Benutzung des Fahrtenschreibers bzw. gegen die vorgesehene Verwendung von Fahrerkarten usw. geahndet.

Wir sehen die in der vorgesehenen Bestimmung festgesetzten Mindeststrafen (z.B. bei einem schweren Verstoß mindestens € 300.- und bei einem schwersten Verstoß € 400.-), können jedoch keine Deckelung des Strafrahmens finden.

Bei den korrespondierenden Strafbestimmungen in § 28 Abs. 6 AZG und § 27 Abs. 2b ARG sind diverse Höchstgrenzen für die Bestrafung eingeführt worden. Die höchste Höchstgrenze beläuft sich sowohl bei AZG als auch ARG auf € 3.600.-

Wir sprechen uns daher dafür aus, dass auch in der Bestimmung des § 134 Abs. 1b eine Höchstgrenze eingeführt wird.

Weiters sprechen wir uns gegen die Festlegung einer Mindeststrafe für schwerste Verstöße in der Höhe von € 400 aus. Bisher wurden dieselben Verstöße nach EU-Recht als schwere Verstöße mit entsprechender Mindeststrafe behandelt. Eine Erhöhung ist daher sachlich nicht gerechtfertigt und auch nicht durch EU-Recht zwingend vorgegeben.

Durch das Festsetzen einer Mindeststrafe, welche ausnahmslos gilt, wird das geforderte Prinzip „Ermahnen/Beraten statt Strafen“ ausgehebelt, auch unabhängig vom Verschulden (zB: Eislast am Fahrzeugrahmen, Aufnahme von Feuchtigkeit des Ladeguts,...). Wir fordern daher bei einer erstmaligen Übertretung der Vorschriften und zumindest bei geringem Verschulden (wenn auch im Wiederholungsfall) die Möglichkeit der Behörde eine bloße Ermahnung aussprechen zu können, dies vor allem in Anbetracht der drohenden höheren Risikoeinstufung, welche auch den Werkverkehr trifft.

Zusätzlich vertreten wir die Ansicht, dass die Höhe der Strafen in keinem Verhältnis zu Strafhöhen bei anderen Delikten im österreichischen Recht und zu den bezahlten Kollektivverträgen stehen.

Wir ersuchen um folgende weitere Ergänzungen bzw. Anpassungen im Kraftfahrgesetz:

§ 4:

Im Zuge der Überarbeitung dieser Bestimmung fordern wir die Änderung von Absatz 7a. Es ist dringend notwendig, die Begrenzung auf 100 km Luftlinie für 44 t hzG für die Bereiche Milch- und Rundholztransporte zu streichen. Es handelt sich hierbei um nicht verlagerbare Verkehre. Die 100km-Grenze ist willkürlich gewählt und in der Praxis oft nicht einhaltbar.

Absatz 7a soll daher wie folgt geändert werden:

Bei Kraftwagen mit Anhängern darf die Summe der Gesamtgewichte sowie die Summe der Achslasten 40 000 kg, im Vorlauf- und Nachlaufverkehr 44 000 kg, und beim Transport von Rundholz aus dem Wald oder bei der Sammlung von Rohmilch bis zum nächstgelegenen technisch geeigneten Verladebahnhof oder zu einem Verarbeitungsbetrieb, wenn die hintere Achse des Anhängers mit Doppelbereifung oder einer der Doppelbereifung gleichwertigen Bereifung ausgerüstet ist oder beide Fahrzeuge jeweils mehr als zwei Achsen haben, 44 000 kg nicht überschreiten. Die größte Länge von Kraftwagen mit Anhängern darf 18,75 m, von Sattelkraftfahrzeugen jedoch 16,5 m nicht überschreiten.

§ 27:

Mit Streichung des § 2 Abs. 1 Z 31 a entfällt die Definition „Gewicht des Fahrzeuges im fahrbereiten Zustand“.

Die Angaben an der rechten Außenseite (N2, N3, T, M2, M3, O3, O4) nach § 27 Abs. 2 „Vorgeschriebene Information betreffend Eigengewicht sowie höchste zulässige Nutzlast“ sind nach wie vor erforderlich. Daher sollten die Inhalte der Aufschrift (§ 27) generell dem - in der EU-Verordnung 19/2011 Anhang 1 Teil A angeführten - „Fabrikschild“ entsprechen.

§ 57c Abs. 5 Z 7:

Wir ersuchen um Ergänzung: „7. die gemäß § 57a ermächtigten Stellen auf die ihnen zugewiesenen Nummernkreise und Plaketten und auf die gespeicherten Gutachten im Falle der Ausstellung eines Duplikatgutachtens bzw. einer Ersatzplakette“ und begründen dies mit der Notwendigkeit des Einblickes in die Datenbank, um eine wichtige Ausstellung von Duplikat-Gutachten oder Ersatzplakette zu gewähren.

Weiters fordern wir die rasche Umsetzung unserer nicht nur im Zuge der Begutachtung der letzten KFG-Novellen eingebrachten, seit langem bestehenden Vorschläge (siehe Anlage).

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Stellungnahme und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

Dr. Christoph Leitl
Präsident

Mag. Anna Maria Hochhauser
Generalsekretärin

