

Bericht

des Ausschusses für Verkehr

über den Beschluss des Nationalrates vom 6. Juli 2026 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird (42. KFG-Novelle)

Die Abgeordneten Mst. Joachim Schnabel, Wolfgang Moitzi, Dominik Oberhofer, Kolleginnen und Kollegen haben den dem gegenständlichen Beschluss des Nationalrates zugrundeliegenden Initiativantrag am 11. Juni 2026 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Zu den Z 1, 4, 8 und 9 (§ 24 Abs. 2 Z 2, § 24a Abs. 2 lit. b, § 30a Abs. 9a, § 40 Abs. 1 lit. a, § 47 Abs. 1a und 4, § 87 Abs. 1 und § 123a Abs. 2 Z 2):

Die Änderung in § 24 Abs. 2 Z 2, § 24a Abs. 2 lit. b, § 30a Abs. 9a, § 40 Abs. 1 lit. a, § 47 Abs. 1a und 4, § 87 Abs. 1 und § 123a Abs. 2 Z 2 erfolgt aufgrund der Neuorganisation der Bundesfinanzverwaltung und stellt eine Anpassung an die Begriffe des § 49 Bundesabgabenordnung BGBl. Nr. 194/1961 idF BGBl. I Nr. 99/2020 dar. Der Austausch der Begrifflichkeiten soll lediglich klarstellend wirken. Insbesondere soll sich der aus den bisher gebrauchten Begrifflichkeiten ‚Finanzverwaltung‘ und ‚Finanzbehörden‘ ergebende Geltungsbereich durch die Anpassung nicht erweitern. Die geänderte Begrifflichkeit soll vielmehr als Negativabgrenzung zu den Abgabenbehörden der Länder und Gemeinden dienen. Da der Bundesminister für Finanzen gemäß § 49 Z 1 lit. a BAO ein Teil der Bundesfinanzverwaltung ist, wird dieser neben den anderen Einrichtungen der Bundesfinanzverwaltung nicht mehr gesondert angeführt.

Zu Z 2 (§ 24 Abs. 5b):

Um die Revisionen der ermächtigten Stellen durch den Landeshauptmann zu erleichtern, wird den ermächtigten Stellen die elektronische Erstellung der Prüfnachweise und die Erfassung der dafür erforderlichen Daten in elektronischer Form auferlegt.

Die erfassten Daten sind fünf Jahre lang aufzubewahren und dem Landeshauptmann für Revisionen zugänglich zu machen.

Zu Z 3 (§ 28b):

Da jedenfalls als Voraussetzung für die Zulassung ein positives Gutachten gemäß § 57a vorliegen muss, kann diese Redundanz im Rahmen der Eingabe der Genehmigungsdaten in die Genehmigungsdatenbank im Sinne einer Verwaltungsvereinfachung entfallen.

Zu Z 5 und Z 6 (§ 37 Abs. 2 lit. a und Abs. 2b):

Für Fahrzeuge der Klassen M, N und O ersetzt die Übereinstimmungsbescheinigung in elektronischer Form gem. Artikel 37 VO (EU) 2018/858 die Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform. Die Übereinstimmungsbescheinigung in elektronischer Form soll zusammen mit der Zulassungsbescheinigung Teil II das Genehmigungsdokument bilden. Die beiden Dokumente können jedoch nicht physisch miteinander verbunden werden.

Zu Z 7 (§ 40 Abs. 4):

Im fünften Satz wird der Fall ergänzt, dass ein sog. Sondertransport ohne Bewilligung durchgeführt worden ist. Auch in diesem Fall ist die erforderliche Verlässlichkeit nicht gegeben.

Zu Z 10 (§ 48 Abs. 1):

Aufgrund operativer Notwendigkeit und aus einsatztaktischen Gründen ergibt sich der Bedarf für ein schnelles Wechseln von Deckkennzeichen auch bei Fahrzeugen der Militärpolizei und der militärischen Nachrichtendienste sowie der Bundesfinanzverwaltung.

Auch im Bereich der Militärpolizei und der militärischen Nachrichtendienste ist die Notwendigkeit gegeben, für die in diesem Bereich eingesetzten Heeresfahrzeuge aus Gründen des Eigenschutzes und zur effektiven Erfüllung der durch das Militärbefugnisgesetz (MBG), BGBl. I Nr. 86/2000, zugewiesenen Aufgaben des militärischen Eigenschutzes und der nachrichtendienstlichen Abwehr im Rahmen von operativen Maßnahmen mehrere Deckkennzeichen verschiedener Zulassungsbehörden zuweisen zu können.

Zu Z 11 (§ 48 Abs. 1b):

Im Zusammenhang mit dem Neapel-II-Übereinkommen ist die Frage der Zulässigkeit der Verwendung von Deckkennzeichen auf zivilen Dienstfahrzeugen von ausländischen Zollverwaltungen, die zur verdeckten Ermittlung in Form von grenzüberschreitenden Observationen eingesetzt werden, aufgetreten. Bei der grenzüberschreitenden Bekämpfung des Zollbetruges kann es in bestimmten Fällen zweckmäßig und erforderlich sein, dass nach Abstimmung zwischen den Zentralen Koordinierungsstellen zweier Vertragsstaaten Fahrzeuge aus dem anderen Staat mit heimischen Deckkennzeichen zur verdeckten Ermittlung (Observation) eingesetzt werden. In Anlehnung an den § 48 Absatz 1a KFG wird es aus Gründen der Zweckmäßigkeit für notwendig erachtet, eine klare Regelung im KFG betreffend Deckkennzeichen für Fahrzeuge ausländischer Zollverwaltungen zu schaffen, um u.a. auch Probleme im Zusammenhang mit Unfällen zu verhindern.

Es wird daher eine entsprechende Bestimmung eingefügt, wonach über Antrag des BMF Deckkennzeichen auch zur Verwendung auf Fahrzeugen ausländischer Zollverwaltungen, welche über keine österreichische Zulassung verfügen, und auch nicht als in Österreich zugelassen gelten sollen, zulässig sein soll. Weiters wird auch eine ausdrückliche rechtliche Grundlage für den umgekehrten Fall geschaffen, dass von ausländischen Zollbehörden auf Grund von zwischenstaatlichen Vereinbarungen, die vom Bundesminister für Finanzen geschlossen werden können, zur Verfügung gestellte Kennzeichen (Deckkennzeichen) vorübergehend von im Inland zugelassenen Fahrzeugen des Zolldienstes Österreich verwendet werden dürfen.

Zu Z 12 (§ 56 Abs. 1a):

§ 56 Abs. 1 regelt die besondere Überprüfung von Fahrzeugen durch die Behörde, bei denen Bedenken hinsichtlich deren Zustandes bestehen. Grundsätzlich sind für diese Amtshandlungen die Bezirkshauptmannschaften/LPD gemäß § 123 Abs. 1 zuständig.

In § 56 Abs. 1a ist vorgesehen, dass die Vorladung von Fahrzeugen, die älter als 12 Jahre sind, auf den Landeshauptmann übertragen werden kann.

Diese Vorgangsweise hat sich sehr gut bewährt und daher soll die Übertragungsmöglichkeit auf sämtliche Fälle des § 56 Abs. 1 ausgedehnt werden.

Zu Z 13 und Z 14 (§ 57a Abs. 3):

Aktuell müssen Fahrzeuge, die unter die Regelung des § 57a Abs. 3 Z 3 Kraftfahrzeuggesetz (KFG) fallen, drei Jahre nach der ersten Zulassung, zwei Jahre nach der ersten Begutachtung und danach jährlich (3:2:1-Regelung) zur wiederkehrenden Begutachtung. Dabei handelt es sich um Kraftfahrzeuge der Klasse L und der Klasse M1, ausgenommen Taxis, Rettungs- und Krankentransportfahrzeuge, sowie um Zugmaschinen und Motorkarren jeweils mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, aber nicht mehr als 40 km/h, selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Transportkarren jeweils mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h aber nicht mehr als 40 km/h, Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf und die ein höchstes zulässiges Gesamtgewicht von nicht mehr als 3.500 kg aufweisen und landwirtschaftliche Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 40 km/h überschritten werden darf.

Österreich weist damit im EU-Vergleich für die Klasse M1 neben Kroatien, Lettland, Bulgarien, Schweden und Polen die höchste Prüfhäufigkeit wiederkehrender Begutachtungen auf. Die Klasse L betreffend haben nur Kroatien und Polen eine höhere oder gleich hohe Prüfhäufigkeit als Österreich. Frankreich, Belgien, Irland, Niederlande und Finnland sehen überhaupt keine wiederkehrende Begutachtung für Kraftfahrzeuge der Klasse L vor. Deutschland, Lettland, Bulgarien und Rumänien sehen ein fixes zweijähriges Intervall vor und sind damit gerade bei älteren Fahrzeugen deutlich weniger streng als die neue österreichische Regelung des § 57a Abs. 3 Z 3, welche nach 10 Jahren eine jährliche Überprüfung vorsieht.

Die Prüfindteralle sollen daher von derzeit 3:2:1-Jahren auf 4:2:2:1-Jahre ausgeweitet werden. Damit wird eine erhebliche Erleichterung und eine spürbare Entbürokratisierung für alle betroffenen Fahrzeughalter umgesetzt.

Gerade im Hinblick auf die Verkehrssicherheit erfolgt die Anpassung der Prüfindteralle mit Augenmaß und erhöht sich die Prüfhäufigkeit mit dem Alter der Fahrzeuge bis hin zur jährlichen Überprüfung für Fahrzeuge älter als zehn Jahre. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die Anzahl und der Schweregrad der Mängel mit dem Fahrzeugalter in der Regel zunimmt bzw. ältere Fahrzeuge ganz allgemein anfälliger sind für Mängel.

Neben der Überprüfung im Rahmen der wiederkehrenden Begutachtung werden die Fahrzeuge auch bei den von den Herstellern vorgeschriebenen Serviceterminen regelmäßig kontrolliert, weisen moderne Fahrzeuge die Lenker/Halter mit Serviceterminanzeigen und Verschleißwarnungen auf notwendige Wartungstermine hin und sind Garantieleistungen der Hersteller in der Regel an die Einhaltung der vorgegebenen Servicetermine gebunden. Zusätzlich werden bei den zweimal im Jahr stattfindenden Terminen zum Wechsel der Sommer- bzw. Winterräder von den Werkstätten oder Reifendiensten die Reifen auf allfällige Schäden, Abnutzung oder sonstige Verschleißerscheinungen kontrolliert und sind daher insgesamt betrachtet negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit nicht zu erwarten.

Aufgrund der Vorgaben der Richtlinie 2014/45/EU muss die Regelung über den Toleranzzeitraum für die Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung angepasst werden und ist die Beibehaltung des derzeitigen 4-monatigen Toleranzzeitraumes für Fahrzeuge, die nunmehr unter die 4:2:2:1-Regelung fallen, nicht möglich. Gemäß Art. 5 Abs. 3 der Richtlinie 2014/45/EU dürfen die Zeitabstände des Art. 5 Abs. 1 für die jeweils nächste Prüfung nicht überschritten werden.

Dies soll zum Anlass genommen werden, den Toleranzzeitraum für alle Fahrzeuge zu vereinheitlichen. Um weiterhin ausreichend Flexibilität zu ermöglichen, wird nunmehr für alle Fahrzeuge festgelegt, dass die Begutachtung – ohne Wirkung für den Zeitpunkt der nächsten Begutachtung – auch in einem Zeitraum von vier Monaten vor dem vorgesehenen Begutachtungsmonat vorgenommen werden kann.

Zu Z 15 und Z 16 (§ 57a Abs. 4 und 4a):

Da die Gutachten mittlerweile in der Begutachtungsplakettendatenbank (ZBD) gemäß § 57c KFG gespeichert werden, kann die bisherige Regelung, dass eine zweite Ausfertigung des Gutachtens von den zur Begutachtung Ermächtigten fünf Jahre lang aufzubewahren und den mit Angelegenheiten des Kraftfahrwesens befassten Behörden auf Verlangen vorzulegen ist, entfallen.

Zu Z 17 (§ 57a Abs. 6):

Der bisherige erste Satz mit dem Verweis auf eine im § 57 Abs. 6 angeführte Bestätigung ist obsolet und kann entfallen. In § 56 Abs. 5 KFG gibt es ohnedies eine Regelung betreffend die Anbringung einer Begutachtungsplakette im Zuge einer besonderen Überprüfung gemäß § 56.

Im zweiten Satz erfolgen die erforderlichen redaktionellen Anpassungen aufgrund des Entfalles des ersten Satzes.

Zu Z 18 (§ 57c Abs. 5 Z 8):

Der den Abgabenbehörden des Bundes, dem Amt für Betrugsbekämpfung sowie der Österreichischen Gesundheitskasse (ÖGK) und der Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau (BVAEB) gewährte Zugriff auf die in der Begutachtungsplakettendatenbank gespeicherten Fahrzeugdaten zu Kennzeichen und Kilometerstand ermöglicht derzeit nur einen partiell gegebenen und in diesen Fällen beschränkten Prüf- und Kontrollrahmen. Zur effizienten Wahrnehmung der den genannten Behörden übertragenen Aufgaben, soll zukünftig auch die Möglichkeit des Zugriffs, der Speicherung und Verarbeitung der in der Begutachtungsplakettendatenbank gespeicherten Fahrzeugdaten zu Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN), Fahrzeug-ID, Fahrzeugklasse, Prüfergebnis, Status, Betriebsstunden, Firmenname, Datum der Begutachtung, Begutachtungsstellennummer, Gutachtennummer und Gutachtenart geschaffen werden. So ist es aus Sicht der genannten Stellen unerlässlich verschiedenste Datenarten zur Verfügung zu haben, da diese Informationen für die Beurteilung von diversen steuerlich relevanten Sachverhalten unentbehrlich sind.

So sind die Fahrzeug-ID und Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) essentiell für die eindeutige Identifikation eines Kraftfahrzeuges. Das Datum der Begutachtung lässt wiederum Rückschlüsse auf den Zustand des Kraftfahrzeuges zu, während der Kilometerstand für die Beurteilung von NoVA-Thematiken wie Eigenimport oder Vergütung gebraucht wird. Darüber hinaus sind im Rahmen der steuerlichen Prüfung Kilometerstand und Betriebsstunden wesentlich, um die private von der betrieblichen Nutzung effektiv abgrenzen zu können. Die Fahrzeugklasse gibt generell darüber Auskunft, ob eine NoVA-Pflicht vorliegt oder nicht. Für die Feststellung, ob ein Fahrzeug eine gültige Begutachtungsplakette gemäß § 57a

KFG besitzt, wird der Status des Kraftfahrzeuges benötigt, da dieser ebenfalls zur Prüfung von NoVA-Vergütungsanträgen benötigt wird. Aufgrund der hohen Anzahl an Fahrzeugdaten ist auch die Gutachtenart in Verbindung mit der Fahrzeugklasse und dem Fahrzeugstatus essentiell, um die tatsächlich benötigten Fahrzeugdaten effektiv herausfiltern zu können. Neben dem Status des Kraftfahrzeuges ist das Prüfergebnis bei NoVA-Vergütungen notwendig, um eruieren zu können, ob das betroffene Kraftfahrzeug über eine gültige Begutachtungsplakette verfügt. Der Firmenname lässt einen Abgleich mit dem Namen des Verkäufers/Verbringers bzw. dem Namen des Käufers zu. Die Gutachtennummer sowie die Begutachtungsstellennummer bieten Informationen, welche im Rahmen der Betriebsprüfung für die Klärung von steuerlichen Sachverhalten hilfreich sind.

Das Zusammenführen der unterschiedlichen Daten, u.a. auch aus der Begutachtungsplakettendatenbank, ist daher unentbehrlich, um Sachverhalte, welche einen Kraftfahrzeug-Bezug aufweisen, steuerrechtlich beurteilen zu können, da die Datenbanken in Kombination zweckmäßige Lösungen bieten. Die Daten aus der Begutachtungsplakettendatenbank werden in der steuerlichen Prüfung benötigt, um etwa die private Nutzung des Fahrzeugs auszurechnen, Fahrtenbücher abzugleichen oder einen Sachbezug zu bestimmen.

Es ist daher sowohl aus fachlicher und organisatorischer Sicht bzw. ebenfalls auf technischer Ebene notwendig, die angeführten Datenarten aufzunehmen, um weiterhin die schnelle und effiziente Abhandlung von Sachverhalten mit Kraftfahrzeug-Bezug durch die Finanzverwaltung zu gewährleisten.

Zu den Z 19 und 41 (§ 79 und § 132 Abs. 38):

Der bisherige zweite Satz des § 79 wurde im Juli 2024 eingeführt, um Rechtssicherheit für geflüchtete Personen aus der Ukraine hinsichtlich ihrer Fahrzeuge zu schaffen. Damit wurde die bis dahin erlassmäßige Regelung, wonach diese Personen keinen Hauptwohnsitz in Österreich begründen und somit keine Verpflichtung zur Anmeldung der Fahrzeuge in Österreich besteht, gesetzlich verankert. Mittlerweile führt diese Regelung aber zu einer Ungleichbehandlung mit asylberechtigten Personen aus anderen Staaten, weshalb diese Sonderregelung nunmehr entfällt.

In § 132 Abs. 38 wird eine Übergangsregelung geschaffen für Fahrzeuge mit ukrainischen Kennzeichen, die gemäß der bislang geltenden Fassung des § 79 von der einschränkenden Frist von einem Jahr und somit von der Verpflichtung zur Zulassung in Österreich ausgenommen waren. Diese Fahrzeuge müssten nun mit Inkrafttreten des § 79 am 1. Jänner 2027 sofort in Österreich zugelassen werden, wenn sie vor länger als einem Jahr in das Bundesgebiet eingebracht wurden. Dies ist am 1. Jänner 2027 auch faktisch mangels geöffneter Zulassungsstellen gar nicht möglich. Zur Vermeidung von Härtefällen bei all jenen Fahrzeughaltern, die am 1. Jänner 2027 diese Jahresfrist schon überschritten haben, wird folgende Übergangsregelung geschaffen: Alle Fahrzeuge, die bis 30. Juni 2026 in das Bundesgebiet eingebracht wurden, müssen bei Überschreiten der Jahresfrist bis einschließlich 30. Juni 2027 in Österreich zugelassen werden. Für Fahrzeuge, die nach dem 30. Juni 2026 in das Bundesgebiet eingebracht wurden, gilt ab 1. Jänner 2027 § 79 ohne Übergangsregelung, d.h. die allgemeine einjährige Frist.

Zu Z 20 (§ 101 Abs. 1b):

Im Zuge der Kontrolle von Lkw wurde von der Exekutive vermehrt festgestellt, dass der Laderaum mit firmeninternen Plomben versehen ist.

Es gibt Unklarheiten im Vollzug, ob bei einer Fahrzeugkontrolle nach den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen diese Firmenplomben geöffnet werden dürfen.

Im GGBG gibt es in § 15 Abs. 4 eine ausdrückliche Regelung dafür. Um Unklarheiten zu vermeiden, soll auch im KFG eine ausdrückliche Regelung geschaffen werden.

Zu Z 21 (§ 102 Abs. 3b erster Satz):

Es handelt sich um eine redaktionelle Anpassung des Verweises in § 102 Abs. 3b. Mit der 39. KFG-Novelle, BGBl. I Nr. 134/2020, ist in § 102 Abs. 3 dritter Satz der zweite Satzteil entfallen. Somit muss in § 102 Abs. 3b der Verweis auf Abs. 3 angepasst werden, indem der Ausdruck ‚erster Fall,‘ entfällt.

Zu Z 22 (§ 102 Abs. 3b):

Aufgrund der praktischen Erfahrungen mit den Testbescheinigungen hat es sich gezeigt, dass es durchaus zweckmäßig sein kann, in die Testbescheinigung auch Bedingungen und Auflagen aufzunehmen. Außerdem soll ausdrücklich auch die Möglichkeit des Widerrufs vorgesehen werden.

Zu Z 23 (§ 102 Abs. 5 lit. j):

Bei XL-Aufbauten dient der verstärkte Lkw-Aufbau als Ladungssicherungselement und ist bei entsprechendem Ladegut und entsprechender Beladung (z.B. Formschluss) weniger zusätzliche Sicherung nötig.

Laut Sachverständigen ist bei Fahrzeugen mit XL-Aufbauten die Überprüfung des XL-Zertifikats und der darin angeführten Sicherungsmaßnahmen (zB. 3 Alulatten mit 25x125 mm oder 4 Holzlatten ..., Transport von Getränkeboxen, Transport von Stückgut, Formschluss, usw.) relevant, weil nur auf diese Weise der korrekte Betrieb und die Wirksamkeit des XL-Aufbaus bestätigt werden kann. Wenn ein XL-Aufbau nicht korrekt betrieben wird, geht die Festigkeit auf Grund des extremen Leichtbaus technisch sogar unter die L-Zulassung zurück.

Wenn das Zertifikat nicht vorgewiesen wird, kann die Ladungssicherung bei einem als ‚XL‘ zertifizierten Aufbau nicht beurteilt werden, weil im Zertifikat ua. Einschränkungen auf bestimmte Ladegüter und erforderliche Positionierung der Ladung vorgeschrieben wird.

Daher ist vorzuschreiben, dass diese ‚XL-Zertifikate‘ mitzuführen und bei Kontrollen zur Überprüfung auszuhändigen sind. Dabei handelt es sich nicht um ein behördliches Dokument, sondern um ein von bestimmten Zertifizierungsstellen ausgestelltes Zertifikat. Da dieses nur in Papierform verfügbar ist, ist es auch in dieser Form mitzuführen.

Zu den Z 24 und 26 (§ 102 Abs. 11a und 11d und § 134 Abs. 1 Z 5 und Abs. 1a Z 3):

Die Annahme der 6. Änderung des AETR wurde nach der Beschlussfassung im Parlament am 5. August 2025 im Bundesgesetzblatt III Nr. 110/2025 kundgemacht. Daher müssen die Verweise im KFG, die noch auf eine ältere Version des AETR abzielen, angepasst werden, damit diese Änderungen auch innerstaatlich vollzogen werden können.

Zu Z 25 (§ 102 Abs. 11c):

Die derzeitige Regelung über die Kontrollen und die Führung der Aufzeichnungen und die Eintragung der Positivkontrollen stellt nur auf die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes ab. Das soll nunmehr erweitert und klargestellt werden, dass diese Regelungen auch für behördeneigene Organe der Straßenaufsicht gelten, wenn diese solche Kontrollen durchführen.

Zu Z 27 (§ 103c Abs. 4):

Es erfolgt eine redaktionelle Bereinigung dieser Bestimmung, da die Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung nunmehr in der Durchführungsverordnung (EU) 2022/695 der Kommission festgelegt ist.

Zu Z 28 (§ 109 Abs. 1 lit. f):

Es handelt sich nur um eine redaktionelle Anpassung an den neuen Begriff Fahrschullehrberechtigung.

Zu Z 29 (§ 112 Abs. 2 erster Satz):

Die Regelung betreffend die Veröffentlichung des vollständigen Fahrschultarifes wird dahingehend geändert, dass dieser nunmehr im Internet auf der Website der Fahrschule an leicht auffindbarer Stelle zu veröffentlichen ist. Damit soll einerseits aus Konsumentenschutzgründen die leichtere Erfassung und Vergleichbarkeit der Fahrschultarife ermöglicht werden und andererseits dem Umstand Rechnung getragen werden, dass im digitalen Zeitalter das Internet zur primären Informationsquelle geworden ist.

Zu Z 30 (§ 113 Abs. 3):

Es handelt sich um eine redaktionelle Korrektur. Der Verweis in § 113 Abs. 3 muss korrekterweise ‚Abs. 1a‘ statt ‚Abs. 1‘ lauten.

Zu den Z 31 bis 33 (§ 114b Abs. 1 Z 2, 3 und 5 lit. e):

Damit wird die ausdrückliche gesetzliche Grundlage geschaffen, dass in der Fahrschuldatenbank auch die Wohnadresse und das bereichsspezifische Personenkennzeichen Verkehr und Technik der Fahrschullehrer und der Fahrlehrer sowie der Instruktoren gespeichert werden darf. Der Zweck der Zuweisung des bereichsspezifischen Personenkennzeichens Verkehr und Technik ist, dass Doppelspeicherungen von Personen, die in der Fahrschuldatenbank erfasst sind, möglichst vermieden werden. Es wird somit die Datenqualität in der Datenbank verbessert, indem Mehrfachspeicherungen erkannt und von den Behörden korrigiert werden können. Es werden jedoch keine zusätzlichen Daten gespeichert. Die Adresse wird für die Abwicklung behördlichen Schriftverkehrs und insbesondere für die Zustellung der Fahrlehrausweise benötigt.

Zu Z 34 (§ 114b Abs. 1 Z 5):

Im neuen Schlussteil wird ausdrücklich festgelegt, dass die Mehrphasenkommission bei der Erfassung der Daten betreffend Fahrlehrer und Instruktoren eine ZMR-Abfrage durchzuführen hat. Dadurch wird den gespeicherten Personen das bereichsspezifische Personenkennzeichen Verkehr und Technik zugewiesen, womit Doppelspeicherungen von Personen, die in der Fahrschuldatenbank erfasst sind, möglichst vermieden werden können. Damit wird die Datenqualität in der Datenbank verbessert, indem

Mehrfachspeicherungen erkannt und von der Mehrphasenkommission korrigiert werden können. Es werden jedoch keine zusätzlichen Daten gespeichert.

Zu Z 35 (§ 114b Abs. 2 Z 2 lit. e):

Es hat sich gezeigt, dass die Erfassung der ‚Art und Zeiträume der Anstellung‘ im Zuge einer Fahrschulinspektion problematisch ist. Es fehlt auch eine korrespondierende Verpflichtung für die Fahrschulbesitzer, diese Informationen bekanntzugeben. Daher kann dieser Punkt entfallen.

Zu Z 36 (§ 116 Abs. 2):

Fahrlehrassistenten sollen parallel zu ihrer (bis viermonatigen) Tätigkeit als Fahrlehrassistent (Modul 5) gleichzeitig auch schon das Abschlussmodul (Modul 6) sowie gegebenenfalls das Ausbildungsmodul für die Fahrschullehrberechtigung absolvieren dürfen (anstatt wie bisher hintereinander).

Zur Erlangung einer Fahrlehrberechtigung sind die Module in der angegebenen Reihenfolge zu absolvieren. Bisher war vorgesehen, dass nur die Module 1, 2 und 3 auch gleichzeitig absolviert werden dürfen.

Es hat sich nunmehr in der Praxis gezeigt, dass es zu Problemen kommt, wenn Modul 5 (Praxis II) abgeschlossen sein muss, bevor ein Fahrlehrassistent am theoretischen Modul 6 teilnehmen darf.

Im Sinne einer raschen Fahrlehrausbildung wird eine Flexibilisierung in der Abfolge der Module 5 und 6 sowie des Ausbildungsmoduls für die Fahrschullehrberechtigung vorgenommen. Diese Module sollen auch gleichzeitig mit dem Modul 5 absolviert werden dürfen.

Zu Z 37 (§ 116 Abs. 8a):

Es wird ergänzt, dass die Behörde bei einem Antrag auf Erteilung oder Ausdehnung einer Fahrlehr- oder Fahrschullehrberechtigung oder auch nur bei einem Umtausch des Ausweises, stets eine ZMR-Abfrage durchzuführen hat. Dadurch wird den gespeicherten Personen das bereichsspezifische Personenkennzeichen Verkehr und Technik zugewiesen, womit Doppelspeicherungen von Personen, die in der Fahrschuldatenbank erfasst sind, möglichst vermieden werden können. Damit wird die Datenqualität in der Datenbank verbessert, indem Mehrfachspeicherungen erkannt und von den Behörden korrigiert werden können. Es werden jedoch keine zusätzlichen Daten gespeichert.

Weiters wird den Bezirksverwaltungsbehörden, die nicht auch zugleich Führerscheinbehörden sind (Magistrate in Städten, in denen eine Landespolizeidirektion als Führerscheinbehörde fungiert), ein Zugriff auf bestimmte Daten des Führerscheinregisters gewährt. Diese Daten werden insbesondere zur Beurteilung der Erteilungsvoraussetzungen (Besitz der Lenkberechtigung, Dauer, keine schweren Verstöße) benötigt.

Das betrifft folgende Daten:

Auszug aus § 16a FSG

§ 16a Abs. 1 Z 1:

- a) Familienname,
- b) Vorname(n),
- c) Geburtsdatum und Geburtsort,
- d) Familienname laut Geburtsurkunde,
- e) frühere Familiennamen,
- f) akademische Grade,
- g) Geschlecht,
- h) Staatsbürgerschaft,
- i) Wohnsitz,
- j) das bereichsspezifische Personenkennzeichen ‚Verkehr und Technik‘,

§ 16a Abs. 1 Z 3:

- a) die Ausstellungsbehörde,
- b) Klasse, Berechtigung oder Gruppe, für die der Führerschein ausgestellt werden soll,
- c) das Datum der erstmaligen Erteilung der Lenkberechtigung, im Fall der Wiedererteilung auch dieses Datum,

§ 16a Abs. 1 Z 4:

- b) die Daten über die Probezeit, insbesondere deren Verlängerung oder Neubeginn,
- c) Entziehung einer Lenkberechtigung oder Ausspruch eines Lenkverbotes, Befristungen, Einschränkungen und Auflagen

§ 16a Abs. 1 Z 5

- a) Bestrafungen, die zur Erlassung eines Lenkverbotes führen,
- b) Bestrafungen, die zur Entziehung der Lenkberechtigung oder Ausspruch eines Lenkverbotes oder zur Abweisung eines Antrages auf Wiederausfolgung eines Führerscheines nach Entziehung der Lenkberechtigung oder Wiedererteilung der entzogenen Lenkberechtigung oder auf Aufhebung eines Lenkverbotes führen
- d) Übertretungen wegen schwerer Verstöße gemäß § 4 Abs. 6 und 7 innerhalb der Probezeit,
- e) Bestrafungen gemäß § 99 Abs. 1, 1a, 1b und Abs. 2 lit. a, c und d StVO 1960 und gemäß § 37 Abs. 3 Z 1 und 2, Abs. 4,
- f) Bestrafungen wegen Delikten gemäß § 30a Abs. 2,
- g) Lenkverbot gemäß § 99d Abs. 2 StVO 1960.

Zu Z 38 (§ 116 Abs. 10):

Die geltende Regelung des § 116 Abs. 10 betreffend die Ausnahme hinsichtlich der Entziehung der Fahrlehrerberechtigung oder der Fahrschullehrerberechtigung bei der Entziehung der Lenkberechtigung wegen mangelnder gesundheitlicher Eignung ist zu weitgehend gefasst und differenziert nicht zwischen Fahrlehrer und Fahrschullehrer.

Die bis zur 41. KFG-Novelle geltende Regelung hat diese Ausnahme in § 116 Abs. 5 sinnvollerweise nur für Fahrschullehrer vorgesehen, nicht aber auch für Fahrlehrer.

Beim Zusammenführen der Regelungen der früheren § 116 und § 117 in den neuen § 116 durch die 41. KFG-Novelle wurde diesbezüglich nicht differenziert.

Da diese Ausnahme für Fahrlehrer aber keinen Sinn macht, wird das geändert und klargestellt, dass die Ausnahme nur für Fahrschullehrer gilt.

Zu Z 39 (§ 123 Abs. 2a und § 134 Abs. 4):

In der 40. KFG-Novelle wurde die Höchststrafe auf 10 000 Euro angehoben. Die Höhe der vorläufigen Sicherheit blieb aber unverändert und soll nun in einem angemessenen Ausmaß an die Höchststrafe angepasst werden.

Zu Z 40 (§ 123 Abs. 3a):

Diese Bestimmung betreffend die Zuständigkeit zur Ausstellung der Bestätigung, aus der die Anzahl der für ein Fahrzeug zu verwendenden Ökopunkte hervorgeht (COP-Dokument), ist obsolet und kann entfallen.

Zu Z 41 (§ 132 Abs. 37):

Hier wird eine Übergangsbestimmung geschaffen für Fahrzeuge, die vor dem Inkrafttreten der neuen 4:2:2:1-Regelung erstmals zugelassen wurden, damit auch diese soweit wie möglich in den Genuss der Verlängerung der Begutachtungsintervalle kommen. Durch Festlegung des genauen Prozederes soll Rechtssicherheit geschaffen werden, sowohl für die Zulassungsbesitzer als auch für die zum Austausch der Plaketten berechtigten Stellen.

Die Zulassungsbesitzer eines Fahrzeuges, für das nach dem 1. Oktober 2026 eine längere Frist gilt als auf der Lochmarkierung der Begutachtungsplakette ersichtlich ist, erhalten die Möglichkeit, bei einer zur Ausfolgung einer Begutachtungsplakette berechtigten Stelle die Ausfolgung einer gemäß § 57a Abs. 3 Z 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2026 gelochten Begutachtungsplakette (ohne Absolvierung der Begutachtung) zu verlangen. War die erste Begutachtung noch nicht fällig, so ist der Zeitpunkt der ersten Begutachtung mit vier Jahren nach der Erstzulassung festzulegen. Wurde die erste oder eine weitere Begutachtung nach der bisherigen Rechtslage bereits absolviert, so sind die folgenden Begutachtungstermine nach der neuen Rechtslage einmal, zweimal oder dreimal im Zweijahresabstand und danach jährlich zu absolvieren, wobei jedenfalls nach dem zehnten Jahr nach der Erstzulassung die Begutachtung jährlich zu erfolgen hat und sich der Zeitraum zwischen erster und zweiter Begutachtung nicht auf mehr als zwei Jahre verlängern darf.

Wird die Begutachtung, obwohl sie nach der neuen Regelung noch nicht fällig wäre, zum auf der alten Plakette gelochten Zeitpunkt absolviert, so ist jedenfalls der Termin der folgenden Begutachtung nach der

neuen Regelung und unter den zuvor beschriebenen Grundsätzen zu lochen (zweijähriges Intervall und ab zehn Jahren einjährig).

Weiters wird klargestellt, dass bis zur Anbringung der nach den neuen Fristen gelochten Begutachtungsplakette am Fahrzeug die auf der Lochmarkierung der alten Begutachtungsplakette ersichtliche Begutachtungsfrist weiter gilt. Erfolgt somit vor Ablauf der auf der alten Begutachtungsplakette ersichtlichen Begutachtungsfrist keine Begutachtung oder kein Austausch der Plakette, dann liegt bei weiterer Verwendung des Fahrzeuges eine Übertretung des § 36 lit. e KFG vor (keine den Vorschriften entsprechende Begutachtungsplakette angebracht).

Erfolgt die Ausgabe der nach den neuen Fristen gelochten Plakette nicht im Zusammenhang mit der Begutachtung eines Fahrzeuges, dürfen die zur Ausfolgung einer Begutachtungsplakette berechtigten Stellen für ihren diesbezüglichen Aufwand einen Kostenersatz von maximal 10 Euro in Rechnung stellen. Davon unabhängig ist jedenfalls der Preis für die Plakette einzuheben.

Zu Z 41 (§ 132 Abs. 39):

Es sind Unsicherheiten aufgetreten, ob die Regelung des § 112 Abs. 1a, die mit der 41. KFG-Novelle ab 1. Jänner 2024 eingeführt worden ist, nur für Fahrschulbewilligungen gilt, die ab diesem Zeitpunkt erteilt worden sind, oder auch für schon davor bestehende Fahrschulen.

Die Bestimmung des § 112 Abs. 1a ist mit 1. Jänner 2024 in Kraft getreten und kann daher auch nur für solche Betriebsgenehmigungen herangezogen werden, die ab diesem Zeitpunkt erteilt werden. Eine rückwirkende Anwendung ist nicht vorgesehen. Eine gültig erteilte Betriebsgenehmigung (bei unveränderter Ausgangslage) kann somit ohne ausdrückliche Rechtsgrundlage dafür nachträglich nicht an anderen Kriterien gemessen werden als zum Zeitpunkt der Erteilung.

Um die Ausgangslage für alle Fahrschulen gleichzuschalten, wird nunmehr eine ausdrückliche Übergangsregelung geschaffen, wonach die Regelung des § 112 Abs. 1a ab dem 1. Jänner 2027 auch für Fahrschulen gilt, die bereits vor dem 1. Jänner 2024 bewilligt worden sind.

Diese haben dadurch ausreichend Zeit, die Gesellschaft entsprechend anzupassen.

Zu Z 42 (§ 135 Abs. 51):

Hier wird das Inkrafttreten bzw. das Außerkrafttreten festgelegt. Für jene Neuregelungen, deren Umsetzung IT-mäßige Anpassungen und damit einen gewissen zeitlichen Vorlauf voraussetzt, ist eine entsprechende Legislavakanz vorzusehen.“

Ein im Zuge der Debatte im Ausschuss des Nationalrates eingebrachter und beschlossener gesamtändernder Abänderungsantrag wurde wie folgt begründet:

„Zu Z 1 (§ 4 Abs. 7d):

Eine Erhöhung der höchstzulässigen Gesamtgewichte für LKW mit schweren Aufbauten – insbesondere bei Baustellenverkehren – kann Klima-, Standort- und Beschäftigungseffekte gleichzeitig positiv beeinflussen, verringert Verkehr und Treibstoffverbrauch, senkt CO₂-Emissionen, unterstützt die österreichische Bauwirtschaft und sichert Arbeitsplätze in den Regionen. Gerade für die regional organisierte Bau- und Baustoffwirtschaft, die auf den Straßengüterverkehr angewiesen ist, bringt das wirksame Vorteile.

Zu den Z 2, 5, 9 und 10 (§ 24 Abs. 2 Z 2, § 24a Abs. 2 lit. b, § 30a Abs. 9a, § 40 Abs. 1 lit. a, § 47 Abs. 1a und 4, § 48 Abs. 1 Z 2 und Abs. 4, § 87 Abs. 1 und § 123a Abs. 2 Z 2):

Die Änderung in § 24 Abs. 2 Z 2, § 24a Abs. 2 lit. b, § 30a Abs. 9a, § 40 Abs. 1 lit. a, § 47 Abs. 1a und 4, § 48 Abs. 1 Z 2 und Abs. 4, § 87 Abs. 1 und § 123a Abs. 2 Z 2 erfolgt aufgrund der Neuorganisation der Bundesfinanzverwaltung und stellt eine Anpassung an die Begriffe des § 49 Bundesabgabenordnung BGBl. Nr. 194/1961 idF BGBl. I Nr. 99/2020 dar. Der Austausch der Begrifflichkeiten soll lediglich klarstellend wirken. Insbesondere soll sich der aus den bisher gebrauchten Begrifflichkeiten „Finanzverwaltung“ und „Finanzbehörden“ ergebende Geltungsbereich durch die Anpassung nicht erweitern. Die geänderte Begrifflichkeit soll vielmehr als Negativabgrenzung zu den Abgabenbehörden der Länder und Gemeinden dienen. Da der Bundesminister für Finanzen gemäß § 49 Z 1 lit. a BAO ein Teil der Bundesfinanzverwaltung ist, wird dieser neben den anderen Einrichtungen der Bundesfinanzverwaltung nicht mehr gesondert angeführt.

Zu Z 3 (§ 24 Abs. 5b):

Um die Revisionen der ermächtigten Stellen durch den Landeshauptmann zu erleichtern, wird den ermächtigten Stellen die elektronische Erstellung der Prüfnachweise und die Erfassung der dafür erforderlichen Daten in elektronischer Form auferlegt.

Die erfassten Daten sind fünf Jahre lang aufzubewahren und dem Landeshauptmann für Revisionen zugänglich zu machen.

Zu Z 4 (§ 28b):

Da jedenfalls als Voraussetzung für die Zulassung ein positives Gutachten gemäß § 57a vorliegen muss, kann diese Redundanz im Rahmen der Eingabe der Genehmigungsdaten in die Genehmigungsdatenbank im Sinne einer Verwaltungsvereinfachung entfallen.

Zu Z 6 und Z 7 (§ 37 Abs. 2 lit. a und Abs. 2b):

Für Fahrzeuge der Klassen M, N und O ersetzt die Übereinstimmungsbescheinigung in elektronischer Form gem. Artikel 37 VO (EU) 2018/858 die Übereinstimmungsbescheinigung in Papierform. Die Übereinstimmungsbescheinigung in elektronischer Form soll zusammen mit der Zulassungsbescheinigung Teil II das Genehmigungsdokument bilden. Die beiden Dokumente können jedoch nicht physisch miteinander verbunden werden.

Zu Z 8 (§ 40 Abs. 4):

Im fünften Satz wird der Fall ergänzt, dass ein sog. Sondertransport ohne Bewilligung durchgeführt worden ist. Auch in diesem Fall ist die erforderliche Verlässlichkeit nicht gegeben.

Zu Z 10 (§ 47 Abs. 4):

Hier wird im fünften Satz ein Verweisfehler korrigiert.

Zu Z 11 (§ 48 Abs. 1):

Aufgrund operativer Notwendigkeit und aus einsatztaktischen Gründen ergibt sich der Bedarf für ein schnelles Wechseln von Deckkennzeichen auch bei Fahrzeugen der Militärpolizei und der militärischen Nachrichtendienste sowie der Bundesfinanzverwaltung.

Auch im Bereich der Militärpolizei und der militärischen Nachrichtendienste ist die Notwendigkeit gegeben, für die in diesem Bereich eingesetzten Heeresfahrzeuge aus Gründen des Eigenschutzes und zur effektiven Erfüllung der durch das Militärbefugnisgesetz (MBG), BGBl. I Nr. 86/2000, zugewiesenen Aufgaben des militärischen Eigenschutzes und der nachrichtendienstlichen Abwehr im Rahmen von operativen Maßnahmen mehrere Deckkennzeichen verschiedener Zulassungsbehörden zuweisen zu können.

Zu Z 12 (§ 48 Abs. 1b):

Im Zusammenhang mit dem Neapel II Übereinkommen ist die Frage der Zulässigkeit der Verwendung von Deckkennzeichen auf zivilen Dienstfahrzeugen von ausländischen Zollverwaltungen, die zur verdeckten Ermittlung in Form von grenzüberschreitenden Observationen eingesetzt werden, aufgetreten. Bei der grenzüberschreitenden Bekämpfung des Zollbetruges kann es in bestimmten Fällen zweckmäßig und erforderlich sein, dass nach Abstimmung zwischen den Zentralen Koordinierungsstellen zweier Vertragsstaaten, Fahrzeuge aus dem anderen Staat mit heimischen Deckkennzeichen zur verdeckten Ermittlung (Observation) eingesetzt werden. In Anlehnung an den § 48 Absatz 1a KFG wird es aus Gründen der Zweckmäßigkeit für notwendig erachtet, eine klare Regelung im KFG betreffend Deckkennzeichen für Fahrzeuge ausländischer Zollverwaltungen zu schaffen, um u.a. auch Probleme im Zusammenhang mit Unfällen zu verhindern.

Es wird daher eine entsprechende Bestimmung eingefügt, wonach über Antrag des BMF Deckkennzeichen auch zur Verwendung auf Fahrzeugen ausländischer Zollverwaltungen, welche über keine österreichische Zulassung verfügen, und auch nicht als in Österreich zugelassen gelten sollen, zulässig sein soll. Weiters wird auch eine ausdrückliche rechtliche Grundlage für den umgekehrten Fall geschaffen, dass von ausländischen Zollbehörden auf Grund von zwischenstaatlichen Vereinbarungen, die vom Bundesminister für Finanzen geschlossen werden können, zur Verfügung gestellte Kennzeichen (Deckkennzeichen) vorübergehend von im Inland zugelassenen Fahrzeugen des Zollamtes Österreich verwendet werden dürfen.

Zu Z 13 (§ 56 Abs. 1a):

§ 56 Abs. 1 regelt die besondere Überprüfung von Fahrzeugen durch die Behörde, bei denen Bedenken hinsichtlich deren Zustandes bestehen. Grundsätzlich sind für diese Amtshandlungen die Bezirkshauptmannschaften/LPD gemäß § 123 Abs. 1 zuständig.

In § 56 Abs. 1a ist vorgesehen, dass die Vorladung von Fahrzeugen, die älter als 12 Jahre sind, auf den Landeshauptmann übertragen werden kann.

Diese Vorgangsweise hat sich sehr gut bewährt und daher soll die Übertragungsmöglichkeit auf sämtliche Fälle des § 56 Abs.1 ausgedehnt werden.

Zu Z 14 und Z 15 (§ 57a Abs. 3):

Aktuell müssen Fahrzeuge die unter die Regelung des § 57a Abs. 3 Z 3 Kraftfahrzeuggesetz (KFG) fallen drei Jahre nach der ersten Zulassung, zwei Jahre nach der ersten Begutachtung und danach jährlich (3:2:1 Regelung) zur wiederkehrenden Begutachtung. Dabei handelt es sich um Kraftfahrzeuge der Klasse L und der Klasse M1, ausgenommen Taxis, Rettungs- und Krankentransportfahrzeuge, sowie um Zugmaschinen und Motorkarren jeweils mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h, aber nicht mehr als 40 km/h, selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Transportkarren jeweils mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h aber nicht mehr als 40 km/h, Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h überschritten werden darf und die ein höchstes zulässiges Gesamtgewicht von nicht mehr als 3.500 kg aufweisen und landwirtschaftliche Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 40 km/h überschritten werden darf.

Österreich weist damit im EU-Vergleich für die Klasse M1 neben Kroatien, Lettland, Bulgarien, Schweden und Polen die höchste Prüfhäufigkeit wiederkehrender Begutachtungen auf. Die Klasse L betreffend haben nur Kroatien und Polen eine höhere oder gleich hohe Prüfhäufigkeit als Österreich. Frankreich, Belgien, Irland, Niederlande und Finnland sehen überhaupt keine wiederkehrende Begutachtung für Kraftfahrzeuge der Klasse L vor. Deutschland, Lettland, Bulgarien und Rumänien sehen ein fixes zweijähriges Intervall vor und sind damit gerade bei älteren Fahrzeugen deutlich weniger streng als die neue österreichische Regelung des § 57a Abs. 3 Z 3, welche nach 10 Jahren eine jährliche Überprüfung vorsieht.

Die Prüfintervalle sollen daher von derzeit 3:2:1-Jahren auf 4:2:2:2:1-Jahre ausgeweitet werden. Damit wird eine erhebliche Erleichterung und eine spürbare Entbürokratisierung für alle betroffenen Fahrzeughalter umgesetzt.

Gerade im Hinblick auf die Verkehrssicherheit erfolgt die Anpassung der Prüfintervalle mit Augenmaß und erhöht sich die Prüfhäufigkeit mit dem Alter der Fahrzeuge bis hin zur jährlichen Überprüfung für Fahrzeuge älter als zehn Jahre. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die Anzahl und der Schweregrad der Mängel mit dem Fahrzeugalter in der Regel zunimmt bzw. ältere Fahrzeuge ganz allgemein anfälliger sind für Mängel.

Neben der Überprüfung im Rahmen der wiederkehrenden Begutachtung werden die Fahrzeuge auch bei den von den Herstellern vorgeschriebenen Serviceterminen regelmäßig kontrolliert, weisen moderne Fahrzeuge die Lenker/Halter mit Serviceterminanzeigen und Verschleißwarnungen auf notwendige Wartungstermine hin und sind Garantieleistungen der Hersteller in der Regel an die Einhaltung der vorgegebenen Servicetermine gebunden. Zusätzlich werden bei den zweimal im Jahr stattfindenden Terminen zum Wechsel der Sommer- bzw. Winterräder von den Werkstätten oder Reifendiensten die Reifen auf allfällige Schäden, Abnutzung oder sonstige Verschleißerscheinungen kontrolliert und sind daher insgesamt betrachtet negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit nicht zu erwarten.

Aufgrund der Vorgaben der Richtlinie 2014/45/EU muss die Regelung über den Toleranzzeitraum für die Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung angepasst werden und ist die Beibehaltung des derzeitigen 4-monatigen Toleranzzeitraumes für Fahrzeuge die nunmehr unter die 4:2:2:2:1 Regelung fallen nicht möglich. Gemäß Art. 5 Abs. 3 der Richtlinie 2014/45/EU dürfen die Zeitabstände des Art. 5 Abs. 1 für die jeweils nächste Prüfung nicht überschritten werden.

Dies soll zum Anlass genommen werden, den Toleranzzeitraum für alle Fahrzeuge zu vereinheitlichen. Um weiterhin ausreichend Flexibilität zu ermöglichen, wird nunmehr für alle Fahrzeuge festgelegt, dass die Begutachtung – ohne Wirkung für den Zeitpunkt der nächsten Begutachtung – auch in einem Zeitraum von vier Monaten vor dem vorgesehenen Begutachtungsmonat vorgenommen werden kann.

Zu Z 16 und Z 17 (§ 57a Abs. 4 und 4a):

Da die Gutachten mittlerweile in der Begutachtungsplakettendatenbank (ZBD) gemäß § 57c KFG gespeichert werden, kann die bisherige Regelung, dass eine zweite Ausfertigung des Gutachtens von den zur Begutachtung Ermächtigten fünf Jahre lang aufzubewahren und den mit Angelegenheiten des Kraftfahrwesens befassten Behörden auf Verlangen vorzulegen ist, entfallen.

Zu Z 18 (§ 57a Abs. 6):

Der bisherige erste Satz mit dem Verweis auf eine im § 57 Abs. 6 angeführte Bestätigung ist obsolet und kann entfallen. In § 56 Abs. 5 KFG gibt es ohnedies eine Regelung betreffend die Anbringung einer Begutachtungsplakette im Zuge einer besonderen Überprüfung gemäß § 56.

Im zweiten Satz erfolgen die erforderlichen redaktionellen Anpassungen aufgrund des Entfalles des ersten Satzes.

Zu Z 19 (§ 57c Abs. 5 Z 8):

Der den Abgabenbehörden des Bundes, dem Amt für Betrugsbekämpfung sowie der Österreichischen Gesundheitskasse (ÖGK) und der Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau (BVAEB) gewährte Zugriff auf die in der Begutachtungsplakettendatenbank gespeicherten Fahrzeugdaten zu Kennzeichen und Kilometerstand ermöglicht derzeit nur einen partiell gegebenen und in diesen Fällen beschränkten Prüf- und Kontrollrahmen. Zur effizienten Wahrnehmung der den genannten Behörden übertragenen Aufgaben, soll zukünftig auch die Möglichkeit des Zugriffs, der Speicherung und Verarbeitung der in der Begutachtungsplakettendatenbank gespeicherten Fahrzeugdaten zu Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN), Fahrzeug-ID, Fahrzeugklasse, Prüfergebnis, Status, Betriebsstunden, Firmenname, Datum der Begutachtung, Begutachtungsstellennummer, Gutachtennummer und Gutachtenart geschaffen werden. So ist es aus Sicht der genannten Stellen unerlässlich verschiedenste Datenarten zur Verfügung zu haben, da diese Informationen für die Beurteilung von diversen steuerlich relevanten Sachverhalten unentbehrlich sind.

So sind die Fahrzeug-ID und Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) essentiell für die eindeutige Identifikation eines Kraftfahrzeuges. Das Datum der Begutachtung lässt wiederum Rückschlüsse auf den Zustand des Kraftfahrzeuges zu, während der Kilometerstand für die Beurteilung von NoVA-Thematiken wie Eigenimport oder Vergütung gebraucht wird. Darüber hinaus sind im Rahmen der steuerlichen Prüfung Kilometerstand und Betriebsstunden wesentlich, um die private von der betrieblichen Nutzung effektiv abgrenzen zu können. Die Fahrzeugklasse gibt generell darüber Auskunft ob eine NoVA-Pflicht vorliegt oder nicht. Für die Feststellung ob ein Fahrzeug eine gültige Begutachtungsplakette gemäß § 57a KFG besitzt, wird der Status des Kraftfahrzeuges benötigt, da dieser ebenfalls zur Prüfung von NoVA-Vergütungsanträgen benötigt wird. Aufgrund der hohen Anzahl an Fahrzeugdaten ist auch die Gutachtenart in Verbindung mit der Fahrzeugklasse und dem Fahrzeugstatus essentiell, um die tatsächlich benötigten Fahrzeugdaten effektiv herausfiltern zu können. Neben dem Status des Kraftfahrzeuges ist das Prüfergebnis bei NoVA-Vergütungen notwendig um eruieren zu können, ob das betroffene Kraftfahrzeug über eine gültige Begutachtungsplakette verfügt. Der Firmenname lässt einen Abgleich mit dem Namen des Verkäufers/Verbringers bzw. dem Namen des Käufers zu. Die Gutachtennummer sowie die Begutachtungsstellennummer bieten Informationen, welche im Rahmen der Betriebsprüfung für die Klärung von steuerlichen Sachverhalten hilfreich sind.

Das Zusammenführen der unterschiedlichen Daten, u.a. auch aus der Begutachtungsplakettendatenbank, ist daher unentbehrlich, um Sachverhalte, welche einen Kraftfahrzeug-Bezug aufweisen, steuerrechtlich beurteilen zu können, da die Datenbanken in Kombination zweckmäßige Lösungen bieten. Die Daten aus der Begutachtungsplakettendatenbank werden in der steuerlichen Prüfung benötigt, um etwa die private Nutzung des Fahrzeugs auszurechnen, Fahrtenbücher abzugleichen oder einen Sachbezug zu bestimmen.

Es ist daher sowohl aus fachlicher und organisatorischer Sicht bzw. ebenfalls auf technischer Ebene notwendig die angeführten Datenarten aufzunehmen, um weiterhin die schnelle und effiziente Abhandlung von Sachverhalten mit Kraftfahrzeug-Bezug durch die Finanzverwaltung zu gewährleisten.

Zu den Z 20 und 42 (§ 79 und § 132 Abs. 38):

Erlassmäßig wurde nach Beginn des Ukrainekrieges klargestellt, dass geflüchtete Personen aus der Ukraine keinen Hauptwohnsitz in Österreich begründen und somit keine Verpflichtung zur Zulassung der Fahrzeuge in Österreich innerhalb eines Monats nach Einbringung (§ 82 Abs. 8 KFG) besteht. Diese Fahrzeuge fallen somit unter § 79 KFG, der ein Recht auf Verwendung von Kraftfahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen für ein Jahr ab Einbringung des Fahrzeuges statuiert. Im Juli 2024 wurde der bisherige zweite Satz des § 79 eingeführt, der die Anwendbarkeit der einjährigen Frist auf Fahrzeuge von Personen, die aus der Ukraine geflüchtet sind, ausschließt. Mittlerweile führt diese Regelung aber zu einer Ungleichbehandlung mit asylberechtigten Personen aus anderen Staaten, weshalb diese Sonderregelung nunmehr entfällt. Gleichzeitig ist beabsichtigt, mit Inkrafttreten dieser Regelung auch die diesbezüglichen erlassmäßigen Regelungen aufzuheben.

In § 132 Abs. 38 werden die dazugehörigen Übergangsregelungen für diese ukrainischen Fahrzeuge geschaffen. Die einjährige Frist des § 79 KFG soll für Fahrzeuge, die vor dem Inkrafttreten der Neuregelung des § 79 eingebracht wurden, ab Inkrafttreten gelten. Für Fahrzeuge, die nach dem Tag der Kundmachung in das Bundesgebiet eingebracht wurden, ist eine Übergangsregelung nicht notwendig, da hier nunmehr ohnedies die einjährige Frist des § 79 gilt.

Wenn, wie geplant, auch die begleitenden erlassmäßigen Regelungen aufgehoben werden, bedeutet das, dass für die betreffenden Fahrzeuge wieder die einmonatige Frist des § 82 Abs. 8 KFG anwendbar wird, wenn die Personen, die diese Fahrzeuge verwenden, mittlerweile einen Hauptwohnsitz in Österreich begründet haben. Einerseits ist diese viel zu kurz, da auf einen Schlag etwa 30.000 Fahrzeuge zuzulassen sind und die Formalitäten (NOVA-Entrichtung, Zulassung) im Einzelfall längere Zeit in Anspruch

nehmen werden. Deshalb wird die einmonatige Frist auf sechs Monate verlängert. Außerdem wird klargestellt, dass diese Frist mit Inkrafttreten der Neuregelung des § 79 KFG zu laufen beginnt. Dies ist wesentlich, da diese Frist ab der erstmaligen Einbringung zu berechnen ist und demnach in den meisten Fällen schon lange abgelaufen ist.

Zu Z 21 (§ 101 Abs. 1b):

Im Zuge der Kontrolle von Lkw wurde von der Exekutive vermehrt festgestellt, dass der Laderaum mit firmeninternen Plomben versehen ist.

Es gibt Unklarheiten im Vollzug, ob bei einer Fahrzeugkontrolle nach den kraftfahrrechtlichen Bestimmungen diese Firmenplomben geöffnet werden dürfen.

Im GGBG gibt es in § 15 Abs. 4 eine ausdrückliche Regelung dafür. Um Unklarheiten zu vermeiden, soll auch im KFG eine ausdrückliche Regelung geschaffen werden.

Zu Z 22 (§ 102 Abs. 3a):

Die bisherige Verordnungsermächtigung stellt nach wie vor auf einen Lenker im Fahrzeug ab und enthebt diesen nur von gewissen Lenkerpflichten. Für die Ermöglichung von fahrerlosen Fahrzeugen ist die Ermächtigung daher nicht mehr geeignet und muss umfangreicher gefasst werden.

Aufgrund der praktischen Erfahrungen mit den Testbescheinigungen hat es sich gezeigt, dass es durchaus zweckmäßig sein kann, in die Testbescheinigung auch Bedingungen und Auflagen aufzunehmen. Außerdem soll ausdrücklich auch die Möglichkeit des Widerrufs vorgesehen werden.

Zu Z 23 (§ 102 Abs. 3b):

Der Absatz kann entfallen, da die Bestimmungen in Abs. 3a integriert wurden.

Zu Z 24 (§ 102 Abs. 5 lit. j):

Bei XL-Aufbauten dient der verstärkte Lkw-Aufbau als Ladungssicherungselement und ist bei entsprechendem Ladegut und entsprechender Beladung (z.B. Formschluss) weniger zusätzliche Sicherung nötig.

Laut Sachverständigen ist bei Fahrzeugen mit XL-Aufbauten die Überprüfung des XL-Zertifikats und der darin angeführten Sicherungsmaßnahmen (z.B. 3 Alulatten mit 25x125 mm oder 4 Holzlatten ..., Transport von Getränkeboxen, Transport von Stückgut, Formschluss, usw.) relevant, weil nur auf diese Weise der korrekte Betrieb und die Wirksamkeit des XL-Aufbaus bestätigt werden kann. Wenn ein XL-Aufbau nicht korrekt betrieben wird, geht die Festigkeit auf Grund des extremen Leichtbaus technisch sogar unter die L-Zulassung zurück.

Wenn das Zertifikat nicht vorgewiesen wird, kann die Ladungssicherung bei einem als „XL“ zertifizierten Aufbau nicht beurteilt werden, weil im Zertifikat ua. Einschränkungen auf bestimmte Ladegüter und die erforderliche Positionierung der Ladung vorgeschrieben werden können.

Daher ist vorzuschreiben, dass diese „XL-Zertifikate“ mitzuführen und bei Kontrollen zur Überprüfung auszuhändigen sind. Dabei handelt es sich nicht um ein behördliches Dokument, sondern um ein von bestimmten Zertifizierungsstellen ausgestelltes Zertifikat. Da dieses nur in Papierform verfügbar ist, ist es auch in dieser Form mitzuführen.

Zu den Z 25 und 27 (§ 102 Abs. 11a und 11d und § 134 Abs. 1 Z 5 und Abs. 1a Z 3):

Die Annahme der 6. Änderung des AETR wurde nach der Beschlussfassung im Parlament am 5. August 2025 im Bundesgesetzblatt III Nr. 110/2025 kundgemacht. Daher müssen die Verweise im KFG, die noch auf eine ältere Version des AETR abzielen, angepasst werden, damit diese Änderungen auch innerstaatlich vollzogen werden können.

Zu Z 26 (§ 102 Abs. 11c):

Die derzeitige Regelung über die Kontrollen und die Führung der Aufzeichnungen und die Eintragung der Positivkontrollen stellt nur auf die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes ab. Es soll nunmehr klargestellt werden, dass diese Regelungen auch für behördeneigene Organe der Straßenaufsicht gelten, wenn diese solche Kontrollen durchführen.

Zu Z 28 (§ 103c Abs. 4):

Es erfolgt eine redaktionelle Bereinigung dieser Bestimmung, da die Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung nunmehr in der Durchführungsverordnung (EU) 2022/695 der Kommission festgelegt ist.

Zu Z 29 (§ 109 Abs. 1 lit. f):

Es handelt sich nur um eine redaktionelle Anpassung an den neuen Begriff Fahrschullehrberechtigung.

Zu Z 30 (§ 112 Abs. 2 erster Satz):

Die Regelung betreffend die Veröffentlichung des vollständigen Fahrshultarifes wird dahingehend geändert, dass dieser nunmehr im Internet auf der Website der Fahrschule an leicht auffindbarer Stelle zu veröffentlichen ist. Damit soll einerseits aus Konsumentenschutzgründen die leichtere Erfassung und Vergleichbarkeit der Fahrshultarife ermöglicht werden und andererseits dem Umstand Rechnung getragen werden, dass im digitalen Zeitalter das Internet zur primären Informationsquelle geworden ist.

Zu Z 31 (§ 113 Abs. 3):

Es handelt sich um eine redaktionelle Korrektur. Der Verweis in § 113 Abs. 3 muss korrekterweise „Abs. 1a“ statt „Abs. 1“ lauten.

Zu den Z 32 bis 34 (§ 114b Abs. 1 Z 2, 3 und 5 lit. e):

Damit wird die ausdrückliche gesetzliche Grundlage geschaffen, dass in der Fahrshuldatenbank auch die Wohnadresse und das bereichsspezifische Personenkennzeichen Verkehr und Technik der Fahrshullehrer und der Fahrlehrer sowie der Instruktoren gespeichert werden darf. Der Zweck der Zuweisung des bereichsspezifischen Personenkennzeichens Verkehr und Technik ist, dass Doppelspeicherungen von Personen, die in der Fahrshuldatenbank erfasst sind, möglichst vermieden werden. Es wird somit die Datenqualität in der Datenbank verbessert, indem Mehrfachspeicherungen erkannt und von den Behörden korrigiert werden können. Es werden jedoch keine zusätzlichen Daten gespeichert. Die Adresse wird für die Abwicklung behördlichen Schriftverkehrs und insbesondere für die Zustellung der Fahrlehrausweise benötigt.

Zu Z 35 (§ 114b Abs. 1 Z 5):

Im neuen Schlussteil wird ausdrücklich festgelegt, dass die Mehrphasenkommission bei der Erfassung der Daten betreffend Fahrlehrer und Instruktoren eine ZMR-Abfrage durchzuführen hat. Anschließend wird den gespeicherten Personen das bereichsspezifische Personenkennzeichen Verkehr und Technik zugewiesen, womit Doppelspeicherungen von Personen, die in der Fahrshuldatenbank erfasst sind, möglichst vermieden werden können. Damit wird die Datenqualität in der Datenbank verbessert, indem Mehrfachspeicherungen erkannt und von der Mehrphasenkommission korrigiert werden können. Es werden jedoch keine zusätzlichen Daten gespeichert.

Zu Z 36 (§ 114b Abs. 2 Z 2 lit. e):

Es hat sich gezeigt, dass die Erfassung der „Art und Zeiträume der Anstellung“ im Zuge einer Fahrshulinspektion problematisch ist. Es fehlt auch eine korrespondierende Verpflichtung für die Fahrshulbesitzer, diese Informationen bekanntzugeben. Daher kann dieser Punkt entfallen.

Zu Z 37 (§ 116 Abs. 2):

Fahrlehrassistenten sollen parallel zu ihrer (bis viermonatigen) Tätigkeit als Fahrlehrassistent (Modul 5) gleichzeitig auch schon das Abschlussmodul (Modul 6) sowie gegebenenfalls das Ausbildungsmodul für die Fahrshullehrberechtigung absolvieren dürfen (anstatt wie bisher hintereinander).

Zur Erlangung einer Fahrlehrberechtigung sind die Module in der angegebenen Reihenfolge zu absolvieren. Bisher war vorgesehen, dass nur die Module 1, 2 und 3 auch gleichzeitig absolviert werden dürfen.

Es hat sich nunmehr in der Praxis gezeigt, dass es zu Problemen kommt, wenn Modul 5 (Praxis II) abgeschlossen sein muss, bevor ein Fahrlehrassistent am theoretischen Modul 6 teilnehmen darf.

Im Sinne einer raschen Fahrlehrausbildung wird eine Flexibilisierung in der Abfolge der Module 5 und 6 sowie des Ausbildungsmoduls für die Fahrshullehrberechtigung vorgenommen. Diese Module sollen auch gleichzeitig mit dem Modul 5 absolviert werden dürfen.

Zu Z 38 (§ 116 Abs. 8a):

Es wird ergänzt, dass die Behörde bei einem Antrag auf Erteilung oder Ausdehnung einer Fahrlehr- oder Fahrshullehrberechtigung oder auch nur bei einem Umtausch des Ausweises, stets eine ZMR-Abfrage durchzuführen hat. Anschließend wird den gespeicherten Personen das bereichsspezifische Personenkennzeichen Verkehr und Technik zugewiesen, womit Doppelspeicherungen von Personen, die in der Fahrshuldatenbank erfasst sind, möglichst vermieden werden können. Damit wird die Datenqualität in der Datenbank verbessert, indem Mehrfachspeicherungen erkannt und von den Behörden korrigiert werden können. Es werden jedoch keine zusätzlichen Daten gespeichert.

Weiters wird den Bezirksverwaltungsbehörden, die nicht auch zugleich Führerscheinbehörden sind (Magistrate in Städten, in denen eine Landespolizeidirektion als Führerscheinbehörde fungiert), ein Zugriff auf bestimmte Daten des Führerscheinregisters gewährt. Diese Daten werden insbesondere zur

Beurteilung der Erteilungsvoraussetzungen (Besitz der Lenkberechtigung, Dauer, keine schweren Verstöße) benötigt.

Das betrifft folgende Daten:

Auszug aus § 16a FSG

§ 16a Abs. 1 Z 1:

- a) Familienname,
- b) Vorname(n),
- c) Geburtsdatum und Geburtsort,
- d) Familienname laut Geburtsurkunde,
- e) frühere Familiennamen,
- f) akademische Grade,
- g) Geschlecht,
- h) Staatsbürgerschaft,
- i) Wohnsitz,
- j) das bereichsspezifische Personenkennzeichen „Verkehr und Technik“,

§ 16a Abs. 1 Z 3:

- a) die Ausstellungsbehörde,
- b) Klasse, Berechtigung oder Gruppe, für die der Führerschein ausgestellt werden soll,
- c) das Datum der erstmaligen Erteilung der Lenkberechtigung, im Fall der Wiedererteilung auch dieses Datum,

§ 16a Abs. 1 Z 4:

- b) die Daten über die Probezeit, insbesondere deren Verlängerung oder Neubeginn,
- c) Entziehung einer Lenkberechtigung oder Ausspruch eines Lenkverbotes, Befristungen, Einschränkungen und Auflagen

§ 16a Abs. 1 Z 5

- a) Bestrafungen, die zur Erlassung eines Lenkverbotes führen,
- b) Bestrafungen, die zur Entziehung der Lenkberechtigung oder Ausspruch eines Lenkverbotes oder zur Abweisung eines Antrages auf Wiederausfolgung eines Führerscheines nach Entziehung der Lenkberechtigung oder Wiedererteilung der entzogenen Lenkberechtigung oder auf Aufhebung eines Lenkverbotes führen
- d) Übertretungen wegen schwerer Verstöße gemäß § 4 Abs. 6 und 7 innerhalb der Probezeit,
- e) Bestrafungen gemäß § 99 Abs. 1, 1a, 1b und Abs. 2 lit. a, c und d StVO 1960 und gemäß § 37 Abs. 3 Z 1 und 2, Abs. 4,
- f) Bestrafungen wegen Delikten gemäß § 30a Abs. 2,
- g) Lenkverbot gemäß § 99d Abs. 2 StVO 1960.

Zu Z 39 (§ 116 Abs. 10):

Die geltende Regelung des § 116 Abs. 10 betreffend die Ausnahme hinsichtlich der Entziehung der Fahrlehrerberechtigung oder der Fahrschullehrerberechtigung bei der Entziehung der Lenkberechtigung wegen mangelnder gesundheitlicher Eignung ist zu weitgehend gefasst und differenziert nicht zwischen Fahrlehrer und Fahrschullehrer.

Die bis zur 41. KFG-Novelle geltende Regelung hat diese Ausnahme in § 116 Abs. 5 sinnvollerweise nur für Fahrschullehrer vorgesehen, nicht aber auch für Fahrlehrer.

Beim Zusammenführen der Regelungen der früheren § 116 und § 117 in den neuen § 116 durch die 41. KFG-Novelle wurde diesbezüglich nicht differenziert.

Da diese Ausnahme für Fahrlehrer aber keinen Sinn macht, wird das geändert und klargestellt, dass die Ausnahme nur für Fahrschullehrer gilt.

Zu Z 40 (§ 123 Abs. 2a und § 134 Abs. 4):

In der 40. KFG-Novelle wurde die Höchststrafe auf 10 000 Euro angehoben. Die Höhe der vorläufigen Sicherheit blieb aber unverändert und soll nun in einem angemessenen Ausmaß an die Höchststrafe angepasst werden.

Zu Z 41 (§ 123 Abs. 3a):

Diese Bestimmung betreffend die Zuständigkeit zur Ausstellung der Bestätigung, aus der die Anzahl der für ein Fahrzeug zu verwendenden Ökopunkte hervorgeht (COP-Dokument), ist obsolet und kann entfallen.

Zu Z 42 (§ 132 Abs. 37):

Hier wird eine Übergangsbestimmung geschaffen für Fahrzeuge, die vor dem Inkrafttreten der neuen 4:2:2:2:1 Regelung erstmals zugelassen wurden, damit auch diese soweit wie möglich in den Genuss der Verlängerung der Begutachtungsintervalle kommen. Durch Festlegung des genauen Prozederes soll Rechtssicherheit geschaffen werden, sowohl für die Zulassungsbesitzer als auch für die zum Austausch der Plaketten berechtigten Stellen.

Die Zulassungsbesitzer eines Fahrzeuges, für das nach dem 19. Mai 2027 eine längere Frist gilt als auf der Lochmarkierung der Begutachtungsplakette ersichtlich ist, erhalten die Möglichkeit bei einer zur Ausfolgung einer Begutachtungsplakette berechtigten Stelle die Ausfolgung einer gemäß § 57a Abs. 3 Z 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2026 gelochten Begutachtungsplakette (ohne Absolvierung der Begutachtung) zu verlangen. War die erste Begutachtung noch nicht fällig, so ist der Zeitpunkt der ersten Begutachtung mit vier Jahren nach der Erstzulassung festzulegen. Wurde die erste oder eine weitere Begutachtung nach der bisherigen Rechtslage bereits absolviert, so sind die folgenden Begutachtungstermine nach der neuen Rechtslage einmal, zweimal oder dreimal im Zweijahresabstand und danach jährlich zu absolvieren, wobei jedenfalls im zehnten Jahr nach der Erstzulassung und danach jährlich eine Begutachtung zu erfolgen hat und sich der Zeitraum zwischen erster und zweiter Begutachtung nicht auf mehr als zwei Jahre verlängern darf.

Wird die Begutachtung, obwohl sie nach der neuen Regelung noch nicht fällig wäre, zum auf der alten Plakette gelochten Zeitpunkt absolviert, so ist jedenfalls der Termin der folgenden Begutachtung nach der neuen Regelung und unter den zuvor beschriebenen Grundsätzen zu lochen (zweijähriges Intervall und ab zehn Jahren einjährig).

Weiters wird klargestellt, dass bis zur Anbringung der nach den neuen Fristen gelochten Begutachtungsplakette am Fahrzeug, die auf der Lochmarkierung der alten Begutachtungsplakette ersichtliche Begutachtungsfrist weiter gilt. Erfolgt somit vor Ablauf der auf der alten Begutachtungsplakette ersichtlichen Begutachtungsfrist keine Begutachtung oder kein Austausch der Plakette, dann liegt bei weiterer Verwendung des Fahrzeuges eine Übertretung des § 36 lit. e KFG vor (keine den Vorschriften entsprechende Begutachtungsplakette angebracht).

Um Härtefälle durch den Wegfall der Überziehungsmöglichkeit im Jahr 2027 zu vermeiden (so würde etwa für ein Fahrzeug mit Begutachtungsstichtag im Juni, mit dem Inkrafttreten der Neuregelung die bisherige viermonatige Überziehungsmöglichkeit entfallen, die neu geschaffene Möglichkeit, die Begutachtung vier Monate vor dem vorgesehenen Begutachtungsmonat zu absolvieren, kann vor dem Inkrafttreten der Neuregelung aber ebensowenig in Anspruch genommen werden und stünde somit, statt dem bisherigen Zeitraum von sechs Monaten, nur ein Zeitraum von zwei Monaten für die Absolvierung der Begutachtung zur Verfügung), ist auch eine diesbezügliche Übergangsregelung vorzusehen, um sicherzustellen, dass für die Übergangsfälle eine angemessene Gesamtfrist für die Absolvierung der wiederkehrenden Begutachtung zur Verfügung steht.

Erfolgt die Ausgabe der nach den neuen Fristen gelochten Austauschplakette nicht im Zusammenhang mit der Begutachtung eines Fahrzeuges, dürfen die zur Ausfolgung einer Begutachtungsplakette berechtigten Stellen für ihren diesbezüglichen Aufwand einen Kostenersatz von maximal 10 Euro in Rechnung stellen. Davon unabhängig ist jedenfalls der Preis für die Plakette einzuheben.

Zu Z 42 (§ 132 Abs. 39):

Es sind Unsicherheiten aufgetreten, ob die Regelung des § 112 Abs. 1a, die mit der 41. KFG-Novelle ab 1. Jänner 2024 eingeführt worden ist, nur für Betriebsgenehmigungen gilt, die ab diesem Zeitpunkt erteilt worden sind, oder auch für schon davor bestehende Betriebsgenehmigungen.

Die Bestimmung des § 112 Abs. 1a ist mit 1. Jänner 2024 in Kraft getreten und kann daher auch nur für solche Betriebsgenehmigungen herangezogen werden, die ab diesem Zeitpunkt erteilt werden. Eine rückwirkende Anwendung ist nicht vorgesehen. Eine gültig erteilte Betriebsgenehmigung (bei

unveränderter Ausgangslage) kann somit ohne ausdrückliche Rechtsgrundlage dafür nachträglich nicht an anderen Kriterien gemessen werden als zum Zeitpunkt der Erteilung.

Um die Ausgangslage für alle Fahrschulen gleichzuschalten, wird nunmehr eine ausdrückliche Übergangsregelung geschaffen, wonach die Regelung des § 112 Abs. 1a ab dem 1. Jänner 2028 auch für Betriebsgenehmigungen gilt, die bereits vor dem 1. Jänner 2024 bewilligt worden sind.

Diese haben dadurch ausreichend Zeit, die Gesellschaft entsprechend anzupassen.

Zu Z 43 (§ 135 Abs. 51):

Hier wird das Inkrafttreten bzw. das Außerkrafttreten festgelegt. Für jene Neuregelungen, deren Umsetzung IT-mäßige Anpassungen und damit einen gewissen zeitlichen Vorlauf voraussetzt, ist eine entsprechende Legislavakanz vorzusehen.“

Der Ausschuss für Verkehr hat den gegenständlichen Beschluss des Nationalrates in seiner Sitzung am 14. Juli 2026 in Verhandlung genommen.

Berichterstatter im Ausschuss war Bundesrat Dominik **Reisinger**.

Gemäß § 30 Abs. 2 GO-BR wurde beschlossen, Bundesrätin Simone **Jagl** mit beratender Stimme an den Verhandlungen teilnehmen zu lassen.

An der Debatte beteiligten sich die Mitglieder des Bundesrates Dr. Andrea **Eder-Gitschthaler**, Simone **Jagl** und Michael **Bernard**.

Bei der Abstimmung wurde einstimmig beschlossen, gegen den Beschluss des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.

Zum Berichterstatter für das Plenum wurde Bundesrat Dominik **Reisinger** gewählt.

Der Ausschuss für Verkehr stellt nach Beratung der Vorlage einstimmig den **Antrag**, gegen den vorliegenden Beschluss des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.

Wien, 2026 07 14

Dominik Reisinger

Berichterstatter

Michael Bernard

Vorsitzender