

Bericht

des Verkehrsausschusses

über den Antrag 2229/A der Abgeordneten Anton Heinzl, Andreas Ottenschläger, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 und das Unfalluntersuchungsgesetz–UUG 2005 geändert werden

Die Abgeordneten Anton **Heinzl**, Andreas **Ottenschläger**, Kolleginnen und Kollegen haben den gegenständlichen Initiativantrag am 7. Juni 2017 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„**Zu Artikel 1**

Zu Z 1 (§ 20 Abs. 1 Z 9):

Die Anbringung von beleuchteten Warnleiteinrichtungen soll ex lege auch für Pannen- und Abschleppfahrzeuge zulässig sein.

Zu Z 2 (§ 24 Abs. 8), Z 5 (§ 28b Abs. 5b erster Satz), Z 8 (§ 29 Abs. 4), Z 10 (§ 30a Abs. 5 dritter und letzter Satz), Z 12 (§ 30a Abs. 8a), Z 22 (§ 58 Abs. 2b), Z 24 (§ 58a Abs. 4, 7 und 9), Z 26 (§ 101 Abs. 7a), Z 28 (§ 102d Abs. 8) und Z 31 (§ 123a Abs. 2 Z 3):

Es erfolgen die notwendigen redaktionellen Anpassungen im KFG 1967 infolge der Auflösung der Bundesanstalt für Verkehr und der dadurch erforderlichen Zusammenführung von Aufgaben der KFZ- und Verkehrstechnik in der Zentralstelle des BMVIT. Anstelle der Bundesanstalt für Verkehr wird der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie in den jeweils relevanten Bestimmungen genannt bzw. entfallen Verweise auf die Bundesanstalt für Verkehr.

Zu Z 3 (§ 28b Abs. 2 Z 2), Z 4 (§ 28b Abs. 5), Z 6 (§ 28b Abs. 5b letzter Satz), Z 7 (§ 28d Abs. 6), Z 9 (§ 30a Abs. 4a), Z 10 (§ 30a Abs. 5 letzter Satz), Z 11 (§ 30a Abs. 7), Z 13 (§ 30a Abs. 11), Z 14 (§ 31a Abs. 8), Z 15 (§ 33 Abs. 3a), Z 17 (§ 34a Abs. 5):

Da mit dem Entfall des § 131 der Verweis auf den in § 131 Abs. 6 genannten Tarif ins Leere geht, muss eine andere Grundlage dafür geschaffen werden. Anstelle des Verweises auf § 131 Abs. 6 und des dort genannten Tarifes soll daher auf einen durch Verordnung festgesetzten Tarif abgestellt werden.

In § 30a Abs. 11 wird die bestehende Verordnungsermächtigung erweitert, um weiterhin einen Tarif für die Tätigkeiten rund um die Dateneingabe in die Genehmigungsdatenbank festlegen zu können.

Zu Z 16 (§ 34 Abs. 4):

Es wird eine Aufbewahrungsfrist von drei Jahren für diese Aufzeichnungen festgelegt.

Zu Z 18 (§ 49 Abs. 4 Z 5):

Die neuen Kennzeichentafeln mit grüner Schrift sollen auch für emissionsfreie Fahrzeuge der Klassen N2, N3, M2 und M3 möglich sein.

Zu Z 19 (§ 57a Abs. 1):

Damit wird die Verpflichtung geschaffen, ein historisches Fahrzeug auf Übereinstimmung mit dem genehmigten Zustand zu prüfen. Im Letzten Satz ist die Prüfung der Eintragungen im Fahrtenbuch vorgesehen.

Zu Z 20 (§ 57a Abs. 1a):

Damit wird die Verpflichtung geschaffen, auch bei historischen Fahrzeugen das Genehmigungsdokument bei wiederkehrenden Begutachtungen vorlegen zu müssen.

Zu Z 21 (§ 57c Abs. 4d):

Der Nachweis der Fahrbeschränkung bei historischen Fahrzeugen soll künftig ausschließlich durch Fahraufzeichnungen möglich sein. Wird eine Überschreitung festgestellt, so ist das im Gutachten zu vermerken und es wird eine Meldepflicht an die Behörde über die zentrale Begutachtungsplakettendatenbank vorgesehen.

Zu Z 23 (§ 58 Abs. 5):

Durch den Entfall des § 131 entfällt auch die durch die 34. KFG-Novelle, BGBl. I Nr. 9/2017, geschaffene Verordnungsermächtigung des § 131 Abs. 3 zur Übertragung bestimmter nichtbehördlicher Aufgaben im Zusammenhang mit der technischen Unterwegskontrolle an die Asfinag (Kontaktstelle, Berichtswesen, Qualitätssicherung im Bereich der technischen Unterwegskontrollen und Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten).

Daher wird nunmehr im § 58 Abs. 5 eine solche Verordnungsermächtigung geschaffen.

Zu Z 25 (§ 82 Abs. 1a):

Das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr, BGBl. Nr. 289/1982, sieht nur die Teilnahme von zugelassenen Fahrzeugen am internationalen Verkehr vor. Das ist bei Fahrzeugen mit österreichischen Probefahrerkennzeichen aber nicht der Fall, da diese für mehrere Fahrzeuge verwendet werden können. Daher hängt es von der individuellen Anerkennung des jeweiligen Staates ab, ob die Verwendung von Fahrzeugen mit österreichischen Probefahrerkennzeichen akzeptiert wird.

Umgekehrt sieht das österreichische Kraftfahrrecht die Möglichkeit der Verwendung ausländischer Probefahrerkennzeichen vor.

Es soll deshalb eine Ermächtigung für den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie geschaffen werden, mit Staaten völkerrechtliche Vereinbarungen über die Anerkennung von Probefahrerkennzeichen schließen zu können, von denen ohne eine solche Vereinbarung die Teilnahme von Fahrzeugen auf Straßen mit öffentlichem Verkehr mit österreichischen Probefahrerkennzeichen nicht akzeptiert wird. Der Abschluss einer solchen Vereinbarung ist mit jenen Staaten nicht erforderlich, die bereits in ihrer innerstaatlichen Rechtsordnung die Anerkennung österreichischer Probefahrerkennzeichen vorsehen.

Zu Z 27 (§ 102 Abs. 11c):

Im zweiten Satz erfolgt die redaktionelle Anpassungen infolge der Auflösung der Bundesanstalt für Verkehr.

Durch die Änderung des letzten Satzes wird die Eintragung des Vermerkes über Positivkontrollen (wenn bei Lenk- und Ruhezeitkontrollen keine Übertretung festgestellt worden ist) im Verkehrsunternehmensregister vereinfacht.

Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes können das gleich direkt beim jeweiligen Unternehmen im Verkehrsunternehmensregister (VUR) vermerken. Wenn die Daten dieses Unternehmens im VUR noch nicht vorhanden sind, so können sie das Unternehmen aus dem Unternehmensregister auswählen und anlegen. Dadurch entfällt der Clearingaufwand für die Behörden.

Zu Z 29 (§ 116 Abs. 6) und Z 30 (§ 117 Abs. 2):

In den kraftfahrrechtlichen Vorschriften ist die ‚Umschreibung‘ einer Heeresfahrlehrer- bzw. Heeresfahrerschullehrerberechtigung auf eine ‚zivile‘ Fahrlehrer- oder Fahrerschullehrerberechtigung ohne Ablegung der Lehrbefähigungsprüfung bisher nicht vorgesehen.

Da aber von einer Gleichwertigkeit einer Heeresfahrlehrerberechtigung (Heeresfahrerschullehrerberechtigung) mit einer zivilen auszugehen ist, soll die Möglichkeit einer ‚Umschreibung‘ im KFG vorgesehen werden.

Es soll aber sichergestellt sein, dass nur solche Personen ihre Berechtigungen umschreiben lassen können, die auch aktuell einen Arbeitsplatz als Heeresfahrlehrer oder Heeresfahrerschullehrer innehaben oder (analog wie bei der Umschreibung einer Heereslenkberechtigung gemäß § 22 Abs. 7 FSG) zumindest bis vor einem Jahr vor der Antragstellung innegehabt haben. Es ist daher eine entsprechende Bestätigung der Dienstbehörde vorzulegen. Damit soll vermieden werden, dass Personen, die zB schon vor langer Zeit die Heeresfahrlehrerberechtigung erlangt haben, aber seit Jahren nicht mehr als solche tätig sind, diese Heeresfahrlehrerberechtigung auf eine zivile Berechtigung umschreiben lassen können.

Die Vorgaben des § 116 Abs. 1 erster Satz betreffend das Erfordernis der Reifeprüfung bzw. entsprechender Praxiszeiten als Alternative für den Fahrschullehrer bleiben unverändert, wobei die erforderliche Praxis auch als Heeresfahrlehrer erworben werden kann.

Zu Z 32 (§ 131):

Durch den Wegfall der Notwendigkeit, einen Teil der Aufgaben des BMVIT im Bereich der KFZ- und Verkehrstechnik in einer nachgeordneten Dienststelle zu besorgen, kann die organisationsrechtliche Grundlage der Bundesanstalt für Verkehr entfallen.

Zu Z 33 (§ 135 Abs. 33):

Hier wird das Inkrafttreten geregelt. Da die Auflösung der Bundesanstalt für Verkehr mit 1. August 2017 erfolgen soll, treten alle Bezug habenden Bestimmungen mit 1. August 2017 in Kraft.

Der mit der 34. KFG-Novelle, BGBl. I Nr. 9/2017, neu eingefügte § 58a tritt erst mit 20. Mai 2018 in Kraft. Daher kann auch die Änderung des § 58a erst mit diesem Zeitpunkt in Kraft treten.

Zu Artikel 2 (Änderung des Unfalluntersuchungsgesetzes-UUG 2005)

Zu Z 1 (§ 2):

Durch den Entfall der Wortfolge ‚als Organisationseinheit der Bundesanstalt für Verkehr‘ wird mit dieser Bestimmung die ex lege Errichtung der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes als Dienststelle des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zum Ausdruck gebracht (Errichtung verstanden als die normative Anordnung, dass eine bestimmte Organisationseinheit bestehen soll) und untersteht sie weiterhin und unverändert dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie. Die unionsrechtlich geforderte funktionelle und organisatorische Unabhängigkeit der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes wird unverändert im zweiten Satz zum Ausdruck gebracht. Ebenso bleibt die Einrichtung der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes unverändert bestehen; sie ist als nachgeordnete Dienststelle monokratisch ausgestaltet, an ihrer Spitze steht ein Leiter, dem im Rahmen der inneren Organisation von ihm bestellte Mitarbeiter zur Aufgabenerfüllung zur Seite stehen.

Zu Z 2 (§ 5 Abs. 15):

Redaktionelle Anpassung infolge des Wegfalls der Bundesanstalt für Verkehr.

Zu Z 3 (§ 29):

Diese Bestimmung enthält eine Regelung über den Dienststellenwechsel für Bedienstete der dem BMVIT nachgeordneten Dienststelle Bundesanstalt für Verkehr aus dem dort bestehenden Bereich der KFZ- und Verkehrstechnik in die Zentralstelle des Ressorts.

Zu Z 4 (§ 33 Abs. 2):

Hier wird das Inkrafttreten mit 1. August 2017 festgelegt.“

Der Verkehrsausschuss hat den gegenständlichen Initiativantrag in seiner Sitzung am 21. Juni 2017 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich im Anschluss an die Ausführungen des Berichterstatters Abgeordneten Dietmar **Keck** die Abgeordneten Claudia Angela **Gamon**, MSc (WU), Andreas **Ottenschläger**, Carmen **Schimanek**, Mag. Günther **Kumpitsch**, Georg **Willi**, Walter **Bacher** und Johann **Rädler** sowie der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Mag. Jörg **Leichtfried**.

Bei der Abstimmung wurde der Gesetzentwurf mit Stimmenmehrheit (**dafür:** S, V, F, N, T, **dagegen:** G) beschlossen.

Ferner beschloss der Verkehrsausschuss einstimmig folgende Feststellungen:

Der Verkehrsausschuss geht davon aus, dass durch Verordnung sichergestellt wird, dass sich die Überprüfung der Übereinstimmung mit dem genehmigten Zustand auf die für die Verkehrs- und Betriebssicherheit sowie auf die Umweltverträglichkeit des Fahrzeuges wesentlichen Baugruppen und auf jene Umstände beschränkt, die von einem im üblichen Umfang geschulten und erfahrenen Prüfer aus den gem Abs 1a vorzulegenden Unterlagen augenscheinlich, sohin ohne besondere Hilfsmittel und Kenntnisse sowie ohne die Vornahme von Zerlegungsarbeiten, vorgenommen werden können. In gleicher Weise soll auch durch Verordnung sichergestellt werden, dass die Überprüfung der fahrtenbuchartigen Aufzeichnungen keine besonderen Hilfsmittel und Kenntnisse erfordert und nicht zu einer erheblichen Erhöhung des Aufwandes für eine Überprüfung führt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle dem **angeschlossenen Gesetzentwurf** die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Wien, 2017 06 21

Dietmar Keck

Berichterstatter

Anton Heinzl

Obmann

