

481 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXVI. GP

Bericht des Verkehrsausschusses

über den Antrag 426/A(E) der Abgeordneten Mag. Gerald Loacker, Kolleginnen und Kollegen betreffend Zulassung von Quads mit einer Leistung von mehr als 15 kW

Die Abgeordneten Mag. Gerald **Loacker**, Kolleginnen und Kollegen haben den gegenständlichen Entschließungsantrag am 24. Oktober 2018 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Quads und ATVs (All Terrain Vehicles) sind vierrädrige Kraftfahrzeuge, die aufgrund ihrer Bauweise Charakterzüge eines Kraftrades aufweisen. Quads werden in der Regel als Sportfahrzeuge und ATVs eher als kleine Traktoren benutzt. Sie können sowohl als Fun- als auch als Arbeitsgeräte dienen. Sie erfreuen sich zunehmender Beliebtheit.

In den letzten Jahren erleben wir einen starken Zuwachs an Zulassungen dieser Fahrzeuge. Über genau diese Zulassung und deren Bestimmungen herrscht jedoch Unklarheit. Tatsächlich ergibt sich aufgrund der Zulassungsklassen die Situation, dass Quads/ATVs über 15 kW nicht zugelassen werden. Quads/ATVs mit einer Leistung von über 15 kW fahren daher auch teils illegal auf Österreichs Straßen. Es gibt jedoch keine Gründe diese nicht zuzulassen, da es sich eigentlich um ein bürokratisches Problem handelt.

Von Seiten des Führerscheingesetzes (FSG) § 2, beziehungsweise des FSG – Gesamtdurchführungserlass des BMVIT, stellt die Nutzung eines Quads/ATVs über 15 kW kein Problem da. Zwar darf mit Lenkberechtigung A kein Quad/ATV über 15 kW betrieben werden. Der Betrieb eines Quads/ATVs mit einer Leistung von über 15 kW ist für Lenker_innen mit der Führerscheinklasse B jedoch zulässig.

Das Problem entsteht dadurch, dass bereits im Geltungsbereich und in den Begriffsbestimmungen der relevanten EU-Richtlinie (RICHTLINIE 2002/24/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 18. März 2002), Quads und ATVs folgendermaßen definiert werden: „Vierrädrige Kraftfahrzeuge, die nicht unter Buchstabe a) fallen, mit einer Leermasse von bis zu 400 kg (Klasse L7e) (550 kg im Falle von Fahrzeugen zur Güterbeförderung), ohne Masse der Batterien im Falle von Elektrofahrzeugen, und mit einer maximalen Nutzleistung von bis zu 15 kW.“ Diese Fahrzeuge gelten sinngemäß auch als dreirädrige Kraftfahrzeuge und müssen den technischen Anforderungen für dreirädrige Kraftfahrzeuge der Klasse L5e genügen, sofern in den Einzelrichtlinien nichts anderes vorgesehen ist.

Das daraus abgeleitete österreichische Recht (§3 des Kraftfahrgesetz 1967 - KFG. 1967) sieht daher keine Klasse vor, in welche Quads/ATVs mit über 15 kW fallen würden.

In einer Antwort der Europäischen Kommission zu einer, inhaltlich diesem Antrag nicht unähnlichen, Petition an das Europäische Parlament von 2013 (Petition Nr. 2204/2013, eingereicht von K.L., österreichischer Staatsangehörigkeit, zur Einführung einer europaweit festgelegten Höchstleistung von Geländefahrzeugen, vierrädrigen Kraftfahrzeugen und Side-by-Side-Fahrzeugen) wird erklärt: „Die Rechtsvorschriften über die Zulassung von Kraftfahrzeugen in der Union sind nicht harmonisiert und fallen in den Zuständigkeitsbereich der Mitgliedstaaten.“ Weiters wurde dem Petenten geraten „sich mit seinem Anlegen an den Mitgliedstaat zu wenden, in dem das Fahrzeug nicht zur Benutzung auf öffentlichen Straßen zugelassen wurde.“

Dem gingen zahlreiche Schreiben von österreichischen Behörden (insbesondere des BMVIT) voraus, welche den Sachverhalt der Fahrzeugkategorien folgendermaßen kommentierten: „Aufgrund der EU-Vorgaben, kann das von Österreich auch nicht geändert werden“ (Mail vom 29. August 2013), sowie ein Mail vom 16. Januar 2014, in welchem von Seiten des BMVIT dargelegt wird, dass die oben genannte Richtlinie ab 1. Januar 2016 abgelöst wird und zwar „durch die neue EU-Verordnung 168/2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen [...].“

Hinzu kommt dass durch die Limitierung auf 15 kW bei den Leistungsklassen L6e und L7e dem Staat vieles an Steuergeldern und anderen Einnahmen entgeht. Tatsächlich ist es so, dass Kraftfahrzeuge der Klasse L6e und L7e, wenn sie haftpflichtversichert sind, grundsätzlich einer motorbezogenen Versicherungssteuer unterliegen. Sie werden also nicht als „Krafträder“ (wie die übrigen KFZ der Klasse L) behandelt, bei denen die Leistung des Verbrennungsmotors in Kilowatt als Bemessungsgrundlage ausschlaggebend ist. Auf Grund der niedrigen Leistung unterliegen diese Kraftfahrzeuge der Mindeststeuer von 6,20 EUR/Monat. Nach derzeitigem Stand lukriert der Staat damit etwa EUR 2,2 Mio. Die tatsächliche Durchschnittsleistung könnte aber durchaus doppelt so hoch liegen.

Dafür müsste die Bundesregierung und insbesondere das BMVIT eine Anpassung der Fahrzeugklassen vornehmen.“

Der Verkehrsausschuss hat den gegenständlichen Entschließungsantrag in seiner Sitzung am 9. Jänner 2019 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Abgeordneten Douglas **Hoyos-Trauttmansdorff** die Abgeordneten Andreas **Ottenschläger**, Sandra **Wassermann**, Dietmar **Keck**, Christian **Hafenecker**, MA, Stephanie **Cox**, BA, Rebecca **Kirchbaumer** und Tanja **Graf** sowie der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie Ing. Norbert **Hofer** und der Ausschusssobmann Abgeordneter Alois **Stöger**, diplômé.

Bei der Abstimmung fand der gegenständliche Entschließungsantrag der Abgeordneten Mag. Gerald **Loacker**, Kolleginnen und Kollegen nicht die Zustimmung der Ausschussmehrheit (**für den Antrag:** S, N, **dagegen:** V, F, J).

Zum Berichterstatter für den Nationalrat wurde Abgeordneter Andreas **Ottenschläger** gewählt.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Verkehrsausschuss somit den **Antrag**, der Nationalrat wolle diesen Bericht zur Kenntnis nehmen.

Wien, 2019 01 09

Andreas Ottenschläger

Berichterstatter

Alois Stöger, diplômé

Obmann

