Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

Der Entwurf der 41. KFG-Novelle enthält folgende Schwerpunkte:

1. Bei der Abgrenzung, welche Fahrzeuge als Kraftfahrzeuge gelten und welche als Fahrräder, wird in Hinkunft auf die Nenndauerleistung anstelle der höchsten zulässigen Leistung abgestellt.
2. Zur Vermeidung von Missverständnissen wird die Regelung über die Anhebung der Gewichtsgrenzen für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb bzw. für emissionsfreie Fahrzeuge in § 4 Abs. 7a betreffend Fahrzeugkombinationen berücksichtigt.
3. Viele Anpassungen von Verweisen auf EU-Rechtsakte an die aktuellen Vorschriften.
4. Bei der Bewilligung von Überstellungsfahrten wird ein Österreichbezug als Kriterium geschaffen.
5. Die Zulassungsstellen werden an das Unternehmensregister angebunden und die Daten der Zulassungsevidenz mit dem Unternehmensregister abgeglichen.
6. Das Abkommen über Handel und Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits (Brexit-Abkommen) verweist hinsichtlich der Lenk- und Ruhezeiten und der Fahrtschreiberbenutzung nicht auf die einschlägigen EU-Vorschriften, sondern enthält dazu eigenständige Regelungen. Daher müssen diese als Übertretungsnorm in Verbindung mit der Strafbestimmung des § 134 Abs. 1 KFG angeführt werden.
7. Exaktere Regelung der Pflichten des Fahrschulbesitzers und des Fahrschulleiters.
8. Bei jeder Fahrschulausbildung muss ein schriftlicher Ausbildungsvertrag zwischen Fahrschulbesitzer bzw. Fahrschulleiter und den auszubildenden Personen abgeschlossen werden.
9. Neuregelung der Ausbildung des in den Fahrschulen eingesetzten Lehrpersonals.
10. Neugestaltung des Fahrlehrausweises im Scheckkartenformat.
11. Organe der Asfinag sollen Kontrollen von Sondertransporten durchführen dürfen.
12. Die Geldstrafen für Verstöße gegen das sog. Handyverbot oder gegen die Gurt- oder die Sturzhelmpflicht werden angehoben.
13. Die Strafbarkeit der Fahrzeughersteller bzw. deren Bevollmächtigten für Verstöße gegen direkt geltende EU-Vorschriften wird auf die sog. e-PTI-Verordnung erweitert (betrifft die Zurverfügungstellung von Informationen, die für die regelmäßige technische Überwachung der Fahrzeuge benötigt werden) und der Strafrahmen von 5 000 auf 10 000 Euro angehoben.
14. Daneben gibt es noch eine Reihe von Aktualisierungen und redaktionellen Anpassungen.

Kompetenzgrundlage:

In kompetenzrechtlicher Hinsicht stützt sich das im Entwurf vorliegende Bundesgesetz auf Art. 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Kraftfahrwesen).

Besonderer Teil

Zu Z 1 (§ 1 Abs. 2a Z 1):

Da die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 als Abgrenzungskriterium, welche Fahrzeuge erfasst werden und welche nicht, auf die Nenndauerleistung abstellt, gibt es mit der bisher in § 1 Abs. 2a Z 1 vorgesehenen höchsten zulässigen Leistung immer wieder Unsicherheiten. Daher wird auch im KFG die Nenndauerleistung übernommen.

Für Fahrzeuge, die die bisherigen Kriterien erfüllt haben (höchste zulässige Leistung nicht mehr als 600 Watt und Bauartgeschwindigkeit nicht mehr als 25 km/h) sollte diese Änderung keine Auswirkungen haben, da schon im Jahr 2009 erlassmäßig klargestellt worden ist, dass davon ausgegangen werden kann, dass bei Fahrzeugen mit einer Nenndauerleistung von nicht mehr als 250 Watt die am Hinterrad (Antriebsrad) abgegebene Leistung nicht mehr als 600 Watt beträgt.

Zu Z 2 (§ 2 Z 46):

Die Verweise auf die mittlerweile aufgehobenen EU Rechtsakte (Richtlinie 2007/46/EG bzw. 2003/37/EG) werden durch Verweise auf die aktuellen EU-Rechtsakte (Verordnung (EU) 2018/858 bzw. Verordnung (EU) Nr. 167/2013 ersetzt.

Zu Z 3 (§ 2 Z 47):

Es wird lediglich der Verweis auf den EU-Rechtsakt aktualisiert. Die Richtlinie 2007/46/EG wurde von der Verordnung (EU) 2018/858 abgelöst.

Zu Z 4 (§ 3 Abs. 1 Z 4.4, § 27a Abs. 1, § 28a Abs. 1 Z 1, Überschrift zu § 31a, § 31a Abs. 1 und 6 und § 34 Abs. 2):

Auch hier wird lediglich der Verweis auf die Richtlinie 2007/46/EG durch den Verweis auf die Verordnung (EU) 2018/858 ersetzt.

Zu Z 5 (§ 4 Abs. 7a):

Fahrzeugen mit alternativem Antrieb oder emissionsfreien Fahrzeugen wird in den einschlägigen EU-Vorschriften ein erhöhtes Gesamtgewicht zur Berücksichtigung der dafür erforderlichen Technologie zugestanden, höchstens jedoch 1t für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb bzw. 2t für emissionsfreie Fahrzeuge. Diese Gewichtsanhebung wirkt nicht automatisch, sondern diese Fahrzeuge können mit den entsprechend höheren Gewichten genehmigt werden und das entsprechende zulässige Gesamtgewicht ist dann im Zulassungsschein eingetragen.

Nachdem dieses Mehrgewicht in der direkt geltenden Verordnung (EU) 2019/1242 geregelt ist, ist eine Umsetzung in den nationalen Vorschriften nicht erforderlich.

Sicherheitshalber wird aber die Regelung in § 4 Abs. 7a betreffend Fahrzeugkombinationen zur Vermeidung von Missverständnissen entsprechend angepasst.

Zu Z 6 (§ 24 Abs. 2b Z 1 lit. j):

Derzeit ist in § 24 Abs. 2b Z 1 lit. j bei der Ausnahme für Fahrzeuge mit Elektroantrieb ein Umkreis von 50 km vom Standort des Unternehmens vorgesehen. Dies deshalb, weil die EU-VO 561/2006 in Art. 13 lit. f auch nur 50 km erlaubt hat.

In der EU-Verordnung wurde das mittlerweile aber geändert und der Umkreis auf 100 km ausgedehnt. Daher spricht nichts dagegen, auch im KFG den Umkreis auf 100 km auszudehnen.

Zu Z 7 (§ 24a Abs. 2 lit. c):

Es handelt sich nur um eine redaktionelle Richtigstellung. Mit der 30. KFG-Novelle, BGBl. I Nr. 94/2009, wurde die Aufzählung in § 20 Abs. 1 KFG abgeändert und die Litterae durch Ziffern ersetzt, sodass der Verweis nun „§ 20 Abs. 1 Z 4“ lauten muss.

Zu Z 8 (§ 27a Abs. 2):

Auch hier handelt es sich nur um eine redaktionelle Anpassung an die Verordnung (EU) 2018/858. Da sechs Mal auf die die Richtlinie 2007/46 mit jeweils unterschiedlichen Artikeln bzw. Anhängen verwiesen wird, wird der ganze Abs. 2 in aktualisierter Form wiedergegeben.

Zu Z 9 (§ 28 Abs. 3):

Es wird nur ein Verweisfehler korrigiert.

Zu Z 10 (§ 28c Abs. 3), zu Z 11 (§ 28c Abs. 5), zu Z 12 (§ 28d Abs. 1), zu Z 13 (§ 31a Abs. 2) und zu Z 14 (§ 31a Abs. 6):

Es handelt sich nur um redaktionelle Anpassungen an die Verordnung (EU) 2018/858 und die nunmehr zutreffenden Artikel bzw. Anhänge.

Zu Z 15 (§ 33 Abs. 6a):

In § 33 Abs. 6a wird ergänzt, dass es bei leistungsverändernden Eingriffen in die Motorsteuerung (Chip-Tuning) neben dem Nachweis, dass alle für das Fahrzeug relevanten Emissionsvorschriften weiterhin eingehalten werden, auch zu keiner Zunahme der Treibhausgasemissionen beim Betrieb des Fahrzeuges kommen darf.

Zu Z 16 (§ 37 Abs. 2 lit. a):

Hier wird ergänzt, dass als Genehmigungsnachweis für die Zulassung bei einem einzeln genehmigten Fahrzeug auch der EU-Einzelgenehmigungsbogen für ein solches Fahrzeug herangezogen werden kann.

Zu Z 17 (§ 40 Abs. 1 lit. a) und Z 21 (§ 40 Abs. 5a):

Zur Klarstellung wird ergänzt, dass sich die Regelungen für Fahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes betreffend den dauernden Standort in Wien und die Zulassung durch den Bundesminister für Inneres nur auf die Fahrzeuge des öffentlichen Sicherheitsdienstes der Bundespolizei beziehen.

Zu Z 18 (§ 40 Abs. 2b):

Bei der Zulassung eines Fahrzeuges eines Unternehmens und bei angezeigten Adress- oder Namensänderungen eines Unternehmens hat die Zulassungsstelle die Angaben des Antrages mit den Daten des Unternehmensregister abzugleichen.

Dabei sind die in § 40 Abs. 2b genannten Daten aus dem Unternehmensregister zu übernehmen. Bei den Stammzahlen gemäß § 6 Abs. 3 E-GovG handelt es sich um folgende Daten:

Für Betroffene, die im Firmenbuch eingetragen sind, wird als Stammzahl die Firmenbuchnummer verwendet, für Betroffene, die im Vereinsregister eingetragen sind, wird die Vereinsregisterzahl verwendet und für Betroffene, die im Ergänzungsregister eingetragen sind, wird die im Ergänzungsregister vergebene Ordnungsnummer verwendet.

Gemäß § 40 Abs. 1 gilt als dauernder Standort eines Fahrzeuges von Unternehmungen der Ort, von dem aus der Antragsteller über das Fahrzeug hauptsächlich verfügt. Es ist somit eine Zulassung auf einen solchen Standort zulässig.

Da aus dem Unternehmensregister aber nicht alle Zweigniederlassungen/Filialen/Standorte ersichtlich sind, ist bei beantragter Zulassung auf einen Standort, der aus dem Unternehmensregister nicht ersichtlich ist, den Angaben des Antrages zu folgen und die im Antrag angegebene Adresse als Zulassungsadresse zu speichern.

Dieser Datenabgleich erfolgt zum Zwecke der eindeutigen Identifikation eines konkreten Unternehmens als Zulassungsbesitzer und der auf dieses Unternehmen zugelassenen Fahrzeuge und ist insbesondere für spezifische Datenabrufe in der zentralen Zulassungsevidenz des BMI (KZR) und die in der Verordnung (EU) 2018/1541 vorgesehene EU-weite Abrufmöglichkeit aller Kraftfahrzeuge eines konkreten Unternehmens (für Abklärungen im Zusammenhang mit Kraftfahrzeug-Umsatzsteuerbetrug), somit zur Erfüllung der dem Bundesministerium für Inneres und dem Bundesministerium für Finanzen zugeteilten nationalen und EU-rechtlichen Verpflichtungen erforderlich.

Zu Z 19 (§ 40 Abs. 3) und zu Z 20 (§ 40 Abs. 4):

Derzeit ist sowohl in § 40 Abs. 3 als auch in § 40 Abs. 4 die Anhörung der Straßenverwaltungen, denen die Erhaltung der in Betracht kommenden Straßenzüge obliegt, vorgesehen.

Diese Bestimmung wird unterschiedlich vollzogen und erweist sich im Falle von Dauergenehmigungen, in deren Rahmen auch Gemeindestraßen befahren werden sollen, als kaum durchführbar, da im Ermittlungsverfahren alle Gemeinden befasst werden müssten.

Es soll daher ausdrücklich klargestellt werden, dass der Landeshauptmann im Falle von Gemeinde- oder Privatstraßen von der Anhörung der Gemeinden als Straßenerhalter oder der Eigentümer der Privatstraßen absehen und im Bescheid auftragen kann, dass vor Durchführung des Transportes die Zustimmung der Gemeinde oder des Straßeneigentümers einzuholen ist.

Zu Z 22 (§ 40a Abs. 4):

Die Sätze sechs bis acht in § 40a Abs. 4 enthalten noch Bezugnahmen auf Bestimmungen des § 40a Abs. 9, die mittlerweile aufgehoben worden sind. Daher sind die Regelungen der Sätze sechs bis acht obsolet und können entfallen.

Zu Z 23 (§ 43 Abs. 3):

Derzeit ist in § 43 Abs. 3 eine Frist von längstens sechs Monaten für die Freihaltung des Kennzeichens vorgesehen. Leider häufen sich Fälle, wo Neufahrzeuge aufgrund von Lieferengpässen (nicht zuletzt auch durch die Pandemie bedingt) nicht rechtzeitig geliefert werden können und die sechsmonatige Frist für die Freihaltung des Kennzeichens abläuft.

Daher soll diese Frist nunmehr auf zwölf Monate verlängert werden.

Zu Z 24 (§ 46 Abs. 1a und 1b):

Die Bewilligung von Überstellungsfahrten wird von zusätzlichen Voraussetzungen abhängig gemacht, um Missbrauch vorzubeugen. Insbesondere soll ein „Österreichbezug“ bei der Bewilligung von Überstellungsfahrten geschaffen werden. Es sind Fälle bekannt geworden, wo Fahrzeuge aus Belgien mit österreichischer Überstellungsfahrtbewilligung nach Marokko überstellt worden sind. Solche Praktiken sind nicht gewünscht und es soll dem durch gezielte Regelungen ein Riegel vorgeschoben werden.

Die Bestimmung des Abs. 1 kann unverändert bleiben. Im neuen Abs. 1a und 1b wird aber ein „Österreichbezug“ für die Erteilung einer Überstellungsfahrtbewilligung als neue Voraussetzung normiert und es müssen exaktere Nachweise zum Fahrzeug vorgelegt werden bzw. wird auf die Eintragung des Fahrzeuges in die Genehmigungsdatenbank oder in die Zulassungsevidenz abgestellt. Für Fahrzeuge, die aktuell nicht zugelassen sind und deren letztes § 57a Gutachten nicht mehr gültig ist, ist zwingend ein aktuelles Gutachten vorzulegen. Ein solches Gutachten kann auch eine fehlende Eintragung in die Genehmigungsdatenbank oder in die Zulassungsevidenz ersetzen.

Da Fahrzeuge, die aus dem Ausland nach Österreich überstellt werden sollen, idR nicht in der Genehmigungsdatenbank oder in der Zulassungsevidenz aufscheinen, wird in diesen Fällen eine Zertifizierung der Zollbehörde als zugelassener Wirtschaftsbeteiligter verlangt. Damit genießt der Antragsteller eine gewisse Vertrauenswürdigkeit.

Weiters ist auch ein Nachweis über den technischen Zustand des Fahrzeuges erforderlich, sofern eine technische Überprüfung bereits fällig geworden ist. Das kann eine Prüfbescheinigung im Sinne des Art. 8 der Richtlinie 2014/45/EG über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern oder im Falle eines Fahrzeuges aus einem Drittstaat ein gleichwertiges positives Gutachten über den technischen Zustand des Fahrzeuges sein.

Zu Z 25 (§ 46 Abs. 2):

Da nunmehr bei nicht zugelassenen Fahrzeugen generell ein Nachweis über den technischen Zustand vorzulegen ist, kann der Hinweis auf die sinngemäße Anwendung des § 56 KFG entfallen.

Zu Z 26 (§ 47 Abs. 1) und zu Z 82 (§ 132 Abs. 35):

Die mit dem Unternehmensregister abgeglichenen und übernommenen Daten sollen auch in der Zulassungsevidenz gespeichert werden (§ 47 Abs. 1).

Durch den Abgleich mit dem Unternehmensregister soll eine Bereinigung der Daten in der Zulassungsevidenz erfolgen und damit die Datenqualität erhöht werden. Mangelhafte Datenqualität entsteht durch unterschiedliche Schreibweisen von Unternehmensbezeichnungen, etwa die Schreibweisen von Kapitalgesellschaften (AG, Aktiengesellschaft, GmbH, GesmbH, Ges.m.b.H. etc.) und die Schreibweisen von Straßennamen.

Nicht automatisiert aus dem Unternehmensregister übernommen werden können inhaltliche Änderungen in der Person des Zulassungsbesitzers oder des Sitzes, da diese Änderungen durch den Zulassungsbesitzer zu melden sind und bei Änderung der Person und Änderung des Sitzes in einen anderen Behördensprengel eine Abmeldung und neue Zulassung erfolgen muss.

Zu Z 27 (§ 57a Abs. 2 vierter Satz):

Es sollen auch Änderungen im Zusammenhang mit der Gewerbeberechtigung und andere für die Ermächtigung relevante Umstände (z.B. Wechsel der Geschäftsführung) unverzüglich dem Landeshauptmann anzuzeigen sein.

Zu Z 28 (§ 57c Abs. 5 Z 8):

Derzeit sind in § 57c Abs. 5 Z 8 nur die Abgabenbehörden des Bundes und das Amt für Betrugsbekämpfung hinsichtlich der Einsichtsmöglichkeit in die Begutachtungsplakettendatenbank genannt.

Es führen aber auch Organe der Österreichischen Gesundheitskasse (ÖGK) und der Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau (BVAEB) im Rahmen der Sozialversicherungsprüfung eine Lohnsteuerprüfung durch. Gemäß § 41a Abs. 2 ASVG ist gemeinsam mit der Sozialversicherungsprüfung von der Österreichischen Gesundheitskassa auch die Lohnsteuerprüfung durchzuführen. Bei der Durchführung der Lohnsteuerprüfung ist das Prüfungsorgan der ÖGK als Organ des Finanzamtes tätig und unterliegt dessen fachlicher Weisung. Daher soll auch diesen Organen eine Einsichtsmöglichkeit in die Begutachtungsplakettendatenbank gewährt werden, soweit das zur Wahrnehmung der ihnen übertragenen Aufgaben notwendig ist.

Weiters wird den in Z 8 genannten Stellen die Befugnis eingeräumt, auf die in der Begutachtungsplakettendatenbank gespeicherten Fahrzeugdaten zu Kennzeichen und Kilometerstand zuzugreifen und diese zu verarbeiten. Aus den Auswertungen der Kilometerstände erwartet man sich dabei aussagekräftige Ergebnisse zur Beurteilung und Überprüfung von Angaben zum Sachbezug.

Zu Z 29 (§ 58a Abs. 1) und Z 36 (§ 102 Abs. 5 lit. i):

Es erfolgt eine Umsetzung der delegierten Richtlinie (EU) 2021/1716 der Kommission vom 29. Juni 2021 zur Änderung der Richtlinie 2014/47/EU hinsichtlich Änderungen der Bezeichnungen von Fahrzeugklassen aufgrund von Änderungen der Typgenehmigungsvorschriften. Da die Fahrzeugklasse T5 in der Ver-

ordnung 167/2013 nicht mehr vorkommt, wurde der Anwendungsbereich der Richtlinie 2014/47/EU in Artikel 2 Abs. 1 lit. d nunmehr wie folgt umschrieben:

„d) hauptsächlich im gewerblichen Kraftverkehr auf öffentlichen Straßen genutzte Fahrzeuge der Fahrzeugklassen T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b und T4.3b mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h."

Diese Änderungen sind in § 58a Abs. 1 und § 102 Abs. 5 lit. i zu berücksichtigen.

Zu Z 30 (§ 101 Abs. 5 und 6) und Z 48 (§ 104 Abs. 9):

Der unter anderem in § 101 normierten Einhaltung der höchstzulässigen Gewichte bei einer Beladung von Kraftfahrzeugen und Anhängern kommt aufgrund des Zusammenhangs von Gewicht und verursachten CO2-Emissionen eine Relevanz im Hinblick auf den Klimaschutz zu.

Nach Maßgabe des § 101 Abs. 2 ist eine Überschreitung zulässig, wenn die hiefür durch Verordnung (Abs. 6) festgesetzten Grenzen und Voraussetzungen eingehalten werden.

Im Zuge der Verordnungserlassung ist nach dem aktuellen Wortlaut des Abs. 6 ausschließlich auf die Erfordernisse der Verkehrs- und Betriebssicherheit Bedacht zu nehmen. Aufgrund der nicht auszuschließenden Umwelt- und Klimaauswirkungen soll nunmehr auch eine Bedachtnahme auf den Umwelt- und Klimaschutz geboten sein.

Eine Bewilligung des Landeshauptmannes nach § 101 Abs. 5 oder § 104 Abs. 9 war bisher unter Auflagen oder zeitlichen, örtlichen oder sachlichen Einschränkungen der Gültigkeit zu erteilen, wenn dies nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit nötig ist. Nunmehr soll dies auch dann geboten sein, wenn es aus Gründen des Umweltschutzes nötig ist oder dadurch eine wesentliche Reduktion von Treibhausgasemissionen zu erwarten ist. Dies ist auf empirischer Grundlage zu beurteilen.

Zu Z 31 (§ 101 Abs. 7c):

Diese Bestimmung kann im Hinblick auf die Regelung des § 101b entfallen.

Zu Z 32 (§ 102 Abs. 1a), zu Z 41 (§ 102a Abs. 4 dritter Satz) und zu Z 43 (§ 102a Abs. 7):

Es wird lediglich die sich aus der Verordnung (EU) 2020/1054 ergebende Änderung der Verordnung (EU) 165/2014 ergänzt, wonach ab 31.12.2024 die Nachweise der vergangenen 56 Tage sowie die abgelaufene Fahrerkarte für mindestens 56 Tage mitzuführen sind.

Zu Z 33 (§ 102 Abs. 1a), zu Z 37 (§ 102 Abs. 11a), zu Z 38 (§ 102 Abs. 11d), zu Z 39 (§ 102 Abs. 12 lit. l) Z 40 (§ 102 Abs. 12 dritter Satz), zu Z 42 (§ 102a Abs. 4), zu Z 47 (§ 103c Abs. 1 Z 1), zu Z 83 (§ 134 Abs. 1 erster Satz), zu Z 84 (§ 134 Abs. 1a erster Satz), zu Z 85 (§ 134 Abs. 1b) und zu Z 89 (§ 134a Abs. 4):

Das Abkommen über Handel und Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Union und der Europäischen Atomgemeinschaft einerseits und dem Vereinigten Königreich Großbritannien und Nordirland andererseits, ABl. L 149 vom 30.4.2021, S 10 ff, verweist hinsichtlich der Vorschriften über die Benützung des Fahrtschreibers oder Kontrollgerätes, des Schaublattes oder der Fahrerkarte sowie der Vorschriften über das Mindestalter, die zulässige Lenkzeit, einzulegende Fahrtunterbrechung und Einhaltung der erforderlichen Ruhezeit nicht auf die einschlägigen Bestimmungen der EU-Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 bzw. (EU) Nr. 165/2014 oder des AETR, sondern trifft dazu eigenständige Regelungen (vgl. dazu Artikel 465 Abs. 1 lit. b in Verbindung mit Anhang 31 Teil B Abschnitt 2, Artikeln 4 bis 6 und 7 Abs. 4 und 5 und Abschnitt 4 des Abkommens, ABl. Nr. L 149 vom 30.4.2021).

Diese im Abkommen enthaltenen Regelungen sind inhaltlich zwar ident mit den Vorgaben der genannten EU-Verordnungen, jedoch muss das Abkommen als anzuwendende Rechtsvorschrift hinsichtlich der Kontrollen, Setzung von Zwangsmaßnahmen und insbesondere als Übertretungsnorm in Verbindung mit der Strafbestimmung des § 134 Abs. 1 KFG angeführt werden.

Daher werden Verweise auf die relevanten Bestimmungen des Abkommens in die in Frage kommenden Bestimmungen des KFG aufgenommen.

Zur leichteren Lesbarkeit wird das Abkommen lediglich als „Abkommen, ABl. L 149 vom 30.4.2021," zitiert und in § 134a Abs. 4 klargestellt, um welches Abkommen es sich dabei handelt.

Weiters wird in § 134 Abs. 1a das EuGH Urteil C-906/19 berücksichtigt. Darin kommt zum Ausdruck, dass gemäß Art. 19 Abs. 2 der EG-VO 561/2006 die Übertretungen der EWG-VO 3821/85 (jetzt EU-VO 165/2014) nur von dem Mitgliedstaat bestraft werden können, in dem die Übertretungen auch tatsächlich begangen worden sind (siehe insbesondere Randzahl 41, 45 und 47).

Daher muss die Regelung in § 134 Abs. 1a angepasst werden, die eine Strafbarkeit auch dann ermöglicht hat, wenn die Übertretung nicht im Inland, sondern auf einer Fahrstrecke innerhalb des Geltungsbereiches dieser Bestimmungen begangen worden ist.

Den Ausführungen des EuGH im Urteil C-906/19 zu Folge ist das nur im Hinblick auf Übertretungen der Verordnung 561/2006 (Lenk- und Ruhezeiten) zulässig, nicht aber auch im Hinblick auf Übertretungen der Verordnung Nr. 3821/85 (nunmehr Nr. 165/2014) hinsichtlich der Fahrtenschreiberhandhabung.

In den RZ 41, 45 und 47 wird wie folgt ausgeführt:

„41 Es ist eingangs festzustellen, dass Art. 19 Abs. 2 der Verordnung Nr. 561/2006 gemäß seinem unzweideutigen Wortlaut vorsieht, dass ein Mitgliedstaat die zuständigen Behörden nur bei einem Verstoß „gegen diese Verordnung“ ermächtigt, gegen ein Unternehmen und/oder einen Fahrer bei einem in seinem Hoheitsgebiet festgestellten Verstoß eine Sanktion zu verhängen, sofern hiefür noch keine Sanktion verhängt wurde, und zwar selbst dann, wenn der Verstoß im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats oder eines Drittstaats begangen wurde. Die Verwendung von „gegen diese Verordnung“ macht somit ganz deutlich, dass diese Bestimmung nur die Verstöße gegen die Verordnung Nr. 561/2006 und nicht diejenigen gegen die Verordnung Nr. 3821/85 erfasst.“

„45 Daraus folgt, dass beim derzeitigen Stand des Unionsrechts die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats bei Verstößen gegen die Verordnung Nr. 3821/85, die im Staatsgebiet dieses Mitgliedstaats festgestellt werden, aber im Staatsgebiet eines anderen Mitgliedstaats begangen worden sind, keine Sanktionen verhängen dürfen. Soweit dieser Aspekt der geltenden Unionsregelung nachteilige Auswirkungen auf die Sicherheit im Straßenverkehr haben kann, ist es Sache des Unionsgesetzgebers, eine mögliche Änderung zu beschließen (vgl. entsprechend Urteil vom 18. Januar 2001, Skills Motor Coaches u. a., C-297/99, EU:C:2001:37, Rn. 34).“

„47 Folglich ist auf die erste Vorlagefrage zu antworten, dass Art. 19 Abs. 2 der Verordnung Nr. 561/2006 dahin auszulegen ist, dass er es den zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats verwehrt, gegen den Fahrer eines Fahrzeugs oder ein Transportunternehmen wegen eines im Staatsgebiet eines anderen Mitgliedstaats oder eines Drittstaats begangenen, aber in seinem Staatsgebiet festgestellten Verstoßes gegen die Verordnung Nr. 3821/85 eine Sanktion zu verhängen, sofern hiefür noch keine Sanktion verhängt wurde.“

Zu Z 34 (§ 102 Abs. 4):

Eine kraftstoffsparende Fahrweise trägt zur Reduktion von CO2-Emissionen beim jeweiligen Kraftfahrzeug sowie auch insgesamt bei, da durch eine vorausschauende und gleichmäßige Fahrweise Treibstoff auch im Fahrzeugkollektiv eingespart werden kann. Vor diesem Hintergrund soll § 102 Abs. 4 dahingehend erweitert werden, dass der Fahrzeuglenker nicht mehr Treibhausgasemissionen verursachen darf, als bei ordnungsgemäßem Zustand und sachgemäßem Betrieb des Fahrzeugs unvermeidbar ist. Damit soll insbesondere eine ökonomische Fahrweise sichergestellt werden.

Das Gebot einer ökonomischen Fahrweise wird nur bei substanziellem Fehlverhalten verletzt. Das Fahren mit einem leeren oder nur teilweise beladenen Anhänger, einem leeren oder nur teilweise beladenen Dachträger oder eine zulässige Leerfahrt mit einem Lastkraftwagen soll durch diese Bestimmung nicht für strafbar erklärt werden. In diesem Sinne ist auch das kurzzeitige Laufenlassen des Motors bei einer roten Ampel - etwa auch nach Ausschalten einer Start-Stop Automatik - nicht als unökonomische Fahrweise zu qualifizieren.

Zu Z 35 (§ 102 Abs. 5 lit. f):

Dabei handelt es sich um eine redaktionelle Anpassung an die geänderte Formulierung im AZG.

Zu Z 44 (§ 102e Abs. 1):

Es handelt sich lediglich um die Korrektur eines redaktionellen Versehens. Der Verweis auf § 102 Abs. 5 muss richtig § 102 Abs. 5 lit. b und nicht § 102 Abs. 5 lit. a lauten.

Zu Z 45 (§ 102e Abs. 3):

Der letzte Halbsatz, wonach der Zulassungsschein digital weitergegeben werden kann „gleich wie wenn das physische Dokument weitergegeben wird“ soll entfallen.

Die digitale Weitergabe des Zulassungsscheins soll denselben Zwecken dienen wie dessen Weitergabe in physischer Form, weshalb auch die vorgesehene technische Umsetzung grundsätzlich an der Weitergabe eines physischen Zulassungsdokuments orientiert ist. Allerdings lässt sich aufgrund unumgänglicher technikbedingter Besonderheiten bei der digitalen Weitergabe eine tatsächliche Gleichförmigkeit mit der Übergabe des physischen Dokuments nicht sinnvoll verwirklichen und würde für die betroffenen Perso-

nen letztlich Komforteinbußen mit sich bringen. Aus diesem Grund wird der letzten Halbsatz in § 102 Abs. 3 gestrichen.

Zu Z 46 (§ 102e Abs. 5):

Die in der aktuellen Fassung der Norm vorgesehene Frist von drei Monaten erklärt sich aus dem verwendeten Vorbild in Gestalt von § 15a Abs. 4 FSG. Zulassungsscheindaten weisen jedoch typischerweise geringen bis keinen dynamischen Änderungsbedarf auf, weshalb eine Sicherstellung der Datenaktualität des digitalen Zulassungsscheins auch bei einer Gültigkeit von zwölf Monaten gewährleistet bleibt. Zugleich erscheint diese längere Gültigkeitsdauer geeignet, die technische Umsetzung des digitalen Zulassungsscheins in wesentlichem Ausmaß zu erleichtern und würde den betroffenen Personen deutlich mehr Komfort bringen.

Zu Z 49 (§ 106 Abs. 7 Z 3) und Z 50 (§ 106 Abs. 12):

Die Bestimmungen über die Sturzhelmpflicht und über die Kinderbeförderung auf ATV oder Quads warren bisher auf vierrädrige Kraftfahrzeuge abgestellt. Mittlerweile gibt es aber solche Fahrzeuge auch in sechsrädrigen Ausführungen. Die bisherige Verpflichtung hinsichtlich der Sturzhelmpflicht sowie die Regelung über die Kinderbeförderung soll auch für solche sechsrädrigen Fahrzeuge gelten. Daher wird die Bezeichnung „vierrädriges Kraftfahrzeug“ geändert auf „Kraftfahrzeug mit mindestens vier Rädern“. Die sonstigen Merkmale dieser Fahrzeuge (die insbesondere durch Lenkstange, Bedienungs- und Anzeigeelemente sowie Sitzbank Charakterzüge eines Kraftrades aufweisen) bleiben unverändert.

Zu Z 51 (§ 106 Abs. 14):

Derzeit ist in § 106 Abs. 14 vorgesehen, dass das Zugfahrzeug für diese Bummelzüge eine Zugmaschine sein muss. Diese einschränkende Bestimmung erscheint nicht mehr erforderlich. Durch Änderung auf „Zugfahrzeug“ kann das flexibler gehandhabt werden und es können auch vermehrt elektrisch betriebene Fahrzeuge als Zugfahrzeuge für solche Bummelzüge zum Einsatz kommen.

Zu Z 52 (§ 108 Abs. 2 erster Satz):

Einerseits erfolgt eine bloße Verweisanpassung an den neugestalteten § 113 und eine redaktionelle Anpassung, weil die Vorschriften betreffend Fahrlehrer nunmehr in § 116 geregelt sind. Andererseits wird klargestellt, dass die Ausbildung auch von Fahrlehrassistenten wahrgenommen werden darf, soweit das im Rahmen von deren Ausbildung vorgesehen ist.

Zu Z 53 (§ 111 Abs. 1):

Zur Zeit spricht das Gesetz an verschieden Stellen vom Bewilligungsinhaber, vom Besitzer einer Fahrschulbewilligung, vom Fahrschulinhaber und vom Fahrschulbesitzer. Nunmehr sollen zwecks durchgehender Systematik die Begriffe „Inhaber der Fahrschulbewilligung“ und „Fahrschulbesitzer“ verwendet werden. Vom „Fahrschulbesitzer“ spricht man erst ab Erteilung der Betriebsgenehmigung. Jeder Fahrschulbesitzer ist somit Inhaber einer Fahrschulbewilligung, aber nicht jeder Inhaber einer Fahrschulbewilligung ist auch Fahrschulbesitzer, da ihm erst mit der Betriebsgenehmigung nach § 112 die Besitzereigenschaft zukommt.

Wird ein Inhaber einer Fahrschulbewilligung zum Fahrschulbesitzer an einem bestimmten Standort, so kann oder muss er sich (je nach den gesetzlichen Voraussetzungen) eines Fahrschulleiters als Vertreter bedienen. Ist bei den Vorschriften über den Betrieb der Fahrschule vom „Fahrschulbesitzer“ die Rede, so tritt im Falle eines bestellten Fahrschulleiters dieser (weil er ja als Vertreter tätig ist) an die Stelle des Fahrschulbesitzers. Nur dort, wo eine Differenzierung notwendig ist oder sich das aus dem Sinn der Bestimmung ergibt, werden die Begriffe nebeneinander verwendet (z.B. im § 113 oder § 114 Abs. 2 zweiter Satz); ebenso, wenn behördliche Befugnisse sich auf die Überprüfung einer konkreten Person beziehen (z.B. § 114 Abs. 7 erster Satz).

Zu Z 54 (§ 112 Abs. 1):

Es wird klargestellt, dass nur die Fahrzeuge, nicht aber die Räume und Lehrbehelfe dem Abs. 3 entsprechen müssen, da Abs. 3 nur von den Schulfahrzeugen spricht.

Weiters muss vor der Erteilung der Betriebsgenehmigung auch das für den Betrieb erforderliche Lehrpersonal sichergestellt sein. Bei Erteilung der Fahrschulbewilligung (siehe § 110 Abs. 1) müssen ja nur die Mittel für die Lehrpersonen nachgewiesen werden. Spätestens bei Erteilung der Betriebsgenehmigung muss das Lehrpersonal für die Aufnahme der Lehrtätigkeit in der Fahrschule gesichert sein.

Bei der Bezeichnung der Fahrschule wird der Begriff „Fahrschulbesitzer“ durch „Inhaber der Fahrschulbewilligung“ ersetzt, da der Fahrschulbesitzer sich in zahlreichen Fällen vom Fahrschulleiter vertreten lassen kann oder muss. Durch die Änderung wird bloß klargestellt, dass diese Vertretung nicht die Befug-

nis erfasst, in der Bezeichnung der Fahrschule den Fahrschulleiter an Stelle des wirtschaftlich verantwortlichen Inhabers der Fahrschulbewilligung zu führen.

Zu Z 55 (§ 112 Abs. 1a):

Für den Inhaber der Fahrschulbewilligung, der die fundierte Ausbildung von Kfz-Lenkern und Lenkerinnen gewährleisten soll, und dem im weiten Maß die Vollziehung hoheitlicher Aufgaben (als Beliehener oder in die Pflicht Genommener) obliegt, ist eine Sicherstellung einer entsprechenden beruflichen Unabhängigkeit von anderen notwendig. Der Staat kann somit Maßnahmen anordnen, die geeignet sind, eine Gefahr der Beeinträchtigung dieser Unabhängigkeit und der damit verbundenen Objektivität zu beseitigen oder zu verringern, weil eine solche Beeinträchtigung geeignet wäre, sich auf die Qualität der Ausbildung, somit auf die Verkehrssicherheit, und auf die Qualität der für die Behörden zu erbringenden Leistungen negativ auszuwirken. Vor allem Personen, die nicht Inhaber einer Fahrschulbewilligung sind, haben keine Ausbildung, Erfahrung und Verantwortung, die derjenigen von Bewilligungsinhabern entspricht; sie können auch nicht die gleichen Garantien bieten.

Gelegentlich wird (meist aus steuerlichen Gründen) der Betrieb einer Fahrschule durch Heranziehung einer Gesellschaft für Personal- und Sachleihzwecke gesichert. Dabei besteht aber die deutliche Gefahr, dass der Inhaber der Fahrschulbewilligung von einer solchen Gesellschaft wirtschaftlich abhängig oder unter Druck gesetzt wird, da Lehrpersonal und Schulfahrzeuge die wesentlichsten Instrumentarien und das wesentliche Kapital (im weitesten Wortsinn) des Fahrschulbetriebs darstellen. Die Gefahr der faktischen wirtschaftlichen Beherrschung der Fahrschule durch eine derartige „Fahrschulbetriebsgesellschaft“ und die damit verbundene Gefahr für die berufliche Unabhängigkeit des Inhabers der Fahrschulbewilligung liegen dabei auf der Hand. Eine solche wirtschaftliche Beherrschung durch andere kann leicht zum Einfluss Dritter auf die Art und Qualität der Ausbildung und der Erledigung der vielfältigen Aufgaben führen.

Dass es in einer solchen Konstellation auch leicht zu „Scheininhaberschaften“, wo nicht der Besitzer der Fahrschulbewilligung sondern andere, überdies dafür nicht geeignete Personen den Betrieb führen, kommen kann, ist dabei zusätzlich zu beachten.

Daher ist es zum Zwecke der Verfolgung der Ziele „Verkehrssicherheit“, „Wahrung der ordnungsgemäßen Rechtspflege“ und „Schutz von Dienstleistungsempfängern“ sachlich gerechtfertigt und verhältnismäßig, die Inanspruchnahme einer derartigen Gesellschaft von dem Umstand abhängig zu machen, dass diese auch von Personen wirtschaftlich und geschäftsführend beherrscht wird, die die entsprechende Erfahrung, Ausbildung und Verantwortung haben. Dieser Ansatz liegt durchaus im Rahmen der für Beschränkungen bei der Erwerbsausübung durch den VfGH (z.B. Slg 16.024, 13.184 oder 13.704) aufgestellten Kriterien (im öffentlichen Interesse geboten, zur Zielerreichung geeignet und adäquat und auch sonst sachlich gerechtfertigt), wobei bei bloßen Beschränkungen der Erwerbsfreiheit dem Gesetzgeber ein größerer rechtspolitischer Gestaltungsspielraum zusteht als bei Erwerbsantrittsbeschränkungen (z.B. VfSlg 13.184). Diese Prüfungskriterien entsprechen auch der vom EuGH zur Niederlassungsfreiheit des Art. 49 AEUV (vormals Art. 43 EGV) entwickelten Judikatur, die letztlich auch in der RL 2006/123/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. 12. 2006 über Dienstleistungen im Binnenmarkt (siehe Kriterienkatalog des Art. 15 Abs. 3 der RL) Niederschlag gefunden hat.

Die Regelung berührt freilich nur Gesellschaften (arg: „dafür errichteten“), die extra für die logistische bzw. personelle Ausstattung von Fahrschulen gegründet wurden. Übliche Kfz-Leasinggesellschaften, die auch den Markt für andere Kunden eröffnet haben, fallen selbstverständlich nicht unter diese Regelung.

Zu Z 56 (§ 112 Abs. 5):

Bisher konnten fehlende Voraussetzungen, die zu einer Versagung der Betriebsgenehmigung geführt hätten, wenn sie im laufenden Betrieb auftreten, nur über die Frage der Vertrauenswürdigkeit des Inhabers der Fahrschulbewilligung bzw. des Fahrschulleiters beseitigt werden, was letztlich gemäß § 115 Abs. 2 lit. a in der Entziehung der Fahrschulbewilligung enden könnte. Nunmehr soll es möglich sein, in derartigen Fällen nach Aufforderung zur Mängelbehebung die Betriebsgenehmigung zu widerrufen. Ruht der Fahrschulbetrieb auf diese Weise mehr als sechs Monate, so ist gemäß § 115 Abs. 1 die Fahrschulbewilligung zu entziehen. Die Überprüfungsbefugnis ergibt sich aus § 114 Abs. 7.

Zu Z 57 (§ 113):

Zu Abs. 1:

Die neue Regelung hält daran fest, dass der Fahrschulbesitzer die Fahrschule selbst zu leiten hat. Dies korreliert mit den Voraussetzungen des § 109 Abs. 1 lit. d für die Erlangung einer Fahrschulbewilligung.

Was den Pflichtenkatalog angeht, so wird klargestellt, dass sämtliche Pflichten, die sich aus kraftfahrrechtlichen Gesetzen und Verordnungen (also auch aus dem FSG und den darauf gestützten Verordnun-

gen) ergeben, wahrzunehmen sind. In die beispielsweise Aufzählung dieser Pflichten wird auf Grund des hohen Stellenwertes auch die Erfüllung der zahlreichen übertragenen Aufgaben aufgenommen.

Bezirksverwaltungsbehörden leiten zum Teil aus der Judikatur des VwGH (z.B. VwGH 23. 1. 1990, 89/11/0187; Erk. 26. 1. 1965, Zl. 715/64, Erk. Slg. Nr. 8863/A/1975), wonach ein Fahrschulbesitzer mehr als die Hälfte seiner Arbeitskraft der Fahrschule zu widmen hat, und der derzeitigen Gesetzeslage, wonach die Leitungspflichten die „hiefür notwendige Anwesenheitsdauer in der Fahrschule“ erfordern, ab, dass der Fahrschulbesitzer zumindest 20 Stunden persönlich in der Fahrschule anwesend zu sein hat; dies auch gestützt darauf, dass dies für den Vertreter, nämlich den Fahrschulleiter, sogar ausdrücklich gesetzlich geregelt ist.

Eine derartige Anwesenheitsverpflichtung ist allerdings nicht mehr zeitgemäß, da sich mittlerweile auch der Stand der Technik und die Formen der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Kommunikation geändert haben, sodass sich verschiedene Leitungspflichten auch von anderen Orten als vom Standort der Fahrschule aus erledigen lassen. So kann man das gesamte EDV-System des Betriebes auf clouds auslagern und sich und den übrigen Berechtigten von überall Zugriff auf die für die Verwaltung notwendigen Daten verschaffen. Die wirtschaftliche Gebarung erfolgt im Regelfall im elektronischen Weg. Die Zeiten der Verwendung der Schulfahrzeuge (Unterrichtseinheiten) kann man durch GPS-Aufzeichnungen dokumentieren und bedarf es z.B. für die Kontrolle der tatsächlichen praktischen Unterrichtsdauer keiner laufenden persönlichen Anwesenheit in der Fahrschule.

Daher stellt die neue Regelung nicht mehr zentral auf die persönliche Anwesenheitsdauer in der Fahrschule ab; diese ist nur ein Instrumentarium, das für die Leitung der Fahrschule erforderlich ist.

Konsequenter Weise wird, da ein bestellter Fahrschulleiter den Fahrschulbesitzer in all seinen Leitungsaufgaben vertritt, die Anwesenheitsdauer von mindestens 20 Wochenstunden auch beim Fahrschulleiter (siehe Abs. 3) gestrichen.

Zu Abs. 1a:

Dieser Abs. 1a entspricht hinsichtlich der Vertretungsmöglichkeiten bzw. -pflichten den bisherigen Regelungen in Abs. 1 und erweitert diese auf alle sonstigen im Fahrschulbetrieb anfallenden Tätigkeiten. Die Änderung der Wortgruppe „hinsichtlich weiterer Standorte“ im bisherigen Abs. 1 auf „hinsichtlich zusätzlicher Standorte“ dient der Klarstellung, dass nicht erst ab dem dritten Standort eine Vertretung durch den Fahrschulleiter möglich ist (dort ist sie ja zwingend geboten), sondern sich der Inhaber der Fahrschulbewilligung, der ja jedenfalls einen Standort zu leiten hat, auch bereits an einem zusätzlichen Standort vertreten lassen kann (aber nicht muss, weil er ja zwei Standorte selbst leiten darf).

Zusätzlich wird klargelegt, dass der Fahrschulbesitzer als Inhaber der Fahrschulbewilligung und somit jener, der die Personal- und Sachmittel für den gesamten Betrieb sicherzustellen hat, jedenfalls für die wirtschaftlichen Angelegenheiten verantwortlich bleibt; dies unabhängig davon, dass freilich ein bestellter Fahrschulleiter die tägliche wirtschaftliche Gebarung der Fahrschule zu führen hat.

Durch die ausdrückliche Aufnahme aller kraftfahrrechtlichen Pflichten (somit auch jener, die sich aus dem FSG ergeben) und die ausdrückliche Nennung der übertragenen hoheitlichen Aufgaben in Abs. 1 ist klargestellt, dass der bestellte Fahrschulleiter natürlich auch die ordnungsgemäße Abwicklung der übertragenen behördlichen Aufgaben sicherzustellen hat.

Zusätzlich wird die Regelung eingeführt, dass der Fahrschulbesitzer, der ja primär die Verantwortung für seinen Wirtschaftsbetrieb hat, das Vertretungsverhältnis beenden muss, wenn ihm zur Kenntnis gelangt, dass eine verlässliche Pflichterfüllung durch den Fahrschulleiter nicht mehr erfolgt; dies ist der Behörde mitzuteilen. Das bedeutet nicht, dass eine Beendigung des Vertretungsverhältnisses bei jedem einzelnen (kleinen) Fehler erfolgen muss, sondern nur dann, wenn die Verlässlichkeit, also die Vertrauenswürdigkeit iSd § 109 Abs. 1 lit b nicht mehr gegeben ist. Die Initiative zum Tätigwerden bei mangelnder Pflichterfüllung durch den Fahrschulleiter soll also nicht mehr ausschließliche Angelegenheit der Behörde bleiben.

Zu Abs. 1b:

Ist ein Fahrschulleiter bestellt, so soll dieser hinsichtlich der verwaltungsstrafrechtlichen Verantwortung bei Missachtung gesetzlicher oder verordnungsmäßig auferlegter Pflichten an die Stelle des Fahrschulbesitzers treten. Die bisherige Textierung in Abs. 1 lässt offen, ob nicht daneben eine verwaltungsstrafrechtliche Verantwortung des Fahrschulbesitzers weiterbesteht.

Durch diese Klarstellung der verwaltungsstrafrechtlichen Verantwortung entfallen für den Fahrschulbesitzer freilich nicht die sonstigen verwaltungsrechtlichen Konsequenzen, die der Gesetzgeber für seine Person als Inhaber der Fahrschulbewilligung vorsieht (z.B. § 36 Abs. 5 FSG).

Zu Abs. 2:

Hier (Z 2) wird ein neuer Tatbestand eingeführt, wonach länger als sechswöchige Abwesenheiten des Fahrschulbesitzers, die von ihm zu vertreten sind, möglich sind. Allerdings bedarf die Bewilligung der Verwendung eines Fahrschulleiters in diesem Fall einer besonderen Prüfung durch die Bezirksverwaltungsbehörde, um sicherzustellen, dass über die Regel zur verpflichtenden Leiterbestellung bei mehr als sechs Wochen Abwesenheit keine Scheininhaberschaft konstruiert werden kann und der Inhaber der Fahrschulbewilligung überhaupt keine Fahrschule mehr leitet. Die von der Behörde zu beachtenden Kriterien bei der diesbezüglichen Bewilligung zur Verwendung eines Fahrschulleiters sind in Abs. 4 geregelt.

Zu Abs. 3:

Dieser Absatz entspricht der bisherigen Rechtslage mit der Maßgabe, dass die Mindestanwesenheitsdauer von 20 Wochenstunden gestrichen wurde. Zu den diesbezüglichen Erwägungen siehe die Erläuterungen zu Abs. 1.

Zu Abs. 3a:

Damit der Umfang der Pflichten des Fahrschulleiters, abgesehen von jenen, die sich ohnehin aus Abs. 1 ergeben, und dessen Rechte klar ersichtlich sind, ist die Vertretung des Fahrschulbesitzers durch den Fahrschulleiter durch schriftlichen Vertrag zu regeln. Dabei ist die Frage, ob der Fahrschulleiter selbständig oder unselbständig tätig wird, nicht im KFG zu beantworten. Ob es sich um eine selbständige oder unselbständige Tätigkeit handelt, ist im Einzelfall zu beurteilen und richtet sich eben nach dem Inhalt des jeweiligen Vertrages; die Abgrenzung ist freilich schwierig (siehe dazu VwGH 20. 1. 2016, 2012/13/0059 oder 28. 5. 2015, 2013/15/0162) und ist eine Frage des Steuer- bzw. Sozialversicherungsrechts und durch die dafür zuständigen Behörden zu beurteilen. Jedenfalls sind in diesem Vertrag die Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Gebarung festzulegen; darunter sind beispielsweise der finanzielle und sachliche Ermächtigungsrahmen für Sachgüteranschaffungen, die Bestimmung der zu verwendenden Geschäftskonten oder der Befugnisrahmen für Personalaufnahmen bzw. -kündigungen zu verstehen. Der Vertrag muss jedenfalls so gestaltet werden, dass der Fahrschulleiter seiner Vertretungsbefugnis eigenverantwortlich nachkommen kann (Vermeidung von „Scheinleiterschaften“).

Zu Abs. 4:

Hier erfolgt lediglich eine Anpassung an die Neunummerierung der Absätze in diesem Paragrafen und die ausdrückliche Anführung der in § 111 Abs. 1 genannten Möglichkeiten zur Leiterbestellung für zusätzliche Standorte. Weiters wird ein neues Prüfungskriterium für eine länger als sechswöchige freiwillige Abwesenheit eingeführt:

Grundsätzlich muss es möglich sein, auch als Inhaber einer Fahrschulbewilligung das eine oder andere Mal mehr als sechs Wochen freiwillig abwesend zu sein, z.B. für die Durchführung einer Weltreise oder die Wahrnehmung besonderer familiärer Verpflichtungen. Ist aber zu erwarten, dass sich der Fahrschulbesitzer der Verpflichtung zur persönlichen Leitung überhaupt entziehen will, so hat die Behörde die Bewilligung zu versagen.

Zu Z 58 (§ 114 Abs. 1):

Die bisherige Regelung, wonach der Fahrschulbesitzer für sich und sein Lehrpersonal bei der Behörde um Ausstellung von Fahrlehrerausweisen ansuchen muss, kann entfallen. In Zukunft werden die Ausweise nicht mehr für Fahrschulen ausgestellt, sondern nach bestandener Lehrbefähigungsprüfung wird die Herstellung des Fahrlehrausweises für die jeweiligen Personen beauftragt.

Die Regelung des bisherigen letzten Satzes, wonach dem Ausweis zu entnehmen sein muss, für welche Klassen von Fahrzeugen Unterricht erteilt werden darf, wird in den neuen § 117 Abs. 2 verschoben.

Zu Z 59 (§ 114 Abs. 1a):

Da in Zukunft jede in der Fahrschule beschäftigte Lehrperson einen eigenen Ausweis erhält, erübrigt sich die Regelung des § 114 Abs. 1a, wonach es auch möglich ist, nur einen Ausweis für Lehrpersonal, das in mehreren Fahrschulstandorten desselben Inhabers tätig ist, auszustellen, und dieser Absatz kann entfallen.

Zu Z 60 (§ 114 Abs. 2):

Diese Bestimmung erhält einen anderen Inhalt.

Die bisherige Regelung betreffend das Mitführen des Ausweises und das Aushändigen zu Kontrollzwecken wird in den § 117 Abs. 3 verschoben.

Da der Fahrlehrausweis künftig nicht an eine Tätigkeit in einer bestimmten Fahrschule gebunden ist, muss dieser bei Beendigung der Tätigkeit in der Fahrschule nicht abgegeben werden. Die bisherigen Bestimmungen über die Rückgabe des Ausweises können daher entfallen bzw. werden im Hinblick auf die Ablieferungsverpflichtung an die Behörde im Fall, dass jemand die Berechtigung zum Erteilen von praktischem Unterricht verliert, in den neuen § 117 Abs. 3 verschoben.

Der neue Inhalt des Abs. 2 betrifft die ausdrückliche Festlegung, dass mit jeder auszubildenden Person ein schriftlicher Ausbildungsvertrag abzuschließen ist.

Hinkünftig sind die Ausbildungsverträge schriftlich auszufertigen und im Vertretungsfall auch dem Fahrschulbesitzer zu übermitteln. Dies dient einerseits dem Schutz der Kunden, weil Klarheit darüber herrscht, welche Leistungen der Fahrschule zu welchem Preis erbracht werden müssen. Andererseits erhält der Fahrschulbesitzer dadurch Kenntnis über die Anzahl der Kunden und den jeweiligen Ausbildungsumfang, was für die Beurteilung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens essentiell ist.

Zu Z 61 § 114 Abs. 3):

Das Wort „Fahrschulbesitzer“ wird durch „Inhaber der Fahrschulbewilligung“ ersetzt, um klarzustellen, dass eine Vertretung des Fahrschulbesitzers durch den Fahrschulleiter nicht dazu führt, dass auch der Namen des Fahrschulbesitzers durch jenen des Fahrschulleiters ersetzt werden kann. Siehe auch die Erläuterung zu § 112 Abs. 1.

Zu Z 62 (§ 114 Abs. 7):

In die Überwachungs- bzw. Überprüfungsbefugnisse wurde auch die Kontrolle der Einhaltung der in § 112 Abs. 1a geregelten Voraussetzungen betreffend die Inanspruchnahme verschiedener „Fahrschulbetriebsgesellschaften“ aufgenommen.

In jenen Fällen, in denen es sich in diesem Absatz um Pflichten des Fahrschulbesitzers handelt, wird er im Falle eines bestellten Fahrschulleiters von diesem vertreten (§ 113 Abs. 1a und 1b). Die Wortfolge „oder (der) Fahrschulleiter“ kann daher im zweiten und dritten Satz jeweils entfallen. Siehe auch die Erläuterung zu § 111 Abs. 1.

Zu Z 63 (§ 114 Abs. 8):

Es wird eine datenschutzrechtlich saubere Regelung für die Abfragen aus dem Führerscheinregister für die Behörden, die zur Durchführung der Fahrschulinspektion zuständig sind, vorgenommen. Damit stellt diese Regelung eine eindeutige Rechtsgrundlage für die Anbindung der Magistrate an das Führerscheinregister dar und beschränkt zugleich den Zweck der Anfragen dieser Behörden auf die Angelegenheiten der Fahrschulinspektion. Zwar könnte man eine solche aus § 16 Abs. 3 Z 1 FSG auch ableiten, diese ist jedoch nur allgemeiner Natur und lässt einiges an zusätzlichem Erklärungs- und Argumentationsbedarf offen. Somit wird mit dieser Regelung klargestellt, dass die Anbindung der Behörden (insbesondere der Magistrate) an das Führerscheinregister an sich rechtmäßig ist, eine Nutzung dieser Abfrageberechtigung seitens der Behörden aber nur für die exakt definierten Zwecke erfolgen darf.

Zu Z 64 (§ 114a Abs. 1):

Die Erteilung und der Widerruf der Betriebsgenehmigung werden ausdrücklich in die Aufzählung der Verfahren aufgenommen.

Zu Z 65 (§ 114b Abs. 1 Z 1 lit. a) und zu Z 70 (§ 114b Abs. 6 Z 1):

Da im Gesetz nur noch die Begriffe „Inhaber der Fahrschulbewilligung“ und „Fahrschulbesitzer“ verwendet werden, erfolgt in Abs. 1 Z 1 lit a und in Abs. 6 Z 1 jeweils eine Begriffsanpassung.

Zu Z 66 (§ 114b Abs. 1 Z 1 lit. f):

Es erfolgt eine redaktionelle Anpassung an den neuen § 116 betreffend Lehrpersonal.

Zu Z 67 (§ 114b Abs. 1 Z 3):

Auch hier erfolgt eine redaktionelle Anpassung. Der Klammerausdruck muss richtig „§ 116“ lauten. Weiters werden auch die Fahrlehrassistenten ausdrücklich erwähnt.

Zu Z 68 (§ 114b Abs. 1 Z 3a):

Es wird die Grundlage geschaffen, dass für die Herstellung des Fahrlehrausweises auch ein Lichtbild des jeweils betroffenen Lehrpersonals gespeichert werden darf. Die Speicherung des Lichtbildes ist aber nur erforderlich, wenn nicht auf ein im Führerscheinregister gespeichertes Lichtbild der betreffenden Person zurückgegriffen werden kann, Gleichzeitig wird die Bezirksverwaltungsbehörde ermächtigt, auf die im Führerscheinregister gespeicherten Lichtbilder der Personen, die einen Fahrlehrausweis beantragen, zuzugreifen und diese zu verwenden.

Zu Z 69 (§ 114b Abs. 1a):

In der Bestimmung über die Fahrschuldatenbank wird ausdrücklich festgelegt, dass die absolvierten Ausbildungsteile und auch die Weiterbildungen des Lehrpersonals von den jeweils durchführenden Stellen in der Datenbank bei den betreffenden Personen einzutragen sind.

Zu Z 71 (§ 115 Abs. 2 lit. b) und zu Z 72 (§ 115 Abs. 2 lit. c):

Die in Abs. 2 lit b und c vorgenommenen Änderungen dienen zum einen der Behebung eines bereits bestehenden Redaktionsversehens, zum anderen der Anpassung an die Neugestaltung des § 113.

Zu Z 73 (§ 115 Abs. 4):

Die Sanktionsmöglichkeiten bei Missständen oder Verfehlungen werden erweitert. Es soll die Möglichkeit geschaffen werden, bestimmte Personen von dieser Tätigkeit auszuschließen bzw. die Durchführung der Ausbildung an bestimmten Standorten zu untersagen.

Zu Z 74 (§ 116):

§ 116 wird neu gefasst und enthält die Bestimmungen betreffend das Lehrpersonal. Die Berechtigung, an einer Fahrschule praktischen Unterricht zu erteilen, wird nunmehr als Fahrlehrberechtigung bezeichnet. Bei den Anforderungen zur Erlangung einer solchen Berechtigung wird nur die Ausbildung geändert und in Abs. 2 werden die einzelnen Module dieser Ausbildung detailliert festgelegt, wobei das genaue zeitliche Ausmaß der einzelnen Ausbildungsmodule durch Verordnung in der KDV festgelegt wird.

Neu ist die Ablegung einer theoretischen multiple Choice-Prüfung als Zwischenschritt. Das Bestehen dieser Prüfung ermöglicht dann die Absolvierung der Praxis II in einer Fahrschule als Fahrlehrassistent, wobei auch schon praktischer Unterricht erteilt werden darf.

Die derzeit in verschiedenen Rechtsvorschriften vorgesehenen Zusatzqualifikationen für Fahrlehrpersonal, wie zB für die Perfektionsfahrten im Rahmen der Mehrphasenausbildung oder die Perfektionsschulung im Rahmen der Ausbildung für die vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B oder Risikokompetenz für die Klasse A, sollen in Zukunft in der Abschlussausbildung zusammengefasst werden.

Die Berechtigung, an einer Fahrschule theoretischen Unterricht zu erteilen, wird nunmehr als Fahrschullehrberechtigung bezeichnet (Abs. 3). Diese baut auf den Modulen der Fahrlehrausbildung auf und das entsprechende Ausbildungsmodul kann nach der Abschlussausbildung für die Fahrlehrberechtigung absolviert werden, wenn die Zusatzanforderungen, Reifeprüfungszeugnis oder bereits zwei Jahre lang praktischen Unterricht in einer Fahrschule erteilt, gegeben sind. Die Praxiszeit als Alternative zur Matura soll von fünf auf zwei Jahre verkürzt werden, um einen schnelleren Zugang zur Fahrschullehrberechtigung zu ermöglichen. Durch die Kürzung der nachzuweisenden Praxisjahre wird ein schnellerer Aufstieg von der Fahrlehr- zur Fahrschullehrberechtigung ermöglicht. Die Erteilung von praktischem Unterricht ist bereits als Fahrlehrassistent möglich.

Nach Abschluss der Ausbildungen kann dann die Lehrbefähigungsprüfung gemäß § 118 abgelegt werden.

In Abs. 4 wird die bisherige Regelung des § 116 Abs. 1 letzter Satz betreffend die Berücksichtigung von in anderen EWR-Vertragsstaaten erworbenen Ausbildungen und Befähigungen übernommen.

Abs. 5 entspricht der bisherigen Regelung des § 116 Abs. 6 betreffend die Erteilung einer Lehrberechtigung aufgrund einer Lehrberechtigung als Heeresfahrlehrer bzw. Heeresfahrschullehrer.

Abs. 6 übernimmt die bisherige Regelung des § 116 Abs. 1 zweiter Satz hinsichtlich des Umfanges der jeweiligen Berechtigungen.

Abs. 7 entspricht der bisherigen Regelung des § 116 Abs. 2 hinsichtlich der erforderlichen Fahrpraxis bei Ausdehnung der Berechtigung auf weitere Klassen und es erfolgt ein Verweis auf Abs. 2 hinsichtlich der zu absolvierenden Ausbildungsmodule, wobei Modul 4 (erfolgreiche Ablegung einer theoretischen multiple Choice Prüfung) bei Ausdehnungen nicht erforderlich ist.

Abs. 8 enthält die Zuständigkeitsregelung. Die bisherige Regelung des § 116 Abs. 2a mit der Anknüpfung an den Hauptwohnsitz und Delegierungsmöglichkeit an den Ort der Ausbildung wird aufgegeben. Wie schon im Führerscheinbereich soll sich die Behördenzuständigkeit nach dem Sitz der besuchten Ausbildungsstätte richten. Diese wiederum ist frei wählbar.

Weiters wird vorgesehen, dass der Antrag bei einer Fahrschule oder Ausbildungsstätte eingebracht werden kann und diese Stelle den Antrag in der Fahrschuldatenbank zu erfassen und der Behörde zu übermitteln hat. Die Behörde hat das Vorliegen der Voraussetzungen des § 109 Abs. 1 lit. b (Vertrauenswürdigkeit) und g (Besitz der erforderlichen Lenkberechtigung und Fahrpraxis) jedenfalls vor der theoretischen Prüfung gemäß Abs. 2 Z 4 zu überprüfen.

In Abs. 9 wird eine verbindliche regelmäßige Weiterbildung in ermächtigten Ausbildungsstätten oder beim Fachverband der Fahrschulen und des allgemeinen Verkehrs für das Lehrpersonal im Ausmaß von 16 Unterrichtseinheiten in vier Jahren vorgeschrieben. Der Inhalt dieser Weiterbildung wird durch Verordnung in der KDV festgelegt.

Abs. 10 entspricht der bisherigen Regelung des § 116 Abs. 5 betreffend Entziehung der Lehrberechtigung.

Abs. 11 entspricht der bisherigen Regelung des§ 116 Abs. 6a betreffend Ermächtigung von Ausbildungsstätten durch den Landeshauptmann.

Abs. 12 übernimmt einerseits die bisherige Verordnungsermächtigung des § 116 Abs. 7 und erweitert diese um die nunmehr neuen Punkte, wie Inhalt und Ausmaß der Aus- und Weiterbildung des Lehrpersonals, die in Abs. 2 Z 4 angeführte Prüfung und den dafür zu erstattenden Kostenbeitrag sowie die Anforderungen an den Fahrlehr-Coach (Abs. 2 Z 5).

Die bisherige Bestimmung des § 116 Abs. 7 über die Möglichkeit zur Errichtung einer zentralen Ausbildungsstätte kann entfallen.

Zu Z 75 (§ 117):

§ 117 wird neu gefasst und enthält nunmehr die Bestimmungen betreffend den Fahrlehrausweis. Dieser soll in Zukunft als Scheckkartenausweis direkt für die jeweiligen Personen ausgestellt werden und nicht mehr wie bisher für den Fahrschulinhaber.

In Abs. 3 wird die bisherige Regelung des § 114 Abs. 2 betreffend das Mitführen des Ausweises und das Aushändigen zu Kontrollzwecken übernommen.

Weiters wird auch die bisher in § 114 Abs. 2 geregelte Ablieferungsverpflichtung an die Behörde im Falle, dass jemand die Berechtigung zum Erteilen von praktischem Unterricht verliert, in den neuen § 117 Abs. 3 übernommen.

In Abs. 4 wird eine Verordnungsermächtigung zur Festlegung von Form und Inhalt des Fahrlehrausweises sowie des zu entrichtenden Kostenersatzes geschaffen.

Zu Z 76 (§ 118):

§ 118 betreffend die Lehrbefähigungsprüfung für das Lehrpersonal erfährt einige Änderungen und wird daher zur Gänze neu gefasst.

Die bisherigen Abs. 3 und 4 des § 116 betreffend Einholung eines Gutachtens durch Sachverständige vor Erteilung der Berechtigung und Vorgangsweise bei Ausdehnung einer bereits erteilten Berechtigung auf weitere Klassen werden als Abs. 1 und – mit Änderungen – als Abs. 4 in § 118 eingefügt, da diese Thematik inhaltlich zu § 118 gehört.

Abs. 2 entspricht dem bisherigen § 118 Abs. 1. Es entfällt aber die Regelung betreffend die Möglichkeit eines Ergänzungsgutachten, da das nicht mehr als erforderlich erachtet wird.

Abs. 3 entspricht dem bisherigen § 118 Abs. 2 mit einer wesentlichen Änderung. Zur Vereinfachung und um die Behörden und die Sachverständigen zu entlasten, entfällt der bisherige zusätzliche schriftliche Teil der theoretischen Lehrbefähigungsprüfung zur Erlangung einer Fahrschullehrberechtigung.

Es ist somit in beiden Fällen der theoretische Teil nur als mündliche Prüfung abzulegen, wobei für die Fahrschullehrberechtigung zusätzlich auch noch – wie bisher – ein Vortrag über ein im Fahrschulunterricht in Betracht kommendes Thema erforderlich ist.

Im neuen § 118 Abs. 4 wird eine ausdrückliche Lösung für zwei Fälle der Ausdehnung aufgenommen:

Einerseits wird klargestellt, dass im Falle einer Ausdehnung einer Fahrlehrberechtigung auf eine Fahrschullehrberechtigung derselben Klasse nur der Vortrag über ein im Fahrschulunterricht in Betracht kommendes Thema, sofern dieser nicht bereits einmal gehalten worden ist, erforderlich ist, weil die Kenntnisse schon im Zuge der seinerzeitigen Lehrbefähigungsprüfung nachgewiesen worden sind.

Im Falle einer Ausdehnung einer Fahrschullehrberechtigung auf weitere Klassen ist ein neuerlicher Vortrag nicht erforderlich, weil die Befähigung zum Vortrag schon im Rahmen der seinerzeitigen Lehrbefähigungsprüfung unter Beweis gestellt worden ist.

Diese Vereinfachungen bei Ausdehnungen sollen aufgrund der Übergangsbestimmung des § 132 Abs. 36 Z 3 und 4 auch für bereits erteilte Fahlehr- und Fahrschullehrberechtigungen gelten.

In der Praxis bedeutet das, dass eine Person mit Fahrlehrberechtigung für mehrere Klassen bei Ausdehnung auf eine Fahrschullehrberechtigung nur einmal einen Vortrag über ein im Fahrschulunterricht in Betracht kommendes Thema halten muss und dieser Vortrag bei Ausdehnung auf weitere Klassen jeweils angerechnet wird.

Abs. 5 entspricht dem bisherigen § 118 Abs. 3.

Abs. 6 entspricht dem bisherigen § 118 Abs. 4 und es wird ergänzt, dass mit Bestehen der Lehrbefähigungsprüfung die Fahrlehr oder Fahrschullehrberechtigung als erteilt gilt und die darüber ausgestellte

Bestätigung den Ausweis für die Dauer von vier Wochen ersetzt (vorläufiger Ausweis). Dadurch wird es den betroffenen Personen ermöglicht, die Tätigkeit in der Fahrschule sofort aufzunehmen.

Abs. 7 entspricht dem bisherigen § 118 Abs. 5.

Zu Z 77 (§ 119 Abs. 5)

Einerseits handelt sich nur um eine redaktionelle Anpassung der Verweise, andererseits wird klargestellt, dass ein Leiter für die Ausbildung von Fahrschülern auch für mehrere Anstalten bestellt werden kann und die in § 111 Abs. 1 vorgesehene Beschränkung (Leitung von nur zwei Standorten, sofern diese nicht mehr als 50 km voneinander entfernt sind) in derartigen Fällen nicht anwendbar ist. Das erscheint gerechtfertigt, da diese Anstalten an bestehende Schulstandorte gebunden sind und nicht mit erwerbswirtschaftlich geführten Fahrschulen vergleichbar sind.

Zu Z 78 (§ 122 Abs. 5):

Das über die einzelnen Übungsfahrten zu führende Fahrtenprotokoll soll in Zukunft nicht mehr der Behörde übermittelt werden, sondern für die Dauer von drei Jahren in der Fahrschule aufbewahrt werden. Die Fahrschule überprüft das Fahrtenprotokoll auf Vollständigkeit und Plausibilität und kann dann den Nachweis über die Absolvierung der erforderlichen Ausbildung gemäß § 10 Abs. 2 FSG ausstellen.

Zu Z 79 (§ 123 Abs. 2a):

Es sollen Kontrollen von Sondertransporten und insbesondere Verwiegungen dieser Transporte direkt durch besonders geschulte Organe der Asfinag ermöglicht werden. Derzeit können solche Kontrollen nur gemeinsam mit Organen der Bundespolizei durchgeführt werden, die die Fahrzeuge zum Zwecke der Kontrolle anhalten bzw. ausleiten und gegebenenfalls die Maßnahmen, die für die Einleitung oder Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind, zu treffen haben.

Das soll nunmehr von besonders geschulten Organen der Asfinag, sog. Organen der Sondertransportkontrolle, auch ohne Beiziehung von Organen der Bundespolizei durchgeführt werden dürfen.

Zu Z 80 (§ 125 Abs. 4):

In einigen Ländern wird es zusehends schwieriger entsprechend qualifizierte Personen zu Sachverständigen gemäß § 125 KFG bestellen zu können. Insbesondere für HTL-Absolventen bieten sich in der Privatwirtschaft viele Möglichkeiten.

Daher wird der Kreis der potentiellen § 125 –Sachverständigen erweitert und auf Personen mit Meisterprüfung im Kraftfahrzeugtechnikerhandwerk, die eine Reifeprüfung oder Berufsreifeprüfung erfolgreich bestanden haben, ausgedehnt.

Zusätzlich wird vorgesehen, dass der Landeshauptmann feststellen muss, dass die erforderliche fachliche Befähigung für die Tätigkeit als Sachverständiger gemäß § 125 KFG gegeben ist.

Zu Z 81 (§ 131b Abs. 3 Z 2):

Einerseits erfolgt die Aufzählung nach Literae. Der bisher erste Punkt, ein Vertreter des Bundesministeriums für Umwelt, Jugend und Familie, kann entfallen, da der Umweltbereich in das BMK eingegliedert worden ist.

Andererseits werden auch Vertreter von Vereinigungen, die sich die Wahrnehmung der Belange der in die Gerichtssachverständigen- und Gerichtsdolmetscherliste (§ 2 Abs. 1 SDG) im Fachgebiet 17.47 – Historische Fahrzeuge (Oldtimer) eingetragenen Sachverständigen zur Aufgabe machen, aufgenommen.

Es kommen hier mit dem Hauptverband der Gerichts-SV und der KFZ-SV-Union nur zwei Vereinigungen in Frage, die dieser Formulierung entsprechen.

Durch die Einbeziehung dieser Verbände der gerichtlich beeideten Sachverständigen werden einschlägig tätige Personen aufgenommen, die die Arbeit des Beirates mit ihrer Fachexpertise weiter unterstützen können.

Zu Z 82 (§ 132 Abs. 35 und 36):

Hier werden die erforderlichen Übergangsregelungen geschaffen.

Zu Z 86 (§ 134 Abs. 1c und 1d):

In Abs. 1c wird einerseits auch die Nichtbeachtung der sog. e-PTI-Verordnung, der Durchführungsverordnung (EU) 2019/621 der Kommission vom 17. April 2019 über die für die technische Überwachung in Bezug auf die zu prüfenden Positionen, erforderlichen technischen Angaben sowie zur Anwendung der empfohlenen Prüfmethoden und zur Festlegung detaillierter Regelungen hinsichtlich des Datenformats und der Verfahren für den Zugang zu den einschlägigen technischen Angaben, als Herstellerpflicht unter Strafsanktion gestellt.

In Abs. 1d wird lediglich der Verweis auf die aktuelle Verordnung (EU) 2020/740 über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere Parameter angepasst.

In beiden Absätzen wird der Strafrahmen an den aktuellen Strafrahmen des Abs. 1 angepasst und von 5 000 Euro auf 10 000 Euro angehoben.

Zu Z 87 (134 Abs. 3c) und zu Z 88 (§ 134 Abs. 3d):

Die Landesverkehrsreferentenkonferenz hat sich im Jahr 2021 für eine Anhebung der gesetzlich festgesetzten Strafbeträge bei Verstoß gegen das sog. Handyverbot bzw. Verstoß gegen die Gurt- oder Helmpflicht ausgesprochen.

Daher werden die mit Organstrafverfügung einzuhebenden Beträge von 50 Euro auf 100 Euro (Handyverstoß) bzw. von 35 Euro auf 50 Euro (Gurt/Helm) angehoben.

Sollte es zu einer Anzeige an die Behörde kommen, so wird die von der Behörde zu verhängende Geldstrafe von 72 Euro auf 140 Euro (Handyverbot) bzw. von 72 Euro auf 100 Euro (Gurt/Helm) angehoben.

Zu Z 90 (§ 135 Abs. 31 Z 8):

Bisher war das Inkrafttreten des § 4 Abs. 6a Z 2 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 9/2017 offen und sollte durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr Innovation und Technologie im Hinblick auf die erforderlichen Anpassungen der einschlägigen EU-Vorschriften, wie in Artikel 9a Abs. 3 der Richtlinie 96/53/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2015/719 beschrieben, festgelegt werden.

Mit Beschluss (EU) 2019/984 des europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 96/53/EG des Rates hinsichtlich der Frist für die Anwendung der besonderen Vorschriften über die höchstzulässige Länge von Führerhäusern, die eine verbesserte Aerodynamik und Energieeffizienz sowie eine bessere Sicherheit bieten, ABl. L Nr. 164/30 vom 20.6.2019, S. 30 wurde festgelegt, dass Artikel 9a Absatz 1 der Richtlinie 96/53/EG ab dem 1. September 2020 gilt.

Daher kann das Inkrafttreten des § 4 Abs. 6a Z 2, der zur Umsetzung des Artikels 9a der Richtlinie 96/53/EG in der Fassung der Richtlinie (EU) 2015/719 ergangen ist, auch mit 1. September 2020 festgelegt werden.

Zu Z 91 (§ 135 Abs. 43):

Hier wird das In- und Außerkrafttreten geregelt.

REPUBLIK ÖSTERREICH Parlamentsdirektion SIEGEL	**Unterzeichner**	Parlamentsdirektion
	Datum/Zeit-UTC	2023-03-01T13:16:46+01:00
	Prüfinformation	Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels und des Ausdrucks finden Sie unter: https://www.parlament.gv.at/siegel
Hinweis	Dieses Dokument wurde elektronisch besiegelt.	