

1974 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXVII. GP

Bericht des Verkehrsausschusses

über die Regierungsvorlage (1954 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird (41. KFG-Novelle)

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 Strafraum 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).

Der Verkehrsausschuss hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 15. März 2023 in Verhandlung genommen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter Abgeordneten Hermann **Weratschnig**, MBA MSc die Abgeordneten Klaus **Köch**l, Dr. Johannes **Margreiter**, Christian **Hafenecker**, MA, Andreas **Ottenschläger**, Lukas **Hammer** und Christoph **Stark** sowie die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie Leonore **Gewessler**, BA.

Im Zuge der Debatte haben die Abgeordneten Hermann **Weratschnig**, MBA MSc, Andreas **Ottenschläger**, Kolleginnen und Kollegen einen Abänderungsantrag eingebracht, der wie folgt begründet war:

„Zu Z 1 (§ 11 Abs. 9 und 10):

Da Abs. 10 die Kostentragung für die Beprobung von Treibstoff regelt, ist die einschlägige Regelung in Abs. 9 nicht mehr notwendig. Die betroffenen Sätze werden daher gestrichen.

Abs. 10 regelt nunmehr die Kostentragung für die Beprobung von Treibstoff. Die Einnahmen aus den in der Kraftstoffverordnung 2012 geregelten Ausgleichsbeträgen, die nach der Verordnung zur Zielerreichung verpflichtete Unternehmen bei Nichterreichung dieser Ziele zu leisten haben, werden für die Kosten der Beprobung zweckgebunden. In dieser Hinsicht soll gewährleistet sein, dass die Kostentragung für die Beprobung für zehn Folgejahre gesichert ist. Dabei ist von einer durchschnittlichen jährlichen Valorisierung der Kosten von 2,5 % auszugehen. Darüber hinaus sind weitere Einnahmen aus den Ausgleichsbeträgen für den Aufwand von Projekten zur Minderung von Treibhausgasemissionen im Mobilitätsbereich zu verwenden.

Zu Z 2 § 135 Abs. 43 Z 1):

Hier wird das Inkrafttreten für § 11 Abs. 9 und 10 mit Ablauf des Tages der Kundmachung festgelegt.“

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf unter Berücksichtigung des oben erwähnten Abänderungsantrages der Abgeordneten Hermann **Weratschnig**, MBA MSc, Andreas **Ottenschläger**, Kolleginnen und Kollegen mit Stimmenmehrheit (**dafür:** V, G, N, **dagegen:** S, F) beschlossen.

Ferner beschloss der Verkehrsausschuss mit Stimmenmehrheit (**dafür:** V, G, **dagegen:** S, F, N) folgende Feststellungen:

„Der Verkehrsausschuss geht davon aus, dass verstärkend zur nunmehrigen Verdoppelung der Strafdrohung seitens des BMK eine effektive Informationskampagne zur Hebung des entsprechenden Bewusstseins der Fahrzeuglenker:innen durchgeführt wird.“

Zum Berichterstatter für den Nationalrat wurde Abgeordneter Lukas **Hammer** gewählt.

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

Wien, 2023 03 15

Lukas Hammer
Berichterstattung

Hermann Weratschnig, MBA MSc
Obmannstellvertreter