

1 von 14
Zy. 5/1**Gesamtändernder Abänderungsantrag**

der Abgeordneten Mst. Joachim Schnabel, Wolfgang Moitzi, Dominik Oberhofer,
Kolleginnen und Kollegen

zum Initiativantrag der Abgeordneten Mst. Joachim Schnabel, Wolfgang Moitzi, Dominik Oberhofer, Kolleginnen und Kollegen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird (952/A)

Der Ausschuss für Verkehr und Mobilität wolle beschließen:

Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird (42. KFG-Novelle)

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Kraftfahrzeuggesetz 1967, BGBl. Nr. 267/1967, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 17/2026, wird wie folgt geändert:

1. Nach § 4 Abs. 7c wird folgender Abs. 7d eingefügt:

„(7d) Fahrzeuge, mit denen Bau- und Aushubmaterialien (mineralische Rohstoffe und Erzeugnisse, Baustahlprodukte, Glas, etc.), Arbeitsausrüstung und Baumaschinen innerhalb einer Entfernung von 75 Kilometern Luftlinie transportiert werden und die mit einer Kippvorrichtung für die Ladefläche oder einem Ladekran ausgestattet sind, dürfen abweichend von den Bestimmungen des Abs. 7 und Abs. 7a im Rahmen der zulässigen Achslasten das Gesamtgewicht um das Eigengewicht der Kippvorrichtung oder des Ladekrans übersteigen, jedoch folgende Werte nicht überschreiten:

1. Fahrzeuge mit zwei Achsen	20 000 kg,
2. Fahrzeuge mit drei Achsen	29 000 kg,
3. Fahrzeuge mit mehr als drei Achsen	37 000 kg,
4. Kraftwagen mit Anhänger	42 000 kg,
5. Sattelkraftfahrzeuge	42 000 kg.

Maßgeblich ist das im Genehmigungsdokument oder in einer gleichwertigen technischen Unterlage ausgewiesene Eigengewicht der fest mit dem Fahrzeug verbundenen Kippvorrichtung oder des fest verbundenen Ladekrans.“

2. In § 24 Abs. 2 Z 2, § 24a Abs. 2 lit. b, § 40 Abs. 1 lit. a, § 48 Abs. 1 Z 2 und Abs. 4, § 87 Abs. 1 und § 123a Abs. 2 Z 2 wird jeweils das Wort „Finanzverwaltung“ durch das Wort „Bundesfinanzverwaltung“ ersetzt.

3. Nach § 24 Abs. 5a wird folgender Abs. 5b eingefügt:

„(5b) Die ermächtigten Stellen haben die Prüfnachweise in elektronischer Form zu erstellen und die erfassten Daten zu speichern und fünf Jahre lang aufzubewahren. Dabei dürfen neben Daten zum Fahrzeug und zum Fahrtenschreiber oder Geschwindigkeitsbegrenzer auch folgende personenbezogene Daten verarbeitet werden:

1. Name des Zulassungsbesitzers,
2. Kennzeichen und Fahrgestellnummer des Fahrzeuges,
3. Name der ermächtigten Stelle,
4. Werkstattkartennummer und
5. Name des Prüfers.

Diese Daten sind dem Landeshauptmann für Überprüfungen gemäß Abs. 5a zugänglich zu machen.“

4. In § 28b Abs. 1 entfallen der sechste und siebente Satz.

5. In § 30a Abs. 9a wird im ersten Satz die Wortfolge „der Bundesminister für Finanzen und die Finanzbehörden“ durch die Wortfolge „die Einrichtungen der Bundesfinanzverwaltung“ und im zweiten Satz die Wortfolge „vom Bundesminister für Finanzen oder den Finanzbehörden“ durch die Wortfolge „von den Einrichtungen der Bundesfinanzverwaltung“ ersetzt.

6. In § 37 Abs. 2 lit. a wird nach dem Wort „Übereinstimmungsbescheinigung“ die Wortfolge „in Papierform oder in elektronischer Form“ eingefügt.

7. Dem § 37 Abs. 2b wird folgender Satz angefügt:

„Im Falle einer Übereinstimmungsbescheinigung in elektronischer Form gilt diese zusammen mit der Bestätigung über die Zulassung als Fahrzeug-Genehmigungsdokument.“

8. In § 40 Abs. 4 lautet der fünfte Satz:

„Diese Verlässlichkeit liegt nicht vor, wenn der Antragsteller oder sein Bevollmächtigter oder ein beauftragter Transporteur innerhalb der letzten sechs Monate bewilligungspflichtige Transporte ohne Bewilligung oder mit einer gefälschten oder verfälschten Bewilligung durchgeführt haben oder wiederholt Sondertransport-Bescheid-Auflagen grob missachtet haben, oder eine solche Bewilligung wegen Missbrauchs aufgehoben worden ist.“

9. In § 47 Abs. 1a wird die Wortfolge „den Finanzbehörden“ durch die Wortfolge „den Einrichtungen der Bundesfinanzverwaltung“ ersetzt.

10. In § 47 Abs. 4 wird die Wortfolge „dem Bundesministerium für Finanzen und den Finanzbehörden“ durch die Wortfolge „den Einrichtungen der Bundesfinanzverwaltung“ und im fünften Satz das Wort „dritter“ durch das Wort „vierter“ ersetzt.

11. § 48 Abs. 1 letzter Satz lautet:

„Für Fahrzeuge im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes, der Militärpolizei und der militärischen Nachrichtendienste sowie der Bundesfinanzverwaltung dürfen auch mehrere Deckkennzeichen pro Fahrzeug zugewiesen werden.“

12. Nach § 48 Abs. 1a wird folgender Abs. 1b eingefügt:

„(1b) Auf Antrag des Bundesministers für Finanzen dürfen Deckkennzeichen auch zur Verwendung für Fahrzeuge ausländischer Zollbehörden, die nicht in Österreich zugelassen sind, zugewiesen werden. Von ausländischen Zollbehörden auf Grund von zwischenstaatlichen Vereinbarungen zur Verfügung gestellte Kennzeichen (Deckkennzeichen) dürfen vorübergehend von im Inland zugelassenen Fahrzeugen des Zollamtes Österreich verwendet werden. Sofern der Bundesminister für Finanzen zum Abschluss von Übereinkommen gemäß Art. 66 Abs. 2 B-VG ermächtigt ist, kann er völkerrechtliche Vereinbarungen schließen, welche die wechselseitige vorübergehende Zurverfügungstellung von Deckkennzeichen zum Inhalt haben.“

13. Dem § 56 Abs. 1a wird folgender Satz angefügt:

„Die Übertragung der Vorladung der Zulassungsbesitzer an den Landeshauptmann kann auf alle Fälle des Abs. 1 ausgedehnt werden.“

14. In § 57a Abs. 3 Z 3 wird die Wortfolge „drei Jahre nach der ersten Zulassung, zwei Jahre nach der ersten Begutachtung und ein Jahr nach der zweiten und nach jeder weiteren Begutachtung,“ durch die Wortfolge „vier Jahre nach der ersten Zulassung, jeweils zwei Jahre nach der ersten, zweiten und dritten Begutachtung und ein Jahr nach der vierten und nach jeder weiteren Begutachtung,“ ersetzt.

15. § 57a Abs. 3 dritter Satz lautet:

„Die Begutachtung kann – ohne Wirkung für den Zeitpunkt der nächsten Begutachtung – auch in einem Zeitraum von vier Monaten vor dem vorgesehenen Begutachtungsmonat vorgenommen werden.“

16. In § 57a Abs. 4 zweiter Satz entfällt die Wortfolge „, eine zweite Ausfertigung des Gutachtens ist fünf Jahre lang aufzubewahren und den mit Angelegenheiten des Kraftfahrwesens befassten Behörden auf Verlangen vorzulegen“.

17. § 57a Abs. 4a entfällt.

18. § 57a Abs. 6 lautet:

„(6) Bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 37 Abs. 2 lit. h ist dem Zulassungsbesitzer von Amts wegen anlässlich der Zulassung von der Behörde oder auf Verlangen von der Behörde oder einem gemäß Abs. 2 Ermächtigten eine Begutachtungsplakette auch ohne Überprüfung oder Begutachtung auszufolgen, wenn er nachweist, dass für das Fahrzeug gemäß Abs. 3 noch keine oder keine weitere Begutachtung fällig geworden ist. Die mit dem Kennzeichen versehene Begutachtungsplakette muss so am Fahrzeug angebracht sein, dass das Ende der gemäß Abs. 3 für die nächste wiederkehrende Begutachtung festgesetzten Frist außerhalb des Fahrzeuges stets leicht festgestellt werden kann.“

19. § 57c Abs. 5 Z 8 lautet:

„8. Abgabenbehörden des Bundes und das Amt für Betrugsbekämpfung sowie die Österreichische Gesundheitskasse (ÖGK) und die Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau (BVAEB), soweit das zur Wahrnehmung der ihnen übertragenen Aufgaben notwendig ist; diese Stellen sind weiters befugt, auf die in der Begutachtungsplakettendatenbank gespeicherten Fahrzeugdaten zu Kennzeichen, Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN), Fahrzeug-ID, Fahrzeugklasse, Kilometerstand, Prüfergebnis, Status, Betriebsstunden, Firmenname, Datum der Begutachtung, Begutachtungsstellenummer, Gutachtennummer und Gutachtenart zuzugreifen, diese zu speichern und zu verarbeiten, soweit das zur Wahrnehmung der ihnen übertragenen Aufgaben notwendig ist. Dazu zählen steuerliche Prüfungen, die Beurteilung und Überprüfung von Angaben zum Sachbezug sowie von NoVA-Pflicht und NoVA-Vergütungsanträgen.“

20. In § 79 entfällt der letzte Satz.

21. Nach § 101 Abs. 1a wird folgender Abs. 1b eingefügt:

„(1b) Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht dürfen im Zuge einer Kontrolle Firmenplomben zur Kontrolle der Ladung oder der Ladungssicherung öffnen, sofern der Lenker diese nicht freiwillig öffnet.“

22. § 102 Abs. 3a lautet:

„(3a) Zum Zwecke der Erprobung von im Fahrzeug vorhandenen Assistenzsystemen, automatisierten oder vernetzten Fahrsystemen kann der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur durch Verordnung für eine bestimmte Zeit von den Bestimmungen dieses Gesetzes abweichende Regelungen zur Bedienung und Aufsicht eines Kraftfahrzeuges sowie den Pflichten eines Kraftfahrzeuglenkers festlegen, wenn eine solche Erprobung im überwiegenden Interesse der Verkehrssicherheit gelegen ist und sofern diese Systeme genehmigt sind oder den in der Verordnung festgelegten Anforderungen für Testzwecke entsprechen. Durch Verordnung ist festzusetzen,

1. in welchen Verkehrssituationen,
2. auf welchen Arten von Straßen,
3. bis zu welchen Geschwindigkeitsbereichen,
4. bei welchen Fahrzeugen,
5. bei welchen Assistenzsystemen, automatisierten oder vernetzten Fahrsystemen eine Erprobung gestattet ist sowie
6. die Voraussetzungen an die Infrastruktur, die überwachenden Personen und falls gegeben an die technische oder organisatorische Aufsicht.

Im Falle von Testfahrten kann durch Verordnung auch die Ausstellung einer Testbescheinigung durch den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur für die Testorganisation vorgesehen werden, wenn im Vorfeld bereits ausreichend Tests virtuell und real mit dem zu testenden System stattgefunden haben. Soweit dies nach den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit nötig ist, sind in die Testbescheinigung die entsprechenden Auflagen oder zeitlichen, örtlichen oder sachlichen Einschränkungen der Gültigkeit aufzunehmen. Wurde die Verkehrs- und Betriebssicherheit im Zuge der Testfahrten gefährdet oder ist es zu einem Verkehrsunfall gekommen, so kann die Testbescheinigung vom Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur widerrufen werden oder es können weitere Testfahrten vorübergehend untersagt werden.“

23. § 102 Abs. 3b entfällt.

24. In § 102 Abs. 5 wird der Punkt am Ende der lit. i durch einen Strichpunkt ersetzt; nach der lit. i wird folgende lit. j eingefügt:

„j) bei Fahrzeugen der Klassen N2, N3 und O mit einem XL-Aufbau das entsprechende XL-Zertifikat.“

25. In § 102 Abs. 11a und § 134 Abs. 1 Z 5 und Abs. 1a Z 3 wird jeweils die Wortfolge „in der Fassung BGBl. III Nr. 69/2010,“ durch die Wortfolge „in der Fassung BGBl. III Nr. 110/2025,“ ersetzt.

26. In § 102 Abs. 11c wird folgender Satz angefügt:

„Werden die Kontrollen nicht von den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes durchgeführt, sondern von Organen der Straßenaufsicht der Behörde, dann haben diese Kontrollorgane die Bestimmungen dieses Absatzes zu beachten, wobei die Übermittlung der Aufzeichnungen an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur im Wege des Landeshauptmannes und die Übermittlung der Positivkontrollen, wenn das Unternehmen auch im Unternehmensregister nicht auffindbar ist, direkt an die Behörde zu erfolgen hat.“

27. In § 102 Abs. 11d wird die Wortfolge „in der Fassung BGBl. Nr. 203/1993“ durch die Wortfolge „in der Fassung BGBl. III Nr. 110/2025“ ersetzt.

28. § 103c Abs. 4 lautet:

„(4) Die Risikoeinstufung erfolgt automatisch nach der in der Durchführungsverordnung (EU) 2022/695 zur Festlegung von Regeln für die Anwendung der Richtlinie 2006/22/EG hinsichtlich der gemeinsamen Formel für die Berechnung der Risikoeinstufung von Verkehrsunternehmen, ABl. Nr. L 129 vom 03.05.2022 S. 33, festgelegten Formel auf Basis der rechtskräftigen Bestrafungen und eingegangenen Meldungen über Kontrollen, die zu keiner Beanstandung geführt haben (Straßenkontrollen sowie Betriebskontrollen). Änderungen und Behebungen von Strafbescheiden innerhalb von zwei Jahren sind im Risikoeinstufungssystem zu berücksichtigen. Für die Schwere der Verstöße ist § 134 Abs. 1b maßgebend (Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG). Bei technischen Mängeln oder Ladungssicherungsmängeln ergibt sich die Mängelstufung aus dem Gutachten bzw. Prüfbericht über die technische Unterwegskontrolle. Bei den sonstigen Verstößen ergibt sich die Einstufung aus Anhang I der Verordnung (EU) 2016/403.“

29. In § 109 Abs. 1 lit. f wird das Wort „Fahrschullehrerberechtigung“ durch das Wort „Fahrschullehrberechtigung“ ersetzt.

30. § 112 Abs. 2 erster Satz lautet:

„Der vollständige Fahrschultarif ist auf der Website der Fahrschule an leicht auffindbarer Stelle zu veröffentlichen.“

31. In § 113 Abs. 3 wird der Klammerausdruck „(Abs. 1)“ durch den Klammerausdruck „(Abs. 1a)“ ersetzt.

32. In § 114b Abs. 1 Z 2 wird das Wort „und“ vor „Geburtsdatum“ durch einen Beistrich ersetzt und nach „Geburtsdatum,“ wird die Wortfolge „Wohnsitz, das bereichsspezifische Personenkennzeichen Verkehr und Technik,“ eingefügt.

33. In § 114b Abs. 1 Z 3 wird das Wort „und“ vor „Geburtsdatum“ durch einen Beistrich ersetzt und nach „Geburtsdatum,“ wird die Wortfolge „Wohnsitz, das bereichsspezifische Personenkennzeichen Verkehr und Technik,“ eingefügt.

34. In § 114b Abs. 1 Z 5 lit. e wird das Wort „und“ vor „Geburtsdatum“ durch einen Beistrich ersetzt und nach „Geburtsdatum“ wird die Wortfolge „Wohnsitz und das bereichsspezifische Personenkennzeichen Verkehr und Technik“ eingefügt.

35. Dem § 114b Abs. 1 Z 5 wird folgender Schlussteil angefügt:

„Bei der Erfassung der Daten betreffend Fahrlehrer und Instrukturen hat die Mehrphasenkommission eine ZMR-Abfrage durchzuführen. Anschließend wird diesen Personen das bereichsspezifische Personenkennzeichen Verkehr und Technik zugewiesen, um die gespeicherten Personen eindeutig zu identifizieren und um Doppelspeicherungen von Personen zu vermeiden.“

36. § 114b Abs. 2 Z 2 lit. e entfällt.

37. In § 116 Abs. 2 lautet der Einleitungsteil:

„Zur Erlangung einer Fahrlehrerberechtigung sind folgende Module in der angegebenen Reihenfolge zu absolvieren, wobei die Module 1, 2 und 3 sowie in weiterer Folge die Module 5 und 6 und gegebenenfalls das Ausbildungsmodul für die Fahrschullehrerberechtigung auch gleichzeitig absolviert werden dürfen.“

38. Nach § 116 Abs. 8 wird folgender Abs. 8a eingefügt:

„(8a) Die Bezirksverwaltungsbehörde hat jedes Mal, wenn sie einen Antrag auf Erteilung oder Ausdehnung einer Fahrlehrerberechtigung oder einer Fahrschullehrerberechtigung oder auf Umtausch des Fahrlehrausweises erhält, eine ZMR-Abfrage durchzuführen. Anschließend wird diesen Personen das bereichsspezifische Personenkennzeichen Verkehr und Technik zugewiesen, um die gespeicherten Personen eindeutig zu identifizieren und um Doppelspeicherungen von Personen zu vermeiden. Weiters ist die Bezirksverwaltungsbehörde berechtigt, auf die im Führerscheinregister gespeicherten Daten gemäß § 16a Abs. 1 Z 1 lit. a bis j, Z 3 lit. a bis c, Z 4 lit b und c, jedoch nur hinsichtlich Entziehung einer Lenkberechtigung oder Ausspruch eines Lenkverbotes, Befristungen, Einschränkungen und Auflagen, und Z 5 lit. a, b, d, e, f und g FSG der Antragsteller zuzugreifen und diese zu verwenden.“

39. § 116 Abs. 10 erster Satz lautet:

„Die Fahrlehrerberechtigung oder die Fahrschullehrerberechtigung ist zu entziehen, wenn die Voraussetzungen für ihre Erteilung nicht mehr gegeben sind; dies gilt jedoch hinsichtlich der Fahrschullehrerberechtigung nicht bei der Entziehung der Lenkberechtigung wegen mangelnder gesundheitlicher Eignung.“

40. In § 123 Abs. 2a siebenter Satz und § 134 Abs. 4 erster Satz wird jeweils der Betrag „2 180“ durch „6 500“ ersetzt.

41. § 123 Abs. 3a entfällt.

42. Dem § 132 werden folgende Abs. 37 bis 39 angefügt:

„(37) Im Hinblick auf die Änderungen des § 57a Abs. 3 durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. xxx/2026 gelten folgende Übergangsregelungen:

1. Die Begutachtungsfristen gemäß § 57a Abs. 3 Z 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2026 gelten auch für bereits vor dem 19. Mai 2027 zugelassene Fahrzeuge. Der Zulassungsbesitzer eines Fahrzeuges, für das nach dem 19. Mai 2027 eine längere Frist gilt, als auf der Lochmarkierung der Begutachtungsplakette ersichtlich ist, hat 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 zu verlangen, ohne dass eine Begutachtung durchgeführt werden muss (Austauschplakette). Dabei ist der Termin der nächsten Begutachtung wie folgt festzusetzen: Für Fahrzeuge, die bislang noch keine erste Begutachtung absolviert haben, erfolgt die erste Begutachtung vier Jahre nach der erstmaligen Zulassung und richten sich die weiteren Termine nach § 57a Abs. 3 Z 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2026. Wurden bereits eine oder mehrere Begutachtungen durchgeführt, so erfolgt die nächste und jede weitere Begutachtung zwei Jahre nach der letzten Begutachtung, wobei spätestens im zehnten Jahr nach der Erstzulassung und danach, jährlich eine Begutachtung zu erfolgen hat. Wird die Begutachtung trotzdem zu dem auf der Lochmarkierung der Begutachtungsplakette ersichtlichen Termin durchgeführt, so erfolgt die nächste und jede weitere Begutachtung zwei Jahre nach dieser Begutachtung, wobei spätestens im zehnten Jahr nach der Erstzulassung und danach, jährlich eine Begutachtung zu erfolgen hat.
2. Bis zur Anbringung der Austauschplakette gilt die auf der Lochmarkierung der bisherigen Begutachtungsplakette ersichtliche Begutachtungsfrist.
3. Für Fahrzeuge, deren Stichtag für die wiederkehrende Begutachtung in den Monaten Februar bis Juli liegt, gelten für die Begutachtung im Jahr 2027 die gemäß § 57a Abs. 3 dritter Satz vorgesehenen Fristen entsprechend der bis zum 18. Mai 2027 geltenden Rechtslage auch nach dem 18. Mai 2027 weiter. Für Fahrzeuge, deren Stichtag für die wiederkehrende Begutachtung in den Monaten August bis Oktober liegt, gilt für die Begutachtung im Jahr 2027 zusätzlich eine Fristverlängerung bis inklusive November 2027.
4. Eine Austauschplakette darf nicht ausgestellt werden, wenn das letzte in der Begutachtungsplakettendatenbank gespeicherte Gutachten gemäß § 57a oder § 56 einen schweren Mangel oder einen Mangel mit Gefahr im Verzug ausweist.

5. Die zur Ausfolgung einer Begutachtungsplakette berechtigten Stellen dürfen für die Ausfolgung der Austauschplakette, die nicht im Zuge einer Begutachtung erfolgt, neben dem jedenfalls zu verrechnenden Plakettenpreis einen Kostenersatz von maximal 10 Euro einheben.

(38) Für Fahrzeuge mit ukrainischen Kennzeichen, die gemäß der bis zum Inkrafttreten des § 79 in der Fassung des Bundesgesetzes, BGBl. I Nr. xxx/2026 geltenden Fassung von der einschränkenden Frist von einem Jahr ausgenommen waren und bis zum Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes in das Bundesgebiet eingebracht wurden, beginnt die Frist von einem Jahr ab Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes zu laufen. Die Frist von einem Monat gemäß § 82 Absatz 8 beträgt für Fahrzeuge mit ukrainischen Kennzeichen, die von Personen verwendet werden, die aufgrund einer Verordnung gemäß § 62 Abs. 1 AsylG 2005 über ein vorübergehendes Aufenthaltsrecht verfügen und bis zum Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes in das Bundesgebiet eingebracht wurden, zehn Monate und beginnt mit Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes zu laufen.

(39) § 112 Abs. 1a gilt ab 1. Jänner 2028 auch für Betriebsgenehmigungen, die vor dem 1. Jänner 2024 erteilt worden sind.“

43. Dem § 135 wird folgender Abs. 51 angefügt:

„(51) Für das Inkrafttreten der durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. xxx/2026 geänderten oder eingefügten Bestimmungen und für das Außerkrafttreten der durch das genannte Bundesgesetz aufgehobenen Bestimmungen gilt Folgendes:

1. § 4 Abs. 7d, § 24 Abs. 2 Z 2, § 24a Abs. 2 lit. b, § 28b Abs. 1, § 30a Abs. 9a, § 37 Abs. 2 lit. a, § 37 Abs. 2b, § 40 Abs. 1 und 4, § 47 Abs. 1a und 4, § 48 Abs. 1, 1b und 4, § 56 Abs. 1a, § 57a Abs. 4 und 6, § 79, § 87 Abs. 1, § 101 Abs. 1b, § 102 Abs. 3a, 11a, 11c und 11d, § 103c Abs. 4, § 109 Abs. 1 lit. f, § 112 Abs. 2, § 113 Abs. 3, § 114b Abs. 1 Z 2, 3 und 5, § 116 Abs. 2, 8a und 10, § 123a Abs. 2 Z 2, § 132 Abs. 38 und 39 und § 134 Abs. 1 Z 5 und Abs. 1a Z 3 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2026 treten mit dem der Kundmachung folgenden Tag in Kraft; zugleich treten § 57a Abs. 4a, § 102 Abs. 3b, § 114b Abs. 2 Z 2 lit. e und § 123 Abs. 3a außer Kraft;
2. § 57a Abs. 3 und § 132 Abs. 37 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2026 treten mit 19. Mai 2027 in Kraft;
3. § 102 Abs. 5, § 123 Abs. 2a und § 134 Abs. 4 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2026 treten mit 1. Oktober 2026 in Kraft;
4. § 24 Abs. 5b und § 57c Abs. 5 Z 8 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xxx/2026 treten mit 1. Dezember 2026 in Kraft.“

Begründung

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 4:2:2:1-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 4:2:2:1 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):

Erlasmäßig 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 (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 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. 11e):

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 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 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 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 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 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 36 (§ 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 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 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 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 Fahrlehrberechtigung oder der Fahrshullehrberechtigung 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 4:2:2:1 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 Begutachtungssichttag 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.

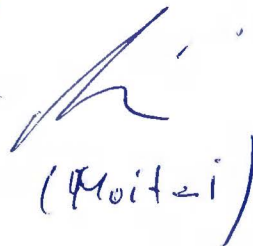
Diese haben dadurch ausreichend Zeit, die Gesellschaft entsprechend anzupassen.

Zu Z 43 (§ 135 Abs. 51):

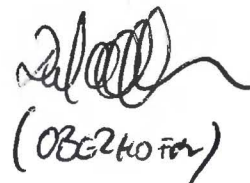
Hier wird das Inkrafttreten bzw. das Außerkrafttreten festgelegt. Für jene Neuregelungen, deren Umsetzung IT-mäßige Anpassungen und damit einen gewissen zeitlichen Vorlauf voraussetzt, ist eine entsprechende Legisvakanz vorzusehen.



(Schwaiger)



(Moitzl)



(OEG-Koordinator)