

Bundesministerium für
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

per E-Mail: st1@bmk.gv.at

ZI. 13/1 23/5

2022-0.910.474

BG, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird (41. KFG-Novelle)

Referent: VP Dr. Eric Heinke, Rechtsanwalt in Wien

Sehr geehrte Damen und Herren!

Der Österreichische Rechtsanwaltskammertag (ÖRAK) dankt für die Übersendung des Entwurfes und erstattet dazu folgende

S t e l l u n g n a h m e :

1. Allgemeines

Mit dem vorliegenden Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert werden soll (41. KFG-Novelle), sind im Wesentlichen folgende Gruppen an gesetzlichen Änderungen von Relevanz:

- Schaffung exakterer Vorgaben für die Bewilligung von Überstellungsfahren zur Verhinderung von Missbrauch
- Anbindung der Zulassungsstellen an das Unternehmensregister und Datenabgleich der Zulassungsevidenz mit dem Unternehmensregister zur Verbesserung der Datenqualität
- Verbesserung der Ausbildung und Prüfung des in Fahrschulen eingesetzten Lehrpersonals
- Durchführung von Kontrollen von Sondertransporten durch besonders geschulte Organe der Asfinag
- Erweiterung des Kreises an Sachverständigen gemäß § 125 KFG
- Anhebung der Höhe der Geldstrafen für Verstöße gegen das Handyverbot oder gegen die Gurt- oder Sturzhelmpflicht



2. Detailanmerkungen

2.1. Bewilligung von Überstellungsfahrten

Zu befürworten sind die geplanten Änderungen im neuen § 46 Abs 1a und 1b KFG im Zusammenhang mit der Erteilung der Bewilligung von Überstellungsfahrten. Durch „Österreichbezug“ würden die Überstellungsfahrtbewilligungen ihre Attraktivität für unerwünschte und missbräuchliche Überstellungen weitgehend verlieren. Zusätzlich wird für Fahrzeuge, die aktuell nicht zugelassen sind und deren letztes Gutachten gemäß § 57a KFG bereits älter als ein Jahr ist, zwingend ein aktuelles Gutachten vorzulegen sein.

Nach Ansicht des ÖRAK werden damit einerseits geeignete Kriterien für die Bewilligung von Überstellungsfahrten geschaffen, um Missbrauch zu unterbinden, und andererseits Maßnahmen für die Verkehrssicherheit geschaffen. Der ÖRAK befürwortet daher diese neuen Regelungen.

2.2. Unternehmensregister

In den §§ 47 Abs 1 und 47 Abs 1b KFG soll anhand des Unternehmensregisters eine Bereinigung der Daten in der Zulassungsevidenz erfolgen. Durch diese Bereinigung wird eine Erhöhung der Datenqualität einhergehen, weshalb auch diese geplante Änderung vom ÖRAK befürwortet wird.

Die aktuell bestehende mangelhafte Datenqualität, die etwa durch unterschiedliche Schreibweisen von Unternehmensbezeichnungen, etwa von Kapitalgesellschaften (AG, Aktiengesellschaft, GmbH, GesmbH, Ges.m.b.H. etc) und Straßennamen besteht, soll damit verbessert werden. Positiv erscheint auch ein regelmäßiger Datenabgleich mittels Änderungsdienstes.

2.3. Fahrschulen

Der ÖRAK begrüßt die beabsichtigte Neuregelung für die Ausbildung in § 116 KFG und die Lehrbefähigungsprüfung in § 118 KFG des in den Fahrschulen eingesetzten Lehrpersonals: Durch den stärkeren Praxisbezug und die verpflichtende Weiterbildung kann die derzeitige theorielastige Ausbildung verbessert werden.

Auch die neue geschlechtsneutrale Bezeichnung der „Fahrlehrberechtigung“ als zeitgemäße Terminologie ist zu begrüßen.

Da gemäß § 117 KFG der Fahrlehrerausweis nicht mehr an die Tätigkeit in einer bestimmten Fahrschule gebunden ist, muss dieser von den Lehrpersonen bei Beendigung der Tätigkeit nicht mehr in der Fahrschule abgegeben werden. Das ist nach Ansicht des ÖRAK eine begrüßenswerte, weil praktikablere und effizientere, Verbesserung für Lehrpersonen.

In § 114 Abs 2 KFG wird beabsichtigt, gesetzlich ausdrücklich festzulegen, dass mit jeder auszubildenden Person vom Fahrschulbesitzer ein schriftlicher

Ausbildungsvertrag zu schließen ist. Aus Rechtsschutzgründen ist auch diese Regelung zu begrüßen.

Die in § 122 Abs 5 KFG vorgesehene Regelung, wonach das Fahrtenprotokoll der privaten Ausbildungs- oder Übungsfahrten von der Fahrschule auf Vollständigkeit und Plausibilität überprüft und mindestens 18 Monate lang aufbewahrt werden sowie auf Verlangen der Behörde bei dieser vorgelegt werden muss, ist zu begrüßen. Aufgrund dessen wird Manipulationen bzw mangelnden Ausbildungs- oder Übungsfahrten vorgebeugt, was zur Verkehrssicherheit beitragen wird. Der ÖRAK stimmt dem zu.

2.4. Kontrollen von Sondertransporten

Nach dem neuen § 123 Abs 2a KFG 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 eigenständig von besonders geschulten Organen der Asfinag, sogenannten Organen der Sondertransportkontrolle, durchgeführt werden dürfen.

Allerdings sollte der Gesetzgeber jedenfalls näher regeln, was unter „besonders geschulten Organen“ der Asfinag zu verstehen ist. Diese dürfen nämlich bei Sondertransportkontrollen Fahrzeuge anhalten und Verwiegungen durchführen und sogar bei festgestellten Übertretungen Maßnahmen treffen, die für die Einleitung oder Durchführung von Verwaltungsstrafverfahren erforderlich sind. Zudem sind sie berechtigt, eine vorläufige Sicherheit bis zu einem Betrag von 2.180,- Euro einzuheben.

Nach Ansicht des ÖRAK bedarf es aus Gründen der Rechtssicherheit für die Normunterworfenen einer jedenfalls viel klareren Regelung.

2.5. Erweiterung des Kreises der Sachverständigen gemäß § 125 KFG

In § 125 Abs 4 KFG soll der Kreis der potentiellen Sachverständigen gemäß § 125 KFG erweitert werden. Die geforderten Qualifikationen werden vom ÖRAK als ausreichend betrachtet. Eine Klarstellung, ob diese Sachverständigen als Organe vom Amtshaftungsschutz nach AHG umfasst sind oder nicht, wäre jedoch wünschenswert und sollte nicht erst durch die zivilgerichtliche Judikatur erfolgen.

2.6. Anhebung der Strafbeträge

Die in den §§ 134 Abs 3c und 134 Abs 3d KFG beabsichtigte Anhebung der gesetzlich festgesetzten Strafbeträge bei Verstoß gegen das sogenannte Handyverbot bzw Verstoß gegen die Gurt- oder Helmpflicht ist nach Ansicht des ÖRAK hingegen kein probates Mittel für generalpräventive Zwecke. Zudem könnte man darin eine reine „Geldbeschaffung“ erblicken.

Nach Auffassung des ÖRAK wäre es viel effektiver, die genannten Verstöße im Rahmen des Vormerksystems („Punkteführerschein“) in den Katalog der risikobehafteten Vormerkdelikte aufzunehmen.

Die finanzielle Belastung der Bevölkerung ist durch das derzeitige Ausmaß der Inflation bereits deutlich gestiegen. Die beabsichtigte Anhebung der mit Organstrafverfügung einzuhebenden Beträge von 50,-- Euro auf 100,-- Euro (Handyverstoß) bzw von 35,-- Euro auf 50,-- Euro (Gurt- oder Helmpflicht) entspricht im Falle des Handyverstoßes einer Anhebung von +100 %!

Die Bevölkerung wartet in vielen Bereichen noch immer auf überfällige und erforderliche Anpassung an die derzeitige, inflationsbedingte geänderte wirtschaftliche Situation.

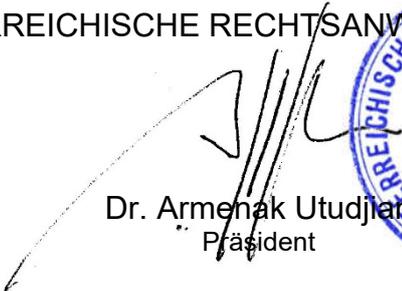
Das gilt etwa auch für Rechtsanwälte beim RATG, aber auch für Notare beim NTG sowie Sachverständige und Dolmetscher beim GebAG. Inflationsbedingte Anpassungen sind mehr als überfällig!

Solange etwa all diese erforderlichen Anpassungen noch nicht erfolgt sind, solange ist die hier geplante Erhöhung der Strafbeträge nicht nachvollziehbar und deswegen auch abzulehnen. Ganz zu schweigen davon, dass damit allein die Verkehrssicherheit nicht verbessert wird!

Der ÖRAK ersucht um entsprechende Berücksichtigung dieser Stellungnahme und der aus seiner Sicht notwendigen Modifikationen des vorliegenden Gesetzesentwurfes.

Wien, am 7. Februar 2023

DER ÖSTERREICHISCHE RECHTSANWALTSKAMMERTAG


Dr. Armenak Utudjian
Präsident

