

41. KFG-Novelle

Vereinfachte wirkungsorientierte Folgenabschätzung

Einbringende Stelle: BMK
Vorhabensart: Bundesgesetz
Laufendes Finanzjahr: 2023
Inkrafttreten/
Wirksamwerden: 2023

Vorblatt

Problemanalyse

Es haben sich wieder viele Punkte für zeitgemäße Anpassungen des Kraftfahrzeuggesetzes angesammelt. Beispielhaft sollen folgende sechs Themenbereiche herausgestrichen werden:

Es sind Missbrauchsfälle bei der Bewilligung von Überstellungsfahrten und der Verwendung von Überstellungskennzeichen aufgetreten.

Es wurden gewisse Defizite bei der Datenqualität der in der Zulassungsevidenz erfassten Unternehmen festgestellt. Diese sind insbesondere auf unterschiedliche Schreibweisen von Unternehmensbezeichnungen, etwa die Schreibweisen von Kapitalgesellschaften (AG, Aktiengesellschaft, GmbH, GesmbH, Ges.m.b.H. etc.) und die Schreibweisen von Straßennamen zurückzuführen.

Die derzeitige Ausbildung des Lehrpersonals in den Fahrschulen (Fahrlehrer und Fahrschullehrer) ist theorielastig.

Derzeit können Organe der Asfinag an Kontrollen, insbesondere Gewichtskontrollen, zwar mitwirken, die Anhaltung der Fahrzeuge hat aber durch die Organe der Bundespolizei zu erfolgen.

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.

Die Höhe der idR durch Organstrafverfügung eingehobenen Geldstrafe für Verstöße gegen das sog. Handyverbot von 50 Euro oder für Verstöße gegen die Gurt- oder die Sturzhelmpflicht in der Höhe von 35 Euro wird als zu niedrig betrachtet, um noch abschreckende Wirkung zu entfalten.

Die Landesverkehrsreferentenkonferenz hat sich für eine Anhebung der Beträge ausgesprochen.

Ziel(e)

Missbrauch von Überstellungskennzeichen soll verhindert werden. Es sollen genauere Bestimmungen für die Bewilligung von Überstellungsfahrten geschaffen werden. Insbesondere soll auch ein Österreichbezug für Überstellungsfahrten festgelegt werden.

Verbesserung der Datenqualität in der Zulassungsevidenz durch Übernahme und Anpassung an die Daten des Unternehmensregisters.

Es soll ein stärkerer Praxisbezug in der Ausbildung des in den Fahrschulen eingesetzten Lehrpersonals geschaffen werden.

Besonders geschulte Organe der Asfinag sollen ohne Polizeimitwirkung Sondertransporte auf dem hochrangigen Netz kontrollieren dürfen.

Erweiterung des Kreises der Personen, die zu Sachverständigen gemäß § 125 KFG bestellt werden können, um Engpässe zu vermeiden.

Anhebung der Höhe der Strafbeträge.

Inhalt

Das Vorhaben umfasst hauptsächlich folgende Maßnahme(n):

Änderung des § 46 KFG und Schaffung exakterer Vorgaben für die Bewilligung von Überstellungsfahrten.

Entsprechende Änderung des § 40 und des § 47 KFG, damit die Zulassungsstellen die relevanten Daten aus dem Unternehmensregister übernehmen können. Zusätzlich soll zur Datenbereinigung vorweg ein Datenabgleich durchgeführt werden.

Neuregelung der Ausbildung und Prüfung des in den Fahrschulen eingesetzten Lehrpersonals, wobei ein stärkerer Praxisbezug hergestellt wird und auch eine verpflichtende Aus- und Weiterbildung vorgeschrieben wird.

Schaffung einer entsprechenden Bestimmung in § 123 Abs. 2a KFG, wodurch besonders geschulten Organen der Asfinag diese Befugnis eingeräumt wird.

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

In § 134 Abs. 3c wird die Höhe des Organmandates für Verstöße gegen das sog. Handyverbot von 50 Euro auf 100 Euro angehoben und in § 134 Abs. 3d wird die Höhe des Organmandates für Verstöße gegen die Gurt- oder die Sturzhelmpflicht von 35 Euro auf 50 Euro angehoben.

Beitrag zu Wirkungsziel oder Maßnahme im Bundesvoranschlag

Das Vorhaben trägt dem Wirkungsziel "Verbesserung der Verkehrssicherheit" der Untergliederung 41 Mobilität im Bundesvoranschlag des Jahres 2023 bei.

Aus der gegenständlichen Maßnahme ergeben sich keine finanziellen Auswirkungen auf den Bund, die Länder, die Gemeinden oder auf die Sozialversicherungsträger

Anmerkungen zu sonstigen, nicht wesentlichen Auswirkungen:

Aus der Novelle des Kraftfahrgesetzes ergeben sich unmittelbar keine finanziellen Auswirkungen auf den Bund und die Länder. Es kann seriöserweise nicht abgeschätzt werden, ob die Anhebung des Strafrahmens in § 134 Abs. 1c und 1d oder die Anhebung der Strafbeträge in § 134 Abs. 3c und 3d zu Mehreinnahmen durch höheren Strafgebern führen wird, da einerseits nicht bekannt ist, ob und in welcher Höhe die Behörden höhere Strafen verhängen werden und andererseits der generalpräventive Effekt der höheren Strafdrohung nicht bewertet werden kann. Da von einer abschreckenden Wirkung der deutlich erhöhten Strafdrohung bzw. Höhe der Organmandate auszugehen ist, sollte es zu einem Rückgang der zu ahndenden Übertretungen kommen.

Durch den Entfall des schriftlichen Teiles der theoretischen Lehrbefähigungsprüfung für Fahrschullehrer kommt es zu einer Vereinfachung. Diese wirkt sich in erster Linie auf die Sachverständigen aus, die diese Prüfung abnehmen. Für die Behörden sollte das keine spürbaren Auswirkungen haben.

Verhältnis zu den Rechtsvorschriften der Europäischen Union

Die vorgesehenen Regelungen fallen zum Großteil nicht in den Anwendungsbereich des Rechts der Europäischen Union.

Andererseits werden viele Verweise auf EU-Verordnungen aktualisiert und es wird die delegierte 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 umgesetzt.

Besonderheiten des Normerzeugungsverfahrens

Keine

Diese Folgenabschätzung wurde mit der Version 5.12 des WFA – Tools erstellt (Hash-ID: 373837804).