

RN/158

20. Punkt

Beschluss des Nationalrates vom 6. Juli 2026 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird (42. KFG-Novelle) (952/A und 581 d.B. sowie 11857/BR d.B.)

Vizepräsident Silvester Gfrerer: Wir gelangen nun zum 20. Punkt der Tagesordnung.

Berichterstatter ist Herr Bundesrat Dominik Reisinger. – Ich bitte um den Bericht.

RN/159

Berichterstatter Dominik Reisinger: Ich danke Ihnen, Herr Präsident. – Ich darf Ihnen, liebe Kolleginnen und Kollegen, den Bericht des Ausschusses für Verkehr über den Beschluss des Nationalrates vom 6. Juli 2026 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird, zur Kenntnis bringen.

Auch dieser Bericht liegt Ihnen in schriftlicher Form vor, ich komme daher zur Antragstellung:

Der Ausschuss für Verkehr stellt nach Beratung der Vorlage einstimmig den **Antrag**, gegen den vorliegenden Beschluss des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben. – Danke.

Vizepräsident Silvester Gfrerer: Vielen Dank für den Bericht.

Wir gehen in die Debatte ein.

Zu Wort gemeldet ist Frau Bundesrätin Simone Jagl. Ich erteile es.

RN/160

22.23

Bundesrätin Simone Jagl (Grüne, Niederösterreich): Danke schön noch einmal, Herr Vorsitzender! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Einige der Änderungen in dieser Novelle sind tatsächlich sinnvoll: die elektronischen Prüfnachweise für Fahrtenschreiber, bessere Kontrollmöglichkeiten bei Lenk- und Ruhezeiten oder notwendige Anpassungen bei der Fahrlehrerausbildung. Das Kernstück der Novelle ist aber die Umstellung der sogenannten Pickerlfristen: Die bisherige 3-2-1-Regelung – das heißt nach Kauf des Fahrzeuges beim ersten Mal drei Jahre, dann zwei Jahre und ab dann ein Jahr – wird jetzt auf 4-2-2-2-1 umgestellt, das heißt, die jährliche Überprüfung beginnt damit nicht mehr bereits ab dem sechsten, sondern erst ab dem elften Jahr. Gleichzeitig wird die bisherige viermonatige Toleranzfrist nach dem Stichtag vollständig gestrichen. Die Begutachtung ist künftig nur noch in den vier Monaten vor dem vorgesehenen Monat möglich.

Man kann über längere Prüfintervalle tatsächlich sachlich diskutieren, man kann auch darüber diskutieren, ob moderne Fahrzeuge in ihren ersten Jahren tatsächlich jedes Jahr überprüft werden müssen. Was man aber nicht als großen Entbürokratisierungsentwurf oder -wurf verkaufen kann, ist eine Regelung, die für rund zwei Millionen Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter zunächst einmal neuen Aufwand und zusätzliche Kosten verursacht.

Laut Berechnungen des ÖAMTC entstehen nämlich durch diese Umstellung insgesamt den Fahrzeughalterinnen und -haltern Kosten in der Größenordnung von rund 23 Millionen Euro. Gerade hier hätte sich eine echte Modernisierung angeboten. Warum muss im Jahr 2027 überhaupt noch eine überteuerte physische Plakette ausgetauscht werden, wenn die Begutachtungsdaten ohnehin in einer zentralen Datenbank gespeichert sind? Warum wird nicht endlich über eine digitale, unbürokratische Lösung nachgedacht? Digitalisierung wäre echte Entbürokratisierung. Eine neue Plakette um einen Plakettenpreis von 10 Euro plus ist es nicht. Die Übergangsregelung macht es zwar etwas praktikabler, aber einfacher ist sie trotzdem nicht geworden.

Besonders kritisch sehen wir auch eine zweite Sache, die geändert wird, nämlich dass höhere Gewichtsgrenzen für bestimmte Bau- und Baustellenfahrzeuge gelten werden. Künftig dürfen nämlich Kraftwagen mit Anhänger und Sattelfahrzeuge unter bestimmten Voraussetzungen bis zu 42 Tonnen wiegen. Als Begründung werden positive Klima-, Standort- und Beschäftigungseffekte angeführt. Was dabei geflissentlich ausgeblendet wird: Schwerere Lkws belasten Straßen und Brücken stärker. Die Vorteile erhalten einzelne Unternehmen, die Reparatur der Straßen zahlt aber die Allgemeinheit. Gewinne werden privatisiert, Straßenschäden sozialisiert.

Auch bei anderen Punkten bleibt vieles ungeklärt. Ich habe meinen Kolleginnen aber versprochen, dass ich mich kurz halte, und gehe auf diese Punkte jetzt nicht mehr ein.

Alles in allem: Solche wesentlichen Änderungen gehören tatsächlich ordentlich vorbereitet, begutachtet und parlamentarisch beraten – und nicht in einem Abänderungsantrag in letzter Minute mitgeliefert.

Sehr geehrter Herr Bundesminister, das ist inzwischen die zweite große Verkehrsgesetzesnovelle, die selbst nach einer in letzter Sekunde erfolgten umfangreichen Änderung unserer Meinung nach noch immer nicht fertig durchdacht wirkt. Wir sind für sinnvolle Digitalisierung, wir sind für einfachere Verfahren, wir sind auch bereit, Prüfintervalle aufgrund nachvollziehbarer technischer und sicherheitsbezogener Daten neu zu bewerten, aber Entbürokratisierung darf nicht heißen: weniger Aufwand für Interessenverbände, aber mehr Kosten und Verwirrung für die Bevölkerung.

Deshalb werden wir dieser Novelle nicht zustimmen. – Danke schön. *(Beifall der Bundesrätin **Hauschildt-Buschberger** [Grüne/OÖ].)*

22.27

Vizepräsident Silvester Gfrerer: Weiters zu Wort gemeldet ist Herr Bundesrat Dominik Reisinger. Ich erteile es.

RN/161

22.27

Bundesrat Dominik Reisinger (SPÖ, Oberösterreich): Hohes Haus! Meine Beurteilung fällt etwas anders aus als jene der Frau Kollegin. Bei der 42. KFG-Novelle stehen für mich, für uns als SPÖ-Fraktion wiederum Themen wie Abbau von Bürokratie, Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und Modernisierung im Vordergrund.

Ich muss kurz wiederholen: Zentraler Punkt dieser Novelle ist die Verlängerung des Prüfintervalls für die wiederkehrende §-57a-Begutachtung, das sogenannte Pickerl. Wir haben es schon gehört, wir verändern die Jahresfristen von 3-2-1 auf 4-2-2-2-1. Das heißt, dass erst nach zehn Jahren nach der Erstzulassung

eine jährliche Begutachtung für Kraftfahrzeuge erforderlich sein wird und erfolgen muss. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Wir sehen darin auch kein Sicherheitsproblem. Wir passen uns da durchaus erprobtem internationalem Recht an, ohne Verlust an Sicherheit. Wir harmonisieren das KFG mit dem internationalen Recht, auch wenn wir die viermonatige Toleranzfrist für die Pickerlüberprüfung streichen. Dafür, und das ist ein guter Ersatz, wird die Überprüfung jetzt bereits vier Monate vor Ablauf des Pickerls möglich sein. Für alle, die ihren Oldtimer gefährdet sehen, wenn sie in den Wintermonaten vielleicht zu einer Überprüfung fahren müssen: Auch da gibt es Abhilfe. In diesen fünf Monaten müsste man es eigentlich problemlos schaffen, aber für Ausnahmefälle ist über Antrag auch noch eine Stichtagverlegung möglich, wie wir im Ausschuss gehört haben.

Zusätzlich gibt es eine Reihe weiterer sinnvoller Anpassungen. Ganz kurz: Wir entbürokratisieren Kfz-Werkstätten. Wir schaffen Transparenz bei den Preisen in den Fahrschulen, weil sie sie auf den Homepages veröffentlichen müssen. Wir schaffen die gesetzlichen Grundlagen für autonomes Fahren in Österreich. Wir stärken die Wettbewerbsfähigkeit unserer Bauwirtschaft, wenn wir das höchstzulässige Gesamtgewicht für Lkw mit schweren Aufbauten im Baustellenverkehr erhöhen. *(Präsidentin **Schwarz-Fuchs** übernimmt den Vorsitz.)*

Und, um den letzten Punkt noch kurz anzusprechen, wir führen ukrainische Fahrzeugzulassungen von einer durchaus gerechtfertigten Ausnahmeregelung in, wenn man so will, unser normales Regelsystem über. Das heißt – das haben wir auch im Ausschuss gehört –, dass innerhalb von zehn Monaten rund 30 000 ukrainische Fahrzeughalter in Österreich, wenn sie hier den Wohnsitz

haben, zu einer Werkstätte fahren müssen, ihr Fahrzeug überprüfen lassen müssen und letztendlich auch in Österreich ihr Fahrzeug anmelden müssen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, Sie sehen, wir bringen hier eine ganze Reihe sinnvoller und wichtiger Maßnahmen auf Schiene. Wir bauen Bürokratie ab, wir ermöglichen auch Innovation, wir stärken unsere Bauwirtschaft und ihre Wettbewerbsfähigkeit, und das alles auf einem sehr, sehr hohen Sicherheitsniveau. – Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit. *(Beifall bei der SPÖ und bei Mitgliedern des Bundesrates von der ÖVP.)*

22.31

Präsidentin Mag. Christine Schwarz-Fuchs: Zu einer Stellungnahme zu Wort gemeldet hat sich Herr Bundesminister Peter Hanke. – Bitte sehr.

RN/162

22.31

Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur Peter Hanke: Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrte Mitglieder des Bundesrates! Auch ich darf noch einmal kurz zusammenfassen. Warum tue ich das? – Weil ich mich auch ganz besonders bei meinem Ministerium, bei meinem Kabinett, aber auch bei Ihnen allen für die Behandlung dieser Novelle bedanken möchte und ich hier auch einen wichtigen Schritt zur Entbürokratisierung und Modernisierung des Kraftfahrrechts sehe, ohne dabei Abstriche bei der Verkehrssicherheit in Österreich zu machen.

Kernstück der Novelle, wie wir gehört haben, sind die veränderten Prüfintervalle für das Pickerl. Früher war es nach drei Jahren, nach zwei Jahren, nach einem Jahr notwendig, das Pickerl zu erneuern, jetzt ist es nach vier

Jahren, nach zwei, nach zwei, nach zwei Jahren und ab dem zehnten Jahr jährlich notwendig. Ich glaube, das ist ein guter Weg, dieser ist international in Europa schon mehrfach begangen worden, und ich meine, es ist richtig, diese Verwaltungsvereinfachung vorzunehmen.

Darüber hinaus enthält die Novelle eine Reihe von praxisnahen Anpassungen. Werkstätten werden von unnötigem Verwaltungsaufwand entlastet, indem die Verpflichtung zur Aufbewahrung einer zweiten Ausfertigung des Begutachtungszertifikats entfällt. Mit der Einführung der Mitführpflicht für XL-Zertifikate wird die Kontrolle entsprechender Fahrzeuge nachhaltig erleichtert. Zudem werden die Fahrschulen künftig ihre Tarife transparent und leicht auffindbar auf ihren Webseiten veröffentlichen müssen.

Weitere Regelungen betreffen unter anderem die Anpassung der Bestimmungen für Fahrzeuge mit ukrainischen Kennzeichen, wie vorhin gerade ausgeführt, sowie die Anhebung der Höchstgrenze der vorläufigen Sicherheitsleistung auf 6 500 Euro.

Ein weiterer wichtiger Baustein dieser Novelle betrifft die Bauwirtschaft: Durch die Erhöhung des höchstzulässigen Gesamtgewichtes für Lkw mit schweren Aufbauten im Baustellenverkehr profitieren insbesondere die regional organisierte Bau- und Baustoffwirtschaft, der Wirtschaftsstandort Österreich sowie die Sicherung von Arbeitsplätzen in den jeweiligen Regionen.

Darüber hinaus setzen wir einen weiteren wichtigen Schritt im Bereich des automatisierten Fahrens. Das wurde jetzt noch nicht beleuchtet. Der Abänderungsantrag beinhaltet auch eine grundlegende Erweiterung der Verordnungsmächtigung zur Erprobung von automatisierten und vernetzten

Fahrssystemen. Diese Anpassung ist erforderlich, um künftig auch fahrerlose Fahrzeuge im Rahmen von Testbetrieben rechtssicher erproben zu können. Gleichzeitig schaffen wir damit die notwendigen gesetzlichen Grundlagen für die Anpassung der Automatisiertes-Fahren-Verordnung, in der die näheren Rahmenbedingungen und Anforderungen für diese Erprobungen geregelt werden. Die Automatisiertes-Fahren-Verordnung wird demnächst in Begutachtung gehen. Damit wird ein weiterer wichtiger Schritt gesetzt, um Innovationen im Bereich der automatisierten Mobilität in Österreich zu ermöglichen.

In Summe, glaube ich, ist es gut so, dass wir mit dieser Novelle einem zukunftsorientierten Kraftfahrrecht Unterstützung geben, die Bürokratie abbauen und Innovationen im Bereich der Mobilität nachhaltig fördern und fordern. – Ich danke Ihnen. *(Beifall bei der SPÖ und bei Mitgliedern des Bundesrates von der ÖVP.)*

22.35

Präsidentin Mag. Christine Schwarz-Fuchs: Vielen Dank.

Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Bundesrat Markus Stotter. Ich erteile dieses.

RN/163

22.35

Bundesrat Markus Stotter, BA (ÖVP, Tirol): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Geschätzter Herr Bundesminister! Werte Kolleginnen und Kollegen! Geschätzte Damen und Herren! Mit der heutigen Novelle des Kraftfahrtgesetzes setzen wir einen wichtigen Schritt in Richtung Entlastung, Modernisierung und

Zukunftsgerechtigkeit. Dieses Gesetz enthält ein umfassendes Paket, das sowohl die Bürgerinnen und Bürger als auch die heimische Wirtschaft stärkt und gleichzeitig den technologischen Fortschritt aktiv unterstützt.

Ein zentraler Bestandteil ist die Entlastung der Transport- und Bauwirtschaft. Wir erleichtern den Einsatz von Baustellenfahrzeugen mit schweren Aufbauten in einem 75-Kilometer-Radius. Viele Betriebe arbeiten mit schweren Spezialfahrzeugen, deren Aufbau die Nutzlast reduziert. Um ihre Wettbewerbsfähigkeit trotz steigender Kosten zu sichern, wird die zulässige Tonnage erhöht – ein System, das sich im Rundholztransport schon bewährt hat. Das haben wir ja gerade in Osttirol mit der Abfuhr der Schadholzmengen schon gesehen. Damit schaffen wir mehr Wertschöpfung, mehr Flexibilität und stärken die Bauwirtschaft nachhaltig.

Ein weiterer Punkt ist die Modernisierung der Begutachtungsintervalle. Der Herr Bundesminister hat es ja bereits ausgeführt. 4-2-2-2-1 ist nicht die Aufstellung, mit der Spanien am Sonntag Weltmeister wird, sondern wir schaffen damit viel weniger Bürokratie, mehr Eigenverantwortung und gleichzeitig klare Sicherheitsstandards. Das ist ein zeitgemäßer Ansatz, der den Menschen mehr Freiheit lässt, ohne die Verkehrssicherheit zu gefährden. Zusätzlich schaffen wir flexible Möglichkeiten zur Terminänderung, um unnötige Strafen gerade im Ausland zu vermeiden, was auch im Osttirol-Italien-Kontext eine wichtige Rolle spielt.

Besonders hervorzuheben ist der nächste große Schritt im Bereich des autonomen Fahrens. Österreich verfügt über starke Forschungseinrichtungen, die bereits mit internationalen Partnern zusammenarbeiten. Mit dieser Novelle schaffen wir erstmals den rechtlichen Rahmen, damit Fahrzeuge ohne Lenker im

Probetrieb unterwegs sein können. Das ist ein Meilenstein für den technologischen Fortschritt und für die Zukunft unseres Mobilitätsstandortes.

Geschätzte Damen und Herren, diese Novelle ist ein starkes Signal für Prozessoptimierung, für Modernisierung, für die Mobilität der Zukunft. Wir schaffen klare Rahmenbedingungen, stärken die Wirtschaft und öffnen den Weg für innovative Technologien. Damit setzen wir heute einen entscheidenden Schritt, um Österreichs Mobilität moderner, sicherer und zukunftsfähiger zu gestalten. – Herzlichen Dank. *(Beifall bei der ÖVP und bei Mitgliedern des Bundesrates von der SPÖ.)*

22.37

Präsidentin Mag. Christine Schwarz-Fuchs: Als Nächster zu Wort gemeldet ist Herr Bundesrat Michael Bernard. Ich erteile dieses.

RN/164

22.38

Bundesrat Michael Bernard (FPÖ, Niederösterreich): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Herr Minister! Liebe Kollegen im Bundesrat! Sehr geehrte Damen und Herren vor den Bildschirmen! Es wäre ja nicht diese Bundesregierung, wenn sie nicht einem prinzipiell positiven Ansatz wieder ein bisschen einen negativen Beigeschmack geben würde. Anstatt eine fortschrittliche, durchdachte, bürgernahe Gesetzesänderung auf den Weg zu bringen, wird hier wieder ein weiteres teilweises Husch-Pfusch-Gesetz vorgelegt.

Ich erkenne den positiven Willen, Herr Minister, bei den Intervallen für die §-57a-Überprüfungen das derzeitige 3-2-1-System auf 4-2-2-2-1 umzustellen, aber es zeigt sich halt in der Umsetzung, dass da halt doch das eine oder andere

problematisch ist. Dieser Meinung, dass das keine praxiskonforme Umsetzung ist, sind ja nicht nur wir Freiheitlichen als Vertreter der österreichischen Bevölkerung, die die Besitzer und Nutzer von Kraftfahrzeugen, so wie es aussieht, als Einzige vertreten, sondern das bestätigt auch Bernhard Wiesinger, Leiter der Interessenvertretung des ÖAMTC.

Ich zitiere, was Herr Bernhard Wiesinger als Leiter der Interessenvertretung von sich gegeben hat: „Allerdings [...] sind die Pläne zur Umsetzung nicht zu Ende gedacht: Der Gesetzesvorschlag sieht vor, dass zwei Millionen“ Fahrzeughalter „extra eine Begutachtungsstelle aufsuchen müssen, um sich eine Plakette abzuholen und einen neuen Fälligkeitstermin in der zentralen Prüfdatenbank eintragen zu lassen. Das ist nicht nur mühsam für die“ Konsumenten, „sondern wird auch Verwaltungskosten“ – wie es die Kollegin von den Grünen schon gesagt hat – „in Höhe von [...] 23 Millionen Euro verursachen“. Herr Minister, dieser „Mehraufwand müsste nicht sein, wenn man mit neuen Intervallen gleichzeitig auch das [...] ‚digitale Pickerl‘ einführen würde“.

Wir haben heute ja schon mehrmals über Digitalisierung gesprochen; in der Schule wird etwa ein eigenes Fach eingeführt. Wenn man das digitale Pickerl einführen würde, würde man sich diese ganzen Geschichten ersparen. Man würde sich Bürokratie ersparen, die Konsumenten, die Autofahrer entlasten und 23 Millionen Euro einsparen. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Das sagt auch Bernhard Wiesinger, dass das eben eine „echte Entlastung“ wäre, „auch wenn die Umsetzungsphase dann etwas länger“ gedauert hätte – aber wir hätten etwas Vernünftiges gemacht.

Ich frage mich, Herr Minister: Warum werden solche qualifizierten Stellungnahmen, etwa wenn der ÖAMTC als Autofahrerklub, als Vertretung, Stellungnahmen abgibt, in dieser Bundesregierung nicht berücksichtigt?

Sie schaffen mit dieser Gesetzesänderung, bei der der Gedanke – und das honoriere ich auch, Herr Minister – die Entbürokratisierung ist, einen zusätzlichen bürokratischen und finanziellen Aufwand. Da die Gutachten mittlerweile laut diesem Gesetz in der Begutachtungsplakettendatenbank gemäß § 57 KFG gespeichert werden, wäre es ja kein Problem, das digitale Pickerl umzusetzen. Es werden ja alle Daten, so wie es im Gesetz steht, gespeichert. Es ist halt wieder – wie vorhin besprochen – eine Fehlermeldung an den Digitalisierungsminister und an den sogenannten Zusatzbürokratiestaatssekretär. *(Beifall bei Mitgliedern des Bundesrates von der FPÖ.)*

Die Übermittlung der gespeicherten Daten der österreichischen Bevölkerung war aber bis jetzt nur eine partiell gegebene, in diesen Fällen im Prüf- und Kontrollrahmen beschränkt für Abgabenbehörden des Bundes, das Amt für Betrugsbekämpfung sowie die Österreichische Gesundheitskasse und die Versicherungsanstalt öffentlich Bediensteter, Eisenbahnen und Bergbau möglich. Mit dem neuen System, das Sie heute beschließen und einführen, lässt jedoch wieder der Überwachungsstaat DDR 3.0 grüßen. Da haben wir betreffend die Begutachtungsplakettendatenbank Folgendes:

„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 [...], 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“, aber darüber „hinaus sind im Rahmen der steuerlichen Prüfung Kilometerstand und Betriebsstunden wesentlich, um die“ – und jetzt kommt es – „private von der betrieblichen Nutzung effektiv abgrenzen zu können“.

Sprich die Unternehmer werden wieder kontrolliert, ob sie zum Beispiel am Sonntag mit dem Firmen-Pkw fahren oder nicht – damit ist wieder der Kontrollstaat ausgerufen.

Das, was positiv ist, Herr Minister – eine langjährige Forderung von uns Freiheitlichen –: Die Abschaffung der Vorteile für die ukrainischen Fahrzeuge wird umgesetzt. Es ist so, dass die Herrschaften jetzt – weil sie ja Gott sei Dank noch kein EU-Mitglieder sind – auch Zoll und Einfuhrumsatzsteuer zahlen müssen, also regulär fallen 10 Prozent Zoll und 20 Prozent Einfuhrumsatzsteuer an.

Ausnahme ist, wenn es als Übersiedlungsgut deklariert wird, wenn das Auto bereits in der Ukraine im Besitz war und der Lebensmittelpunkt nach Österreich verlegt wurde. Dann können sie einen Antrag auf Befreiung stellen. Das Zollamt prüft das, dann gibt es die technische Überprüfung – sprich wie ein Anmeldegutachten nach § 57a –, die man in einer normalen Werkstatt oder beim ÖAMTC machen muss. Natürlich – man kennt ja viele der ukrainischen Fahrzeuge, die ja teilweise keine gelben Blinker haben, sondern rote Blinker und solche Dinge, und auch die Abgassysteme sind teilweise anders – müssen sie

dann alles umbauen, denn sonst entsprechen die Fahrzeuge nicht den Vorschriften.

Ich glaube auch, dass es vernünftig wäre, wenn die nicht bei einer normalen Werkstatt sind, sondern bei einer Landesprüfanstalt, damit das wirklich ordnungsgemäß überprüft ist, weil sie dann sowieso einen Typenschein lösen müssen, damit das dann auch in die Genehmigungsdatenbank eingetragen wird. Dann müssen Sie – das ist auch wichtig; das haben wir auch beim Thema Finanzen gehabt, das bringt dann endlich Einnahmen für den Staat Österreich – auch die NoVA abführen. Bei den Autos, die die meisten fahren, wird das eine größere Nachzahlung sein, auch was den CO₂-Ausstoß von den ganzen Boliden betrifft. Da können sich dann die Grünen über die Einnahmen beim CO₂ freuen. Dann müssen sie eine ordnungsgemäße Kfz-Versicherung abschließen, eine EVB hinterlegen, und dann können sie einmal überhaupt zur Zulassungsstelle gehen und anmelden.

Im Endeffekt ist es für mich wichtig, dass somit die Sicherheit steigt, denn die Fahrzeuge sind teilweise drei, vier, fünf Jahre ohne Pickerl unterwegs, ohne Überprüfung. Auf der anderen Seite hat es genug Unfälle gegeben, und dann hat die österreichische Bevölkerung Probleme gehabt, dass die Schäden an ihren Fahrzeugen bezahlt worden sind. Somit steigt die Sicherheit für alle anderen Verkehrsteilnehmer und es ist gewährleistet, dass im Zuge des Unfalls im Verschuldensfall die Versicherung auch den Schaden bezahlen muss.

Für mich negativ: Die individuelle Mobilität ist ja in Österreich für viele Menschen ein unverzichtbarer Bestandteil des täglichen Lebens, und das gilt nicht alleine für Pendler und Berufstätige, sondern in besonderem Maße auch für Besitzer von Motorrädern, Mopeds und historischen Fahrzeugen, die ihr

Fahrzeug vielfach nur saisonal nutzen und mit erheblichem persönlichem Aufwand pflegen und erhalten. Gesetzliche Regelungen im Kraftfahrbereich müssen daher praxistauglich, verhältnismäßig und bürgernah ausgestaltet sein. Nach der derzeit geltenden Rechtslage kann die wiederkehrende Begutachtung gemäß § 57 bei Pkw und Motorrädern bereits einen Monat vor dem in der Begutachtungsplakette – Pickerl – gelochten Kalendermonat sowie bis zu vier Monate danach durchgeführt werden.

Mit der geplanten Novelle zum Kraftfahrgesetz soll das Zeitfenster vor dem Stichtag deutlich ausgeweitet werden, gleichzeitig soll jedoch die bisher viermonatige Toleranzfrist nach dem Stichtag entfallen. Diese Problematik haben wir vor ein paar Jahren gehabt, als das bei den Lkws umgestellt worden ist. Da ist auch der Überziehungszeitraum von vier Monaten abgeschafft und vorgezogen worden. Das hat dazu geführt, dass jede Menge Unternehmer mit ihren Lkws keinen Termin fürs Pickerl bekommen konnten und die Fahrzeuge zum Stillstand gekommen sind. So etwas brauchen wir kein zweites Mal, darum bräuchten wir da entweder eine längere Übergangsfrist oder die Maßnahme, dass der Überziehungszeitraum dementsprechend – den Antrag stelle ich – auch wieder verlängert wird. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Wie ich vorhin gesagt habe: Es ist so, dass solche Fahrzeuge – Oldtimer und Mopeds – über die Wintermonate häufig abgemeldet oder Kennzeichen und Zulassung vorübergehend hinterlegt werden. Folgt der Begutachtungszeitpunkt in genau dieser Zeit der Abmeldung, so entstehen vermeidbare organisatorische und zeitliche Belastungen, und der Halter wäre gezwungen, entweder sein Fahrzeug eigens für diese Begutachtung wieder anzumelden oder den

Begutachtungstermin mühsam mit einer saisonalen Nutzung in Einklang zu bringen.

Wir haben das heute ja schon kurz gehört und ich habe das auch recherchiert und beim ÖAMTC angerufen: Wir haben im Verkehrsausschuss ja die Frage gestellt, und der Kollege, ich glaube, von der SPÖ, hat gesagt, dass man ganz einfach den Termin verändern kann, dass ich sagen kann: Okay, ich will, obwohl das Fahrzeug normalerweise im Jänner seinen Überprüfungstermin hat, diesen ganz einfach auf Mai, Juli oder irgendwo hinlegen. – Also die Rechtsabteilung des ÖAMTC hat mir gesagt, dass das nicht geht. Wir haben das im Verkehrsausschuss gehört. Es wäre gut, wenn man da eine Klarstellung macht, denn wenn wir schon als die, die das Gesetz beschließen, nicht wissen, wie das vor sich geht, der ÖAMTC das auch nicht weiß, dann wird es sicher ein Tohuwabohu geben. Also ihr solltet wirklich eine gezielte Regelung haben.

(Beifall bei der FPÖ.)

Erschwerend kommt hinzu, dass bei den historischen Fahrzeugen auch Ersatzteile häufig nur schwer oder mit langen Lieferzeiten zu beschaffen sind, weshalb eine kurzfristige Wiederherstellung der Begutachtungstauglichkeit oft nicht möglich ist. Eine derartige Verschärfung geht an der Lebensrealität der Betroffenen vorbei und benachteiligt ausgerechnet jene Fahrzeughalter, die ihre Fahrzeuge besonders sorgsam behandeln und nur eingeschränkt nutzen.

Wenn man sich das Unionsrecht, konkret die Richtlinie 2014/45/EU, Herr Minister, durchliest, erkennt man: Die lässt ja einen größeren Spielraum bei der regelmäßigen technischen Überprüfung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern zu. Wenn man es sich anschaut, sieht man: Sie eröffnet

den Mitgliedstaaten ausdrücklich Spielräume mit Ausnahmemöglichkeiten, insbesondere für Fahrzeuge von historischem Interesse.

Der Entfall der Toleranzfrist führt überdies auch in Erbschaftsfällen zu unbilligen Härten. Verstirbt der Halter eines Fahrzeugs, so kann dieses während der laufenden Verlassenschaftsabwicklung nicht ohne Weiteres bewegt, angemeldet oder einer Begutachtung zugeführt werden. Parkt ein solches Fahrzeug etwa in Wien mit einer abgelaufenen Begutachtungsplakette, drohen künftig unmittelbar die Abschleppung und damit verbundene Abschlepp-, Verwahrungs- und Standgebühren. Notare benötigen jedoch regelmäßig Zeit, um einen Sachverständigen mit der Schätzung des Nachlassvermögens zu beauftragen, um die erbrechtlichen Verfahrensschritte abzuwickeln. Während dieser Zeit häufen sich die Kosten an.

Ist die Verlassenschaft überschuldet, wird das Fahrzeug verwertet beziehungsweise versteigert, und ein etwaiger Fehlbetrag verbleibt letztlich zulasten der Allgemeinheit und damit der Steuerzahler. Auf der anderen Seite: Ist die Verlassenschaft positiv, werden die angefallenen Kosten den Erben aufgebürdet. In beiden Fällen entstehen Belastungen, die bei Beibehaltung der bewährten Nachfrist gänzlich vermeidbar wären. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Auch dieser Aspekt zeigt, dass der ersatzlose Wegfall der Toleranzfrist nicht hinreichend durchdacht ist und in der Praxis zu sachlich nicht gerechtfertigten Nachteilen für Bürger und die öffentliche Hand führt. Es ist folglich geboten, die bisherige viermonatige Toleranzfrist im Sinne der Rechtssicherheit, der Praktikabilität und der Bürgerfreundlichkeit beizubehalten und für historische Fahrzeuge sowie für Zweiräder geeignete Ausnahmeregelungen sicherzustellen.

Nur so kann verhindert werden, dass bewährte und sachgerechte Regelungen ohne sachliche Notwendigkeit zum Nachteil der Bürger verschlechtert werden.

Die unterfertigten Bundesräte stellen daher nachstehenden
Entschließungsantrag:

Entschließungsantrag

der Mitglieder des Bundesrates Michael Bernard, Kolleginnen und Kollegen betreffend „Erhalt der viermonatigen Toleranzfrist bei der §57a-Begutachtung insbesondere für Oldtimer und Zweiräder“

Der Bundesrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung wird aufgefordert, dem Nationalrat und dem Bundesrat ehestmöglich eine Regierungsvorlage zuzuleiten, mit der sichergestellt wird, dass die bewährte viermonatige Toleranzfrist bei der wiederkehrenden Begutachtung nach § 57a KFG 1967 für historische Fahrzeuge und Zweiräder erhalten bleibt. Darüber hinaus ist sicherzustellen, dass in Fällen der Verlassenschaftsabwicklung eine angemessene Schon- bzw. Übergangsfrist vorgesehen wird, um vermeidbare Zusatzkosten zulasten der Erben sowie der Allgemeinheit zu verhindern.“

Noch ganz kurz, Herr Minister: Wir Freiheitliche werden, weil das Positive überwiegt, diesem Antrag zustimmen. Ich hätte aber noch eine Bitte: Es steht drinnen – das war so eine Gummiparagrafgeschichte –, dass jetzt normale Kontrollorgane auf einmal Firmenplomben öffnen können. Nach Auskunft Ihres Experten im Ausschuss ist es so – so hat es geheißen –, dass sie diese auch

wieder verschließen können. Eine Firmenplombe öffnen: Ich kann mir nicht vorstellen, dass der genau die gleiche Firmenplombe mithat.

Das sollte man auch irgendwo klären, denn es ist wichtig, dass man nicht die Polizei oder den Zoll gegen die armen Mitarbeiter am Lkw, gegen die Unternehmer oder auch gegenseitig aufhetzt – dass man auch da eine klare Regelung findet. *(Beifall bei der FPÖ.)*

22.54

Der Gesamtwortlaut des Antrages ist unter folgendem Link abrufbar:

[TOP20 Unselbständiger Entschließungsantrag: Erhalt der viermonatigen Toleranzfrist bei der §57a-Begutachtung insbesondere für Oldtimer und Zweiräder von Michael Bernard](#)

Präsidentin Mag. Christine Schwarz-Fuchs: Der von den Bundesräten Michael Bernard, Kolleginnen und Kollegen eingebrachte Entschließungsantrag betreffend „Erhalt der viermonatigen Toleranzfrist bei der §57a-Begutachtung insbesondere für Oldtimer und Zweiräder“ ist genügend unterstützt und steht demnach mit in Verhandlung.

Weitere Wortmeldungen dazu liegen nicht vor.

Wünscht noch jemand das Wort? – Es ist dies nicht der Fall. Die Debatte ist geschlossen.

RN/165

Abstimmung

Präsidentin Mag. Christine Schwarz-Fuchs: Wir gelangen zur Abstimmung. – Bitte nehmen Sie Ihre Plätze ein.

Ich ersuche jene Bundesrätinnen und Bundesräte, die dem Antrag zustimmen, gegen den vorliegenden Beschluss des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben, um ein Handzeichen. – Es ist dies die **Stimmenmehrheit**. Der Antrag ist somit **angenommen**.

Es liegt ein Antrag der Bundesräte Michael Bernard, Kolleginnen und Kollegen auf Fassung einer EntschlieÙung betreffend „Erhalt der viermonatigen Toleranzfrist bei der §57a-Begutachtung insbesondere für Oldtimer und Zweiräder“ vor. Ich lasse über diesen **EntschlieÙungsantrag** abstimmen.

Ich ersuche jene Bundesrätinnen und Bundesräte, die diesem EntschlieÙungsantrag zustimmen, um ein Handzeichen. – Es ist dies die **Stimmenminderheit**. Der Antrag auf Fassung der gegenständlichen EntschlieÙung ist somit **abgelehnt**.