
10893 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Bundesrates

Bericht

des Ausschusses für Verkehr

über den Beschluss des Nationalrates vom 23. Februar 2022 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Güterbeförderungsgesetz 1995, das Gelegenheitsverkehrs Gesetz 1996 und das Kraftfahrliniengesetz geändert werden

Die Abgeordneten Andreas Ottenschläger, Hermann Weratschnig, MBA MSc, Kolleginnen und Kollegen haben den dem gegenständlichen Beschluss des Nationalrates zu Grunde liegenden Initiativantrag am 20. Jänner 2022 im Nationalrat eingebracht und wie folgt begründet:

„Mit Richtlinie 2018/645/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. April 2018 (in der Folge „die Richtlinie“) wurde die Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr geändert.

Die Änderungen im Güterbeförderungsgesetz 1995 (GütbefG) und im Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 (GelverkG) betreffen im Wesentlichen die Ergänzung des Geltungsbereichs für den Fahrerqualifizierungsnachweis und die Grundqualifikation um Lenkberechtigungen für die Klassen CIE, CE, DL, DIE oder DE, eine Spezifizierung der Ausnahmebestimmungen von der Richtlinie, die Verankerung von Strafbestimmungen für Inhaber von Ermächtigungen als Ausbildungsstätte und die Einrichtung eines Berufskraftfahrerqualifikationsregisters zur Ermöglichung eines Datenaustauschs i.S. von Artikel 1 Oa (Durchsetzungsnetz) der Richtlinie über ausgestellte Fahrerqualifizierungsnachweise.

Darüber hinaus wird im GütbefG - wie auch schon im GelverkG - festgelegt, dass im Rahmen der Konzessionserteilung bei ausländischen Konzessionswerbern vom Erfordernis der österreichischen Staatsbürgerschaft nur abgesehen werden darf, wenn mit dem Heimatstaat des Konzessionswerbers formelle Gegenseitigkeit besteht. Weiters wird im GütbefG klargestellt, dass langfristig aufenthaltsberechtigte Drittstaatsangehörige den Nachweis der Gegenseitigkeit nicht erbringen müssen. Des Weiteren erfolgt eine Aktualisierung der Rechtsquellen zwecks Rechtsbereinigung.

Das Kraftfahrliniengericht ist im Kompetenztatbestand des Art. 10 Abs. 1 Z 8 B-VG (Angelegenheiten des Gewerbes) versteinert, da unter diesen Kompetenztatbestand alle Vorschriften fallen, die nach dem Stand der Systematik der einfachrechtlichen Gesetzgebung am 1. Oktober 1925 als gewerberechtliche Vorschriften anzusehen waren. Dies jedoch ohne den Personenbeförderungsgewerben gemäß Gewerbeordnung 1994 anzugehören, da diese gemäß § 2 Abs. 1 Z 15 auf den Betrieb von Kraftfahrliniengesetzes nicht anzuwenden ist. Der vorliegende Entwurf zur Novellierung des Kraftfahrliniengesetzes dient einerseits der Umsetzung der Richtlinie, andererseits der Bereinigung von Übergangsrecht sowie der Aktualisierung von Rechtsquellen- und Ressortbezeichnungen. Des Weiteren soll das Kraftfahrliniengesetz wieder mit dem Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 - GelverkG in Einklang gebracht werden, da durch die Änderungen in BGBl r Nr. 83/2019 das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw (Taxi) geschaffen wurde und es sohin einer Anpassung bedarf.

Zu Art. 1 (Änderung des Güterbeförderungsgesetzes 1995)

Zu Z 1 (§ 1 Abs. 2 und 3):

Hier wurden jene Abschnitte, die auch für die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen Kraftfahrzeugen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3 500 kg nicht übersteigt (Abs. 2) und für den

Werkverkehr mit solchen Fahrzeugen (Abs. 3) gelten, berichtet. Anstelle der Abschnitte VI bis VIII (Behörden, Strafbestimmungen und Erfassung der Verkehrsunternehmen) sind die Abschnitte VI, VII und X (Behörden, Strafbestimmungen und Schluss- und Übergangsbestimmungen) auf solche Güterbeförderungen anwendbar.

Zu Z 2 (§ 5 Abs. 7 Z 1 und Abs. 8):

Schon bisher konnte vom Erfordernis der österreichischen Staatsbürgerschaft bei ausländischen Konzessionswerbern abgesehen werden, falls mit dem Heimatstaat des Konzessionswerbers Gegenseitigkeit bestand. Das hat in der Praxis allerdings immer wieder zu langwierigen und auch oft erfolglosen Ermittlungsverfahren in den Herkunftsändern der Konzessionswerber geführt. Daher wird - wie auch schon im Gelegenheitsverkehrs-Gesetz - nunmehr klargestellt, dass von diesem Erfordernis nur mehr abgesehen werden darf, wenn die Gegenseitigkeit mit dem Herkunftsstaat ausdrücklich vereinbart wurde (etwa durch ein zwischenstaatliches Übereinkommen, einen Staatsvertrag, ein Regierungsübereinkommen). Ebenfalls immer wieder zu Unsicherheiten führte die Frage der Gegenseitigkeit bei langfristig aufenthaltsberechtigten Drittstaatsangehörigen i.S. der Richtlinie 2003/109/EG; diesbezüglich legt die Richtlinie fest, dass diese grundsätzlich gleich wie eigene Staatsangehörige zu behandeln sind; im Hinblick auf nationale Bestimmungen über den Zugang zu unselbständigen oder selbständigen Erwerbstätigkeiten, die eine solche Gleichstellung nicht vorsehen, aber bei Inkrafttreten der Richtlinie bereits bestanden haben, steht es den Mitgliedstaaten gern. Art. 11 frei, diese beizubehalten. Eine ausdrückliche Regelung dazu findet sich im Güterbeförderungsgesetz bisher nicht; im Sinne der seit längerem geübten Praxis soll nunmehr ebenfalls ausdrücklich festgelegt werden, dass auch langfristig aufenthaltsberechtigte Drittstaatsangehörige den Nachweis der Gegenseitigkeit nicht erbringen müssen.

Zu Z 3 (Entfall des § 9 Abs. 3 und 9):

Da die Verordnung (EG) Nr. 3298/94 außer Kraft getreten ist und es keine Ökopunkte mehr gibt, hat Abs. 3 und 9 zu entfallen.

Zu Z 4 (§ 9 Abs. 4)

Da es keine Ökopunkte mehr gibt, war die Bestimmung über die Kontrolle durch die Aufsichtsorgane entsprechend anzupassen.

Zu Z 5 (§ 19 Abs. 1):

In Abs. 1 wird die Verpflichtung, einen FQN mitzuführen und den Aufsichtsorganen auf Verlangen auszuhandeln in Entsprechung des Anwendungsbereichs der Richtlinie (Artikel 1) auf die Lenkberechtigungs-Klassen CIE und CE ausgeweitet. Zum Zeitpunkt der Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG waren diese in Österreich noch nicht umgesetzt. Darüber hinaus wird klargestellt, dass nur Lenker von Kraftfahrzeugen gemäß§ 1 Abs. 1, für die eine Lenkberechtigung für die Klassen Cl, CIE, C oder CE erforderlich ist, einen FQN benötigen.

Zu Z 6 (§ 19 Abs. 3 und 4):

Die Ausnahmebestimmungen vom FQN in Abs. 3 werden entsprechend Artikel 2 der Richtlinie angepasst bzw. genauer spezifiziert.

Die Ausnahmen gemäß Artikel 2 Abs. 2 und 3 der Richtlinie betreffen Fahrer von Fahrzeugen im ländlichen Raum bzw. von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereiunternehmen und sind im GütbetD als Verkehrsgewerbe nicht umzusetzen, da laut Stellungnahme des Verfassungsdienstes des Bundeskanzleramtes berufsbezogene Aus- und Weiterbildungsvorschriften für Personen, die im Rahmen der Land- und Forstwirtschaft tätig sind, nicht unter die Gewerbekompetenz (Art. 10 Abs. 1 Z 8 B-VG) fallen.

In Abs. 4 Z 1 wird die Codebezeichnung („95“) an jenen in der Richtlinie angepasst. Gemäß Artikel 10 der Richtlinie ist der Unionscode auf der Fahrerbescheinigung einzutragen. Dies wurde in Österreich bereits bei der Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG (§ 14 Abs 2 Grundqualifikations- und Weiterbildungsverordnung - Berufskraftfahrer) festgelegt, wobei in Z 3 zwecks Spezifizierung das Wort „Eintragung“ durch die Wortfolge „Eintragung des Unionscodes „95““ ersetzt wird. Zwecks Klarstellung wird in Z 3 zweiter Absatz normiert, dass Fahrerbescheinigungen aus anderen Mitgliedstaaten, auf denen kein Code vermerkt ist, bis zum Ablauf ihrer Gültigkeitsdauer als FQNe anzuerkennen sind.

Zu Z 7 (§ 19a Abs. 1):

Für Lenker von Kraftfahrzeugen gemäß§ 1 Abs. 1, denen nach dem 9. September 2009 eine Lenkberechtigung erteilt wurde und die eine Grundqualifikation nachweisen müssen, werden die

Lenkberechtigungs-Klassen um die Klassen CIE und CE entsprechend dem Anwendungsbereich der Richtlinie 2018/645/EU erweitert.

Zu Z 8 (neuer§ 19d):

Zur Ermöglichung eines Datenaustauschs i.S. von Artikel 1 Oa (Durchsetzungsnetz) der Richtlinie 2018/645/EU über ausgestellte FQNe (und in der Folge auch über Grundqualifikations- und Weiterbildungsbescheinigungen) zwischen den Mitgliedstaaten ist durch die BRZ GmbH ein Berufskraftfahrerqualifikationsregister (BKFQR) einzurichten. Hierfür werden zwecks Erfassung der in Lenkberechtigungen vorgenommenen Eintragung des harmonisierten Codes „95“ die erforderlichen Daten automatisch aus dem FSR übernommen; das sind ausschließlich jene Daten, die für das Beauskunftungssystem der EK (ProDriveNet) erforderlich sind. Für den neu einzuführenden FQN im Scheckkartenformat, sind die Daten von den Behörden im Zuge der Ausstellung in das BKFQR einzugeben. Die Daten von auf Fahrerbescheinigungen ausgestellten FQNs sind von den Behörden ebenfalls in das BKFQR ein- bzw. nachzutragen.

Abs. 2 regelt, dass die Daten über eine gesicherte Datenverbindung zu übermitteln sind.

In Abs. 3 sind jene Daten aufgelistet, die für die verschiedenen Arten von FQNs im BKFQR von den Behörden zu erfassen sind.

Abs. 4 regelt den Zugriff und die Verarbeitung der Daten durch die Behörden sowie die Protokollierung, Speicherung und Löschung der Protokolldaten.

In Abs. 5 wird festgehalten, welchen Organen bzw. Behörden Auskünfte aus dem BKFQR zu erteilen sind.

Zu Z 9 (Entfall des § 23 Abs. 1 Z 10):

Da die Verordnung (EG) Nr. 3298/94 außer Kraft getreten ist, hat auch die Strafbestimmung in § 23 Abs. 1 Z 10 betreffend die Nichtbenutzung programmierter Umweltdatenträger zu entfallen.

Zu Z 10 (§ 23 Abs. 4):

Da die Verordnung (EG) Nr. 3298/94 außer Kraft getreten ist, ist auch die Strafbestimmung in § 23 Abs. 4 entsprechend anzupassen bzw. die Z 10 zu streichen.

Zu Z 11 (§ 23 neuer Abs. 10)

Da in § 13a der Grundqualifikations- und Weiterbildungsverordnung - Berufskraftfahrer (GWB) Pflichten des Inhabers einer Ermächtigung gemäß § 13 (Ausbildungsstätte) festgelegt wurden, sind in den Strafbestimmungen eigene Sanktionen für diese vorzusehen.

Zu Z 12 (§ 24):

Da die Verordnung (EG) Nr. 3298/94 außer Kraft getreten ist, ist die Bestimmung über die vorläufige Sicherheit in § 24 entsprechend anzupassen bzw. die Z 10 zu streichen.

Zu Z 13 (§ 25 Abs. 5 und 6):

Da die Verordnung (EG) Nr. 3298/94 über verfahrenstechnische Einzelheiten im Zusammenhang mit dem System von Transitrechten (Ökopunkten) für Lastkraftwagen im Transit durch Österreich nicht mehr in Kraft ist, hat auch die Verweisung auf diese Verordnung in Abs. 5 zu entfallen. Im entfallenen Abs. 5 (vormals Ökopunkteverordnung) erfolgt nunmehr die Verweisung auf die Richtlinie 2003/109/EG (§ 5 Abs. 7 Z 1).

Die Richtlinie 91 /439/EWG über den Führerschein wurde mehrfach erheblich geändert, weshalb aus Gründen der Klarheit mit Richtlinie 2006/126/EG eine Neufassung der Regelungen zum Führerschein geschaffen wurde. Die Verweisung in Abs. 6 war daher zu aktualisieren.

Zu Z 14 (§ 27a Z 2 und 4):

Die Richtlinie 84/647/EWG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr in Z 2 ist nicht mehr in Kraft und wird durch die Richtlinie 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr ersetzt.

In der neu angefügten Z 4 wird die Richtlinie 2018/645/EU zur Änderung der Richtlinie 2003/59/EG, deren Umsetzung im Wesentlichen Gegenstand dieser Novelle ist, angeführt.

Zu Z 15 (§ 28 neuer Abs. 7):

Hier wird das In- und Außerkrafttreten der gegenständlichen Novelle normiert.

Zu Art. 2 (Änderung des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes 1996):

Zu Z 1 (§ 14a Abs. 1):

In Abs. 1 wird die Verpflichtung, einen FQN mitzuführen und den Aufsichtsorganen auf Verlangen auszuhandeln in Entsprechung des Anwendungsbereichs der Richtlinie (Artikel 1) auf die Lenkberechtigungs-Klassen 01, DIE und DE ausgeweitet. Zum Zeitpunkt der Umsetzung der Richtlinie 2003/59/EG waren diese in Österreich noch nicht umgesetzt.

Zu Z 2 (§ 14a Abs. 3 und 4):

Die Ausnahmebestimmungen vom FQN in Abs. 3 werden entsprechend Artikel 2 der Richtlinie angepasst bzw. genauer spezifiziert, wobei das Abstellen auf die „nichtgewerbliche Beförderung von Personen“ (Artikel 2 Abs. 1 lit. f und g) im GelverkG nicht erforderlich ist, da die Bestimmungen über den FQN sowieso nur für Lenker von Kraftfahrzeugen für die gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Omnibussen (§ 14a Abs. 1) gelten.

Als FQNe für den Personenkraftverkehr in Abs. 4 gelten nur noch die in Lenkberechtigungen vorgenommene Eintragung des harmonisierten Codes „95“ und der FQN nach dem Modell in Anhang II der Richtlinie 2018/645/EU. Die Codebezeichnung („95“) wird an die Richtlinie angepasst. Die Ausstellung einer nationalen Bescheinigung für Staatsangehörige eines Drittlandes im Rahmen des Personenkraftverkehrs, mit der das Vorliegen der geforderten Grundqualifikation oder Weiterbildung durch die Mitgliedstaaten gemäß Artikel 10 Abs. 3 lit. b dritter Spiegelstrich der Richtlinie 2003/59/EG bestätigt wird, ist in der Richtlinie nicht mehr vorgesehen und hat daher auch in Abs. 4 zu entfallen.

Zu Z 3 (§ 14b Abs. 1):

Für Lenker von Omnibussen für die gewerbsmäßige Beförderung von Personen, denen nach dem 9. September 2008 eine Lenkberechtigung erteilt wurde und die eine Grundqualifikation nachweisen müssen, werden die Lenkberechtigungs-Klassen um die Klassen DI, DIE und DE entsprechend dem Anwendungsbereich der Richtlinie erweitert.

Zu Z 4 (§ 14e neu):

Zur Ermöglichung eines Datenaustauschs i.S. von Artikel IOa (Durchsetzungsnetz) der Richtlinie 2018/645/EU über ausgestellte FQNe (und in der Folge auch über Grundqualifikations- und Weiterbildungsbescheinigungen) zwischen den Mitgliedstaaten ist durch die BRZ GmbH ein Berufskraftfahrerqualifikationsregister (BKFQR) einzurichten. Hierfür werden zwecks Erfassung der in Lenkberechtigungen vorgenommenen Eintragung des harmonisierten Codes „95“ die erforderlichen Daten automatisch aus dem FSR übernommen; das sind ausschließlich jene Daten, die für das Beauskunftungssystem der EK (ProDriveNet) erforderlich sind. Für den neu einzuführenden FQN im Scheckkartenformat, sind die Daten von den Behörden im Zuge der Ausstellung in das BKFQR einzugeben.

Abs. 2 regelt, dass die Daten über eine gesicherte Datenverbindung zu übermitteln sind. In Abs. 3 sind jene Daten aufgelistet, die für die beiden Arten von FQNe im BKFQR von den Behörden zu erfassen sind.

Abs. 4 regelt den Zugriff und die Verarbeitung der Daten durch die Behörden sowie die Protokollierung, Speicherung und Löschung der Protokolldaten.

In Abs. 5 wird festgehalten, welchen Organen bzw. Behörden Auskünfte aus dem BKFQR zu erteilen sind.

Zu Z 5 (§ 15 neuer Abs. 10)

Da in § 13a der Grundqualifikations- und Weiterbildungsverordnung - Berufskraftfahrer (GWB) Pflichten des Inhabers einer Ermächtigung gemäß § 13 (Ausbildungsstätte) festgelegt wurden, sind in den Strafbestimmungen eigene Sanktionen für diese vorzusehen.

Zu Z 6 (§ 18 Abs. 7 und 8):

Die Verweisungen werden um die Richtlinie 2018/645/EU (Abs. 7) und die Richtlinie 2006/126/EG (Abs. 8) ergänzt.

Zu Z 7 (§ 21 Abs. 9):

Hier wird das Inkrafttreten der Novelle festgelegt.

Zu Z 8 (§ 22 Z 3):

In Z 3 wird die Richtlinie 2018/645/EU, deren Umsetzung Gegenstand dieser Novelle ist, angeführt.

Zu Art. 3 (Änderung des Kraftfahrliniengesetzes):

Zu Z 1 (§ 39 Abs. 2 Z 4)

Durch die Novellierung des GelverkG, BGBL I Nr. 83/2019, wurde das Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw (Taxi) geschaffen. Dabei wurden das mit Personenkraftwagen betriebene Mietwagengewerbe und das mit Personenkraftwagen betriebene Platzfuhrwerksgewerbe (Taxigewerbe) vereint. Ziel dieser Novellierung war es, dass die Vorteile beider Gewerbe (flexiblere und daher kundenfreundliche Buchungsmöglichkeiten und besonderer Qualitätsstandard des Fahrpersonals) so weit wie möglich erhalten werden. Die Ausnahmebewilligung des § 39 Abs. 2 Z 4 kann sohin nun für das gesamte mit Personenbeförderungsgewerbe mit Pkw (Taxi) erteilt werden.

Zu Z 2 (§ 44a Abs. 1)

Der Vorschlag sieht eine Bereinigung von Übergangsrecht vor, welches keine Anwendung mehr findet, da alle Lenkerinnen bzw. Lenker von Omnibussen des Kraftfahrliniенverkehrs iSd §44a Abs. 1 Z 1 und 2, denen eine Lenkberechtigung für die Klasse Dl , DIE, D oder DE erteilt wurde, einen Fahrerqualifizierungsnachweis mitführen müssen und diesen auf Verlangen den Aufsichtsorganen aushändigen müssen.

Im Sinne einer Rechtsbereinigung war sohin die Vorgängerregelung, bei welcher das Mitführen des Fahrerqualifizierungsnachweises an das Datum der Erteilung der Lenkberechtigung der Klasse D gebunden war, zu streichen. Zu erweitern war dabei auch, dass nicht nur mehr Lenkerinnen bzw. Lenker mit der Lenkberechtigung der Klasse D, sondern auch Lenkerinnen bzw. Lenker der Klassen Dl , DIE und DE in den Anwendungsbereich der §§ 44a ff KflG fallen.

Zu Z 3 (§ 44a Abs. 2, 3 und 4)

Aufgrund der Richtlinie waren die Ausnahmentatbestände des nun neuen § 44a Abs. 2 KflG zu erweitern.

In Abs. 3 war die Bezeichnung „Gemeinschaftscode“ in „Unionscode“ umzuändern.

Die Z 3 des Abs. 3 war ersatzlos zu streichen, da dieser durch Z 2 des Abs. 3 der Anwendungsbereich genommen wurde.

In Abs. 4 war die Ressortbezeichnung von „Verkehr, Innovation und Technologie“, in „Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie“ zu aktualisieren.

Zu Z 4 (§ 44a Abs. 2)

§ 44a Abs. 2 KflG stellte wiederum ein keine Anwendung mehr findendes Übergangsrecht dar, bei welchem das Mitführen des Fahrerqualifizierungsnachweises an das Datum der Erteilung der Lenkberechtigung der Klasse D gebunden war und war sohin im Sinne einer Rechtsbereinigung ersatzlos zu streichen.

Aufgrund der ersatzlosen Streichung des Abs. 2 waren die Bezeichnungen der Abs. 3, 4 und 5 in Abs. 2, 3 und 4 zu ändern. Abs. 5 entfällt.

Zu Z 5 (§ 44b)

§44b Abs. 1 KflG bleibt in der geltenden Fassung. Bei der Regelung, dass Lenkerinnen bzw. Lenker von Omnibussen des Kraftfahrliniensrechts, denen vor dem 10. September 2008 eine Lenkberechtigung der Klasse D erteilt wurde, keine Grundqualifikation nachweisen müssen, handelt es sich nicht wie im § 44a KflG um Übergangsrecht, sondern um eine bewusste Privilegierung jener Lenkerinnen bzw. Lenker.

In Abs. 2 wurde die Zitierung des Rechtsaktes geändert und aktualisiert, sodass diese den geltenden Vorschriften entspricht.

In Abs. 3 war die Ressortbezeichnung von „Verkehr, Innovation und Technologie“, in „Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie“ zu ändern.

Zu Z 6 (§ 44e neu)

Zur Ermöglichung eines Datenaustauschs i.S. von Artikel 10a (Durchsetzungsnetz) der Richtlinie über ausgestellte FQNe (und in der Folge auch über Grundqualifikations- und Weiterbildungsbescheinigungen) zwischen den Mitgliedstaaten ist durch die BRZ GmbH ein Berufskraftfahrerqualifikationsregister (BKFQR) einzurichten. Hierfür werden zwecks Erfassung der in Lenkberechtigungen vorgenommenen Eintragung des harmonisierten Codes „95“ die erforderlichen Daten automatisch aus dem Führerscheinregister übernommen; das sind ausschließlich jene Daten, die für das Beauskunftungssystem der Europäischen Kommission (ProDriveNet) erforderlich sind. Für den neu einzuführenden FQN im Scheckkartenformat, sind die Daten von den Behörden im Zuge der Ausstellung in das BKFQR einzugeben.

Abs. 2 regelt, dass die Daten über eine gesicherte Datenverbindung zu übermitteln sind.

In Abs. 3 sind jene Daten aufgelistet, die für die verschiedenen Arten von FQNe im BKFQR von den Behörden zu erfassen sind.

Abs. 4 regelt den Zugriff und die Verarbeitung der Daten durch die Behörden sowie die Protokollierung, Speicherung und Löschung der Protokolldaten.

In Abs. 5 wird festgehalten, welchen Organen bzw. Behörden Auskünfte aus dem BKFQR zu erteilen sind.

Zu Z 7 (§ 47 neuer Abs. 11)

Da in § 13a der Grundqualifikations- und Weiterbildungsverordnung - Berufskraftfahrer (GWB) Pflichten des Inhabers einer Ermächtigung gemäß § 13 (Ausbildungsstätte) festgelegt wurden, sind in den Strafbestimmungen eigene Sanktionen für diese vorzusehen.

Zu Z 8 (§ 49 Abs. 5)

Die Verweisungen werden bezüglich der Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates, ABI. Nr. L 226 vom 10.09.2003, S. 4, in der Fassung der Richtlinie 2004/66/EG vom 26.04.2004, ABI. Nr. L 168 vom 01.05.2004, S. 35 ergänzt und im Sinne der letzten Fassung aktualisiert.

Zu Z 9 (§ 49 neuer Abs. 9)

Die Verweisungen werden bezüglich der Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein, ABI. Nr. L 403 vom 30.12.2006, S. 18, ergänzt und im Sinne der letzten Fassung aktualisiert.

Zu Z 10 (§ 49a neu)

Die Bezugnahmen auf Richtlinien der Europäischen Union, insbesondere auch der Richtlinie werden in das Kraftfahrliniengesetz analog dem Gelegenheitsverkehrs-Gesetz aufgenommen.

Zu Z 11 (§ 51 neuer Abs. 7)

Hier wird das Inkrafttreten der Novelle festgelegt.“

Wesentlicher Inhalt eines Abänderungsantrages im Plenum war die Umsetzung der Richtlinie im Bereich der Kleintransporteure im Grenzbereich, also für den Güterverkehr bis zu 3,5 Tonnen.

Der Ausschuss für Verkehr hat den gegenständlichen Beschluss des Nationalrates in seiner Sitzung am 7. März 2022 in Verhandlung genommen.

Berichterstatter im Ausschuss war Bundesrat Bernhard **Hirczy**.

Gemäß § 30 Abs. 2 GO-BR wurde beschlossen, Bundesrat MMag. Dr. Karl-Arthur **Arlamovsky** mit beratender Stimme an den Verhandlungen teilnehmen zu lassen.

An der Debatte beteiligten sich die Mitglieder des Bundesrates Michael **Bernard** und MMag. Dr. Karl-Arthur **Arlamovsky**.

Bei der Abstimmung wurde mit Stimmenmehrheit beschlossen, gegen den Beschluss des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben (dafür: V, S, G, dagegen: F).

Zum Berichterstatter für das Plenum wurde Bundesrat Bernhard **Hirczy** gewählt.

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

Wien, 2022 03 07

Bernhard Hirczy

Berichterstatter

Dipl.-Ing. Dr. Adi Gross

Vorsitzender