
4126/A XXVII. GP

Eingebracht am 13.06.2024

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Antrag

der Abgeordneten Andreas Ottenschläger, Hermann Weratschnig, MBA MSc,
Kolleginnen und Kollegen

betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird

Der Nationalrat wolle beschließen:

Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrgesetz 1967 geändert wird

Der Nationalrat hat beschlossen:

Das Kraftfahrgesetz 1967, BGBl. Nr. 267/1967, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 129/2023, wird wie folgt geändert:

1. In § 24 Abs. 2a Z 3 wird die Zahl „2024“ ersetzt durch „2034“.

2. In § 48 Abs. 1 wird nach Z 3 folgender Satz angefügt:

„Für Fahrzeuge im Bereich des öffentlichen Sicherheitsdienstes dürfen auch mehrere Deckkennzeichen pro Fahrzeug zugewiesen werden.“

3. In § 48a Abs. 2 wird nach lit. d folgender Schlussteil angefügt:

„Durch Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie können im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Inneres Buchstabenkombinationen, Ziffernkombinationen oder Buchstaben-Ziffernkombinationen festgelegt werden, die für sich allein oder in Kombination mit der Behördenbezeichnung jedenfalls eine lächerliche oder anstößige Buchstaben- oder Buchstaben-Ziffernkombination ergeben.“

4. Dem § 79 wird folgender Satz angefügt:

„Die einschränkende Frist von einem Jahr gilt nicht 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.“

5. Dem § 103c Abs. 6 wird folgender Satz angefügt:

„Zum Zwecke der Risikoeinstufung haben die Arbeitsinspektorate zu Betriebskontrollen von Unternehmen nach Abs. 1 folgende Daten im Sinn der Durchführungsverordnung (EU) 2022/695 vom 2. Mai 2022 zum jeweiligen Unternehmen zur Verfügung zu stellen:

1. Kontrolldatum,
2. die Anzahl der bei dieser Kontrolle überprüften Fahrzeuge,
3. ob die gesamte Flotte mit einem intelligenten Fahrtenschreiber ausgerüstet ist, wenn dies bei einer Betriebskontrolle festgestellt wurde.“

6. In § 134 Abs. 1a werden die bisherigen Z 2 und 3 als Z 3 und 4 bezeichnet. Als neue Z 2 wird eingefügt:

„2. der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 oder“

7. Dem § 135 wird folgender Abs. 46 angefügt:

„(46) § 24 Abs. 2a Z 3, § 48 Abs. 1, § 48a Abs. 2, § 79, § 103c Abs. 6 und § 134 Abs. 1a jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. xx/2024 treten mit Ablauf des Tages der Kundmachung des genannten Bundesgesetzes in Kraft.“

In formeller Hinsicht wird vorgeschlagen, diesen Antrag unter Verzicht auf eine Erste Lesung dem Verkehrsausschuss zuzuweisen.

Dieser Text wurde elektronisch übermittelt. Abweichungen vom Original sind möglich.

Begründung

Zu Z 1 (§ 24 Abs. 2a Z 3):

Die Ausnahme von der Verpflichtung zur manuellen Dateneingabe für den regionalen Kraftfahrlinienverkehr, wenn ein Fahrerwechsel erfolgt, wird bis Ende 2034 verlängert.

Eine gleichgestaltete Ausnahme wurde für den Bereich der Lenker-Ausnahmeverordnung des BMWA (L-AVO) bis Ende 2034 verlängert, weil in absehbarer Zeit keine technische Weiterentwicklung zu erwarten ist, die eine einfache Lösung für diese Eingabe bringen könnte.

Daher wird diese Ausnahme auch im KFG verlängert.

Zu Z 2 (§ 48 Abs. 1):

Aufgrund der Formulierung des § 48 Abs. 1 zweiter Satz KFG („Außer dem zugewiesenen Kennzeichen darf jedoch auch ein zweites, noch nicht für ein anderes Fahrzeug zugewiesenes Kennzeichen, ein Deckkennzeichen, zugewiesen werden für Fahrzeuge“) sind mehrere Deckkennzeichen pro Fahrzeug nicht möglich.

Aufgrund operativer Notwendigkeit und aus einsatztaktischen Gründen hat sich der Bedarf für ein schnelles Wechseln von Deckkennzeichen an Fahrzeugen des öffentlichen Sicherheitsdienstes ergeben.

Daher soll die Bestimmung des § 48 Abs. 1 KFG entsprechend erweitert werden, um eine Zuweisung mehrerer Deckkennzeichen für ein Fahrzeug des öffentlichen Sicherheitsdienstes zu ermöglichen.

Zu Z 3 (§ 48a Abs. 2):

Mit einer Änderung des Kraftfahrgesetzes, BGBl. I Nr. 72/2015 wurde seinerzeit § 48a Abs. 2 lit. d KFG erweitert und die Anstößigkeit bei Wunschkennzeichen auch auf Buchstaben-Ziffernkombination sowie auf Buchstaben-Ziffernkombinationen unter Einbeziehung der Behördenbezeichnung erweitert. Hintergrund war u.a., dass bestimmte Buchstaben- bzw. Ziffernkombinationen, in rechtsextremen Kreisen als Codes verwendet werden.

Das Mauthausen-Komitee Österreich hat eine Liste der einschlägigen Codes zur Verfügung gestellt und in einem Erlass des damaligen BMVIT aus 2015 wurde klargestellt, welche Buchstaben- bzw. Buchstaben-Ziffernkombinationen für sich allein oder in Verbindung mit der Behördenbezeichnung jedenfalls als anstößig gelten und daher als Wunschkennzeichen nicht bewilligt werden dürfen.

Zwischenzeitlich hat es einige Fälle gegeben, in denen ablehnende Bescheide der Behörden bei den Landesgerichten bekämpft worden sind und seitens der Landesverwaltungsgerichte den Anträgen stattgegeben wurde (meist handelte es sich um Initialen der Antragsteller bzw. Antragstellerinnen). Als Begründung wurde angeführt, dass die Liste der jedenfalls anstößigen Kombinationen lediglich in einem Erlass des Ministeriums stünde und Erlasse für die Verwaltungsgerichte nicht bindend seien.

Ein solcher Zustand ist unbefriedigend und daher soll eine Verordnungsermächtigung geschaffen werden, dass die Liste der jedenfalls als Wunschkennzeichen anstößigen Buchstaben und Ziffernkombinationen in einer Verordnung der Frau Bundesministerin im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Inneres festgelegt werden kann. In diesen Prozess sollen künftig jedenfalls das Mauthausen-Komitee Österreich, der Nationalfonds der Republik Österreich für Opfer des Nationalsozialismus und das Dokumentationsarchiv des österreichischen Widerstandes eingebunden werden.

Zu Z 4 (§ 79):

Es soll Rechtssicherheit für geflüchtete Personen aus der Ukraine hinsichtlich ihrer Fahrzeuge geschaffen werden.

Seitens des BMK wurde bereits 2022 in einem Erlass klargestellt, dass diese geflüchteten Personen keinen Hauptwohnsitz in Österreich begründen und somit keine Verpflichtung zu Ummeldung der Fahrzeuge in Österreich besteht.

Da diese Fahrzeuge mit ukrainischen Kennzeichen somit nicht als Fahrzeuge mit dauerndem Standort in Österreich anzusehen sind, fallen sie unter die Bestimmung des § 79 KFG. Nach dieser Bestimmung dürfen Fahrzeuge ohne dauernden Standort im Bundesgebiet verwendet werden, wenn sie vor nicht länger als einem Jahr in das Bundesgebiet eingebracht wurden (vorübergehender internationaler Verkehr). Obwohl diese Jahresfrist mit jedem Grenzübertritt neu zu laufen beginnt, stellt dieses Jahr ein Problem für die Personen dar, die sich länger als ein Jahr im Bundesgebiet aufhalten und dieses zwischenzeitlich nicht verlassen haben.

Damit es für diese Personen zu keinen Beanstandungen kommt, wird die Bestimmung des § 79 ergänzt, dass die Frist von einem Jahr nicht gilt 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. § 79 bleibt hinsichtlich dieser Personen auch nach einem Umstieg auf die Rot-Weiß-Rot Karte plus (RV 2528 BlgNR 27. GP) anwendbar, solange das vorübergehende Aufenthaltsrecht der Richtlinie 2001/55/EG („Massenzustrom-RL“) besteht.

Zu Z 5 (§ 103c Abs. 6):

Auf Grund der Vorgaben der Durchführungsverordnung (EU) 2022/695 vom 2. Mai 2022 sind auch Betriebskontrollen bei der Berechnung der Risikoeinstufung von Verkehrsunternehmen zukünftig zu berücksichtigen. Diese Daten stehen in Zusammenhang mit Betriebskontrollen nur den Arbeitsinspektoraten zur Verfügung. Es soll nun eine gesetzliche Grundlage für die Übermittlung durch die Arbeitsinspektorate geschaffen werden.

Zu Z 6 (§ 134 Abs. 1a):

Durch die neugefasste Z 2 wird klargestellt, dass nunmehr auch Übertretungen der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 über Fahrtschreiber im Straßenverkehr, die im Inland festgestellt worden sind, (wieder) geahndet werden können, wenn die Übertretung nicht im Inland, sondern im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats oder eines Drittstaats begangen worden ist.

Das entspricht somit der Rechtslage, wie sie bis zur 41. KFG-Novelle, BGBl. I Nr. 35/2023, gegolten hat.

Mit der 41. KFG-Novelle wurde in § 134 Abs. 1a KFG das EuGH Urteil in der Rechtssache C-906/19 berücksichtigt und die Wortfolge „der Verordnung (EU) Nr. 165/2014“ gestrichen.

In seinem Urteil vom 9. September 2021 in der Rechtssache C-906/19 hat der Gerichtshof klargestellt, dass es den Mitgliedstaaten verwehrt ist, eine Sanktion zu verhängen, nachdem ein Verstoß gegen die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 festgestellt wurde, der im Hoheitsgebiet eines anderen Mitgliedstaats begangen wurde und für den noch keine Sanktion verhängt wurde.

Den Ausführungen des Gerichtshofes zu Folge ist das nur im Hinblick auf Übertretungen der Verordnung 561/2006 (Lenk- und Ruhezeiten) zulässig, nicht aber auch im Hinblick auf Übertretungen der Verordnung Nr. 3821/85 (nunmehr Nr. 165/2014) hinsichtlich der Fahrtschreiberhandhabung, da diese Verordnung im Art. 19 Abs. 2 der VO (EG) Nr. 561/2006 nicht genannt wird.

Darauf hat der Unionsgesetzgeber reagiert und mit der Verordnung (EU) 2024/1258 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 in Art 19 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 auch den Verstoß gegen die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 aufgenommen.

Somit ist auch auf nationaler Ebene zu reagieren und Übertretungen der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 sind wieder in die Bestimmung des § 134 Abs. 1a KFG aufzunehmen

Zu Z 7 (§ 135 Abs. 46):

Hier wird das Inkrafttreten geregelt. Die Änderungen können mit Ablauf des Tages der Kundmachung in Kraft treten.