

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Hauptgesichtspunkte des Entwurfs:

Mit Verordnung (EU) 2020/1055 zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1071/2009, (EG) Nr. 1072/2009 und (EU) Nr. 1024/2012 im Hinblick auf ihre Anpassung an die Entwicklungen im Kraftverkehrssektor, wurden u.a. die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs geändert. Die Änderungen gelten seit 21. Februar 2022 bzw. hinsichtlich der Ausweitung des Anwendungsbereichs auf Unternehmen, die den Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers im grenzüberschreitenden Verkehr ausschließlich mit Kraftfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen ausüben, deren zulässige Gesamtmasse zwischen 2,5 und 3,5 t liegt („Kleintransportgewerbe“), seit 21. Mai 2022.

Da Kleintransporteure im grenzüberschreitenden Verkehr, bereits seit 21. Mai 2022 eine Konzession sowie eine Gemeinschaftslizenz und gegebenenfalls eine Fahrerbescheinigung benötigten, wurden in einem ersten Schritt mit BGBl. I Nr. 18/2022 die vorab erforderlichen Bestimmungen (Erweiterung des Geltungsbereichs und der Arten von Konzessionen, Ausnahmebestimmung fachliche Eignung, Strafbestimmung für Versender, Spediteur, Auftragnehmer und Unterauftragnehmer, Übergangsbestimmung Konzessionen) im Güterbeförderungsgesetz 1995 (GütbefG) an die Verordnung (EU) 2020/1055 angepasst.

Die nunmehr erforderlichen Änderungen im GütbefG und GelverkG betreffen im Wesentlichen eine Meldepflicht der Unternehmer hinsichtlich der amtlichen Kennzeichen der Mietfahrzeuge, die Erweiterung des Verkehrsunternehmensregisters um die amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge, die Anzahl der beschäftigten Personen und die Risikoeinstufung, die Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Bekanntgabe der Anzahl der beschäftigten Personen durch den Dachverband der Sozialversicherungsträger und der amtlichen Kennzeichen durch den Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs (VVO), die Aufschlüsselung der Berichterstattung gemäß Artikel 26 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 und Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 im GütbefG, sowie sonstige Rechtsbereinigungen.

Das Kraftfahrlinienrecht 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 Kraftfahrlinien nicht anzuwenden ist. Der vorliegende Entwurf zur Novellierung des Kraftfahrliniengesetzes dient der Umsetzung der Verordnung (EU) 2020/1055, CELEX-Nummer: 32020R1055, redaktioneller Anpassungen auf Grund der Richtlinie (EU) 2022/2561, CELEX-Nummer: 32022L2561, Anpassungen betreffend die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009, CELEX-Nummer: 32009R1071 und sonstiger Rechtsbereinigungen. Die nunmehr erforderlichen Änderungen betreffen im Wesentlichen eine Meldepflicht der Unternehmer hinsichtlich der amtlichen Kennzeichen der Mietfahrzeuge, die Erweiterung des Verkehrsunternehmensregisters um die amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge, die Anzahl der beschäftigten Personen und die Risikoeinstufung und die Schaffung einer Rechtsgrundlage für die Bekanntgabe der Anzahl der beschäftigten Personen durch den Dachverband der Sozialversicherungsträger und der amtlichen Kennzeichen durch den Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs (VVO).

Kompetenzgrundlage:

Die Zuständigkeit des Bundes zur Erlassung des vorgeschlagenen Bundesgesetzes gründet sich auf Art. 10 Abs. 1 Z 8 B-VG („Angelegenheiten des Gewerbes und der Industrie“).

Besonderer Teil

Zu Art. 1 (Änderung des Güterbeförderungsgesetzes 1995)

Zu Z 1 (§ 3 Abs. 3) und 5 (§ 7 Abs. 1a):

In Umsetzung von Artikel 1 Nr. 1 Buchst. a Z i und ii der Richtlinie (EU) 2022/738 zur Änderung der Richtlinie 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr werden zur Verdeutlichung ausdrücklich auch insbesondere Unternehmen aus dem EU-Ausland in die Definition aufgenommen, um dadurch Missverständnissen in Hinblick auf die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2022/738 vorzubeugen und den im Vertragsverletzungsverfahren 2023/0184 geäußerten Bedenken der Europäischen Kommission zu begegnen, dass möglicherweise die Regelungen über Mietfahrzeuge nicht für Unternehmen aus anderen Mitgliedstaaten gelten könnten.

Parallel dazu wird im neu eingefügten § 7 Abs. 1a ausdrücklich klargestellt, dass auch die in § 7 Abs. 1 genannten Unternehmen (ausländische Unternehmen) mit den dort aufgezählten Genehmigungen bei gewerbsmäßiger Güterbeförderung nach, aus und durch Österreich Mietfahrzeuge verwenden dürfen.

Zu Z 2 (§ 5 Abs. 1a):

Der Zeitraums für die regelmäßige Überprüfung der Konzessionsvoraussetzungen wird auf 10 Jahre verlängert, um den Verwaltungsaufwand für Unternehmen und Behörden zu reduzieren. Durch die gleichzeitige Verlängerung des Gültigkeitszeitraums der Gemeinschaftslizenzen können Synergien im Prozess geschaffen werden.

Zu Z 3 (§ 6 Abs. 4):

In Umsetzung von Artikel 2 Abs. 2 der Richtlinie (EU) 2022/738 zur Änderung der Richtlinie 2006/1/EG über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr, können die in Mietfahrzeugen mitzuführenden Dokumente nunmehr auch in elektronischer Form mitgeführt und den Aufsichtsorganen ausgehändigt werden. Belege in elektronischer Form müssen dabei ohne Zutun des Aufsichtsorgans lesbar sein.

Zu Z 4 (§ 6b):

Da die Daten in den einzelstaatlichen elektronischen Registern gemäß Artikel 16 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 u.a. um die amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge (lit. g) erweitert werden sollen, ist durch den neu eingefügten § 6b eine entsprechende Meldepflicht für die Unternehmen hinsichtlich ihrer Mietfahrzeuge vorzusehen, da diese über die Zulassungsevidenz nicht erfasst werden können.

In Umsetzung von Artikel 3a Abs. 1 der Richtlinie (EU) 2022/738, ist das amtliche Kennzeichen eines Mietfahrzeugs, das von einem Unternehmen im gewerblichen Güterkraftverkehr eingesetzt wird, in die einzelstaatlichen elektronischen Register gemäß Artikel 16 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 – in Österreich das Verkehrsunternehmensregister (VUR) bzw. die Verkehrsunternehmensdatenbank (VDB) – einzutragen, weshalb die Kennzeichen von Mietfahrzeugen vom Unternehmen zu melden sind.

Zu Z 6 (§ 7a Abs. 2):

Die Geltungsdauer der Gemeinschaftslizenz wird auf zehn Jahre ausgedehnt, um den in Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 vorgesehenen Zeitraum zukünftig voll auszuschöpfen.

Zu Z 7 (§ 19 Abs. 1 Z 1 und § 19a Abs. 1):

Da mit Novelle BGBI. I Nr. 18/2022 in § 1 Abs. 1 Z 3 ein neues Gewerbe eingeführt wurde, nämlich die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern im grenzüberschreitenden Güterverkehr ausschließlich mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs oder solchen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt zwischen 2 500 kg und 3 500 kg liegt, durch Beförderungsunternehmen, und auf solche Güterbeförderungen die Richtlinie (EU) 2022/2561 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenverkehr nicht anzuwenden ist, sind die Zitierungen in § 19 Abs. 1 Z 1 und § 19a Abs. 1 entsprechend anzupassen („Kraftfahrzeuge/n gemäß § 1 Abs. 1“ wird durch „Kraftfahrzeuge/n des Straßenverkehrs oder solchen mit Anhängern, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtgewichte insgesamt 3 500 kg übersteigt“ ersetzt).

Zu Z 8 (§ 19 Abs. 2) und 12 (§ 19b Abs. 1):

In diesen Bestimmungen sind die Zitierungen wie in Z 3 und die Lenkberechtigungsklassen (Hinzufügung von C1E und CE) an die Richtlinie (EU) 2022/2561 anzupassen.

Zu Z 9 (§ 19 Abs. 4):

Da die „Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr mehrfach und erheblich geändert wurde, wurde sie aus Gründen der Klarheit und der Übersichtlichkeit kodifiziert und in „Richtlinie (EU) 2022/2561 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr“ umbenannt. Die Zitierung der Richtlinie in § 19 Abs. 4 ist daher anzupassen.

Zu Z 10 und 11 (§ 19a Abs. 3):

Hier wird durch Änderung der Wortfolge „Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ in die Wortfolge „Die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie“ die Ressortbezeichnung aktualisiert und eine geschlechtergerechte Sprache angewandt. Weiters erfolgt in Z 10 eine Anpassung der Richtlinienbezeichnung (siehe Z 3).

Zu Z 13 (§ 19d Abs. 4 und 5):

Durch Kodifizierung der Richtlinie 2003/59/EG wurde aus Artikel 10a (Durchsetzungsnetz) in der Richtlinie (EU) 2022/2561 Artikel 11, weshalb hier die Zitierung anzupassen ist. Weiters ist die Richtlinienbezeichnung wie in Z 3 anzupassen. Darüber hinaus wird durch Änderung der Wortfolge „Daten gemäß Abs. 3 lit. a bis c“ in „Daten gemäß Abs. 3 Z 1 bis 3“ ein Redaktionsverschen korrigiert.

Zu Z 14 und 15 (§ 20 Abs. 1 und 2):

Aufgrund der Einführung eines neuen Verkehrsgewerbes in § 1 Abs. 1 Z 3 („Kleintransportgewerbe“) und zur besseren Lesbarkeit entfallen in Abs. 1 und 2 (Zuständigkeit für den innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Güterverkehr) die Zitate.

Zu Z 16 (§ 20 Abs. 5 Z 9):

Die Änderung von Artikel 26 Abs. 1 lit. b der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 (Berichterstattung und Überprüfung) erfordert ab dem 21. Mai 2022 hinsichtlich der erteilten und entzogenen Güterbeförderungskonzessionen und der Erklärungen der Nichteignung von Verkehrsleitern eine Aufschlüsselung nach Güterkraftverkehrsunternehmen, die ausschließlich Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 3 500 kg nutzen und allen anderen Güterkraftverkehrsunternehmen. Die Meldepflichten an das BMIMI in § 20 Abs. 5 Z 9 lit. a, b sind daher entsprechend anzupassen.

Die Änderung von Artikel 17 Abs. 1 und 2 der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 (Berichterstattung und Überprüfung) zieht ab dem 21. Mai 2022 nach sich, dass die Anzahl der Gemeinschaftslizenzen und Fahrerbescheinigungen nach Güterkraftverkehrsunternehmen, die ausschließlich Kraftfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen mit einer zulässigen Gesamtmasse von höchstens 3 500 kg nutzen und allen anderen Güterkraftverkehrsunternehmen aufzuschlüsseln sind. Darüber hinaus ist nunmehr die Anzahl der Fahrerbescheinigungen nur noch alle zwei Jahre zu melden (Artikel 17 Abs. 2). Die Meldepflichten an das BMIMI in § 20 Abs. 5 Z 9 lit. d und e sind daher entsprechend anzupassen.

Weiters wird die Ressortbezeichnung in Abs. 5 Z 9 und Z 9 lit. d und e aktualisiert.

Zu Z 17 (§ 24):

Da gemäß § 37a Abs. 2 Verwaltungsstrafgesetz 1991 die vorläufige Sicherheit das Höchstmaß der angedrohten Geldstrafe nicht übersteigen darf, ist der erste Satz des § 24, der normierte, dass bei Verdacht einer Übertretung der Vorschriften über den grenzüberschreitenden Güterverkehr als vorläufige Sicherheit ein Betrag von 1 453 Euro festgesetzt werden kann, für das Vorbeschreiben einer vorläufigen Sicherheit nicht mehr nötig und entfällt.

Zu Z 18 (§ 24a Abs. 3 Z 7, 8 und 9):

Da die Daten in den einzelstaatlichen elektronischen Registern gemäß Artikel 16 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 um die amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge (lit. g), die Anzahl der im Unternehmen beschäftigten Personen (lit. h) und die Risikoeinstufung (lit i) erweitert werden sollen, sind die ins Verkehrsunternehmensregister einzutragenden Daten um diese drei Kategorien in Z 7 (Kennzeichen aufgeschlüsselt nach Mietfahrzeugen zwecks Umsetzung von Artikel 3a Abs. 1 der Richtlinie (EU) 2022/738 und allen anderen Fahrzeugen), Z 8 (Anzahl der beschäftigten Personen) und Z 9 (Risikoeinstufung) zu erweitern.

Zu Z 19 (§ 24a Abs. 3a und 3b):

Da gemäß Artikel 16 Abs. 2 lit. h der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 die Daten in den einzelstaatlichen elektronischen Registern um die Anzahl der am 31. Dezember des Vorjahres im Unternehmen beschäftigten Personen erweitert werden sollen und über den Dachverband der Sozialversicherungsträger die Mög-

lichkeit besteht, diese Anzahl im Sinne von E-Government zu ermitteln, ist im neu eingefügten Abs. 3a die erforderliche Rechtsgrundlage für diese Ermittlung und Verknüpfung von Daten (keine eindeutige Identität der Personen, da nur die Anzahl erforderlich ist) zu schaffen. Die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist Verantwortliche/r im Sinne des Art. 4 Z 7 der Verordnung (EU) 2016/679 (Datenschutz-Grundverordnung). Die Bundesrechenzentrum GmbH ist Auftragsverarbeiter im Sinne des Art. 4 Z 8 der Datenschutz-Grundverordnung und damit zur Wahrnehmung der Datenschutzpflichten gemäß Artikel 28 Abs. 3 lit. a bis h der Datenschutz-Grundverordnung verpflichtet.

Da gemäß Artikel 16 Abs. 2 lit. g der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 die Daten in den einzelstaatlichen elektronischen Registern um die amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge, über die ein Güterkraftverkehrsunternehmen verfügt, erweitert werden sollen und über die Gemeinschaftseinrichtung der zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung berechtigten Versicherer (Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs – VVO) die Möglichkeit besteht, diese Anzahl im Sinne von E-Government via Zulassungsevidenz zu ermitteln, ist im neu eingefügten Abs. 3b die erforderliche Rechtsgrundlage für diese Ermittlung und Verknüpfung von Daten zu schaffen.

Da gemäß Artikel 16 Abs. 4 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 alle Daten des einzelstaatlichen elektronischen Registers auf dem aktuellen Stand gehalten werden und sachlich richtig sein müssen und gemäß Abs. 2 Unterabs. 4 leg.cit. u.a. die Daten der amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge den zuständigen Behörden bei Straßenkontrollen zugänglich sein müssen, hat eine tägliche Aktualisierung stattzufinden. Die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist Verantwortliche/r im Sinne des Art. 4 Z 7 der Verordnung (EU) 2016/679 (Datenschutz-Grundverordnung). Die Bundesrechenzentrum GmbH ist Auftragsverarbeiter im Sinne des Art. 4 Z 8 der Datenschutz-Grundverordnung und damit zur Wahrnehmung der Datenschutzpflichten gemäß Artikel 28 Abs. 3 lit. a bis h der Datenschutz-Grundverordnung verpflichtet.

Zu Z 20 (§ 25 Abs. 3)

Aufgrund der Kodifizierung der Richtlinie 2003/59/EG ist das Zitat in § 25 Abs. 3 (Verweisungen) anzupassen (Richtlinie (EU) 2022/2561).

Zu Z 21 (§ 26 Abs. 11 und 12):

Mit BGBI. I Nr. 18/2022 wurde § 5 Abs. 7 an die gleichlautende Bestimmung im GelverkG hinsichtlich des Konzessionserfordernisses der EWR-Angehörigkeit oder der langfristig aufenthaltsberechtigten Drittstaatsangehörigkeit im Sinne der Richtlinie 2003/109/EG für natürliche Personen angepasst. Ebenso wurde der Begriff „Gegenseitigkeit“ durch die Wortfolge „formelle Gegenseitigkeit“ – wie auch im GelverkG in § 5 Abs. 8 (Befreiung durch den Landeshauptmann) – ersetzt. Aufgrund eines Redaktionsversehens wurde jedoch die Verankerung einer Übergangsbestimmung, wie in § 19 Abs. 8 GelverkG für bestehende Konzessionen normiert, im GütbefG übersehen. Dies wird mit der gegenständlichen Übergangsbestimmung für bestehende Konzessionen, bei deren Erteilung der Antragsteller von den Voraussetzungen des § 5 Abs. 7 befreit wurde, bereinigt. Um eine Rechtslücke zu vermeiden, wird diese Übergangsbestimmung rückwirkend mit BGBI. I Nr. 18/2022 in Kraft gesetzt.

Die Übergangsbestimmung in Abs. 12 soll verdeutlichen, dass die verlängerte Gültigkeitsdauer von Gemeinschaftslizenzen jedenfalls nur bei Neuausstellung oder Verlängerung zum Tragen kommt; der Gültigkeitszeitraum von aufrechten Gemeinschaftslizenzen bleibt jedoch erhalten.

Zu Z 22 (§ 27a):

In Abs. 1 Z 2 wird das Zitat der Richtlinie 2006/1/EG berichtigt.

Aufgrund der Kodifizierung der Richtlinie 2003/59/EG ist das Zitat in Abs. 1 Z 3 anzupassen (Richtlinie (EU) 2022/2561).

In Abs. 1 Z 5 wird die Richtlinie (EU) 2022/738 angefügt, weshalb am Ende von Abs. 1 Z 4 der Punkt durch einen Strichpunkt zu ersetzen ist.

In Abs. 2 wird Art. 3a Abs. 2 der Richtlinie 2006/1/EG idF Richtlinie (EU) 2022/738 über die Verwendung von ohne Fahrer gemieteten Fahrzeugen im Güterkraftverkehr (Mitteilung der nationalen Kontaktstelle) umgesetzt.

Zu Z 23 (§ 28 Abs. 8):

Hier wird das Inkrafttreten der gegenständlichen Novelle mit Ablauf des Tages der Kundmachung bzw. hinsichtlich § 26 Abs. 11 rückwirkend mit dem 18. März 2022 (BGBI. I Nr. 18/2022) festgelegt. Für § 24 wird eine Legisvakanz von drei Monaten festgelegt, um die Erteilung von Weisungen an die Vollzugsorgane zu erleichtern.

Zu Z 24 und 25:

Mit diesen Bestimmungen werden jeweils die Ressortbezeichnungen aktualisiert.

Zu Art. 2 (Änderung des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes 1996):**Zu Z 1 (§ 5 Abs. 2a):**

Der Zeitraums für die regelmäßige Überprüfung der Konzessionsvoraussetzungen wird auf 10 Jahre verlängert, um den Verwaltungsaufwand für Unternehmen und Behörden zu reduzieren. Durch die gleichzeitige Verlängerung des Gültigkeitszeitraums der Gemeinschaftslizenzen können Synergien im Prozess geschaffen werden.

Zu Z 2 (§ 10a):

Da die Daten in den einzelstaatlichen elektronischen Registern gemäß Artikel 16 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 u.a. um die amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge (lit. g) erweitert werden sollen, ist durch den neu eingefügten § 10a eine entsprechende Meldepflicht für die Unternehmer hinsichtlich ihrer Mietfahrzeuge vorzusehen, da diese über die Zulassungsevidenz nicht erfasst werden können.

Zu Z 3 (§ 11a Abs. 2):

Die Geltungsdauer der Gemeinschaftslizenz wird auf zehn Jahre ausgedehnt, um den in Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 vorgesehenen Zeitraum zukünftig voll auszuschöpfen.

Zu Z 4 (§ 14a Abs. 2) und 8 (§ 14c Abs. 1):

Es sind die Lenkberechtigungsklassen (Hinzufügung von D1, D1E, und DE) an die Richtlinie (EU) 2022/2561 anzupassen.

Zu Z 5 (§ 14a Abs. 4 Z 2):

Da die „Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr mehrfach und erheblich geändert wurde, wurde sie aus Gründen der Klarheit und der Übersichtlichkeit kodifiziert und in „Richtlinie (EU) 2022/2561 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr“ umbenannt. Die Zitierung der Richtlinie in § 14a Abs. 4 Z 2 ist daher anzupassen.

Zu Z 6 und 7 (§ 14b Abs. 3):

Hier wird durch Änderung der Wortfolge „Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie“ in die Wortfolge „Die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie“ eine geschlechtergerechte Sprache angewandt. Weiters erfolgt in Z 10 eine Anpassung der Richtlinienbezeichnung (siehe Z 2).

Zu Z 9 (§ 14e Abs. 4 und 5):

Durch Kodifizierung der Richtlinie 2003/59/EG wurde aus Artikel 10a (Durchsetzungsnetz) in der Richtlinie (EU) 2022/2561 Artikel 11, weshalb hier die Zitierung anzupassen ist. Weiters ist die Richtlinienbezeichnung wie in Z 2 anzupassen. Darüber hinaus wird durch Änderung der Wortfolge „Daten gemäß Abs. 3 lit. a und b“ in „Daten gemäß Abs. 3 Z 1 und 2“ in Abs. 4 ein Redaktionsverschen korrigiert.

Zu Z 10 (§ 15a):

Da gemäß § 37a Abs. 2 Verwaltungsstrafgesetz 1991 die vorläufige Sicherheit das Höchstmaß der angedrohten Geldstrafe nicht übersteigen darf, ist der erste Satz des § 15a, der normierte, dass bei Verdacht einer Übertretung der Vorschriften über den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftfahrzeugen (§§ 11 und 12) oder einer Zu widerhandlung gemäß § 15 Abs. 1 Z 3, sowie Z 6 bis 8 als vorläufige Sicherheit ein Betrag von 1 453 Euro festgesetzt werden kann, für das Vorbeschreiben einer vorläufigen Sicherheit nicht mehr nötig und entfällt.

Zu Z 11 (§ 18 Abs. 4):

Aufgrund der Kodifizierung der Richtlinie 2003/59/EG ist das Zitat in § 18 Abs. 4 (Verweisungen) anzupassen (Richtlinie (EU) 2022/2561).

Zu Z 12 (§ 18a Abs. 3 Z 6, 7, 8 und 9):

Da die Daten in den einzelstaatlichen elektronischen Registern gemäß Artikel 16 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 u.a. um die amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge (lit. g), die Anzahl der im Unternehmen beschäftigten Personen (lit. h) und die Risikoeinstufung (lit i) erweitert werden sollen, sind die ins Verkehrsunternehmensregister einzutragenden Daten um diese drei Kategorien in Z 7 (Kennzeichen), Z 8 (beschäftigte Personen) und Z 9 (Risikoeinstufung) zu erweitern.

Zu Z 13 (§ 18a Abs. 3a und 3b):

Da gemäß Artikel 16 Abs. 2 lit. h der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 die Daten in den einzelstaatlichen elektronischen Registern um die Anzahl der am 31. Dezember des Vorjahres im Unternehmen beschäftigten Personen erweitert werden sollen und über den Dachverband der Sozialversicherungsträger die Möglichkeit besteht, diese Anzahl im Sinne von E-Government zu ermitteln, ist im neu eingefügten Abs. 3a die erforderliche Rechtsgrundlage für diese Ermittlung und Verknüpfung von Daten (keine eindeutige Identität der Personen, da nur die Anzahl erforderlich ist) zu schaffen. Die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist Verantwortliche/r im Sinne des Art. 4 Z 7 der Verordnung (EU) 2016/679 (Datenschutz-Grundverordnung). Die Bundesrechenzentrum GmbH ist Auftragsverarbeiter im Sinne des Art. 4 Z 8 der Datenschutz-Grundverordnung und damit zur Wahrnehmung der Datenschutzpflichten gemäß Artikel 28 Abs. 3 lit. a bis h der Datenschutz-Grundverordnung verpflichtet.

Da gemäß Artikel 16 Abs. 2 lit. g der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 die Daten in den einzelstaatlichen elektronischen Registern um die amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge, über die ein Personenkraftverkehrsunternehmen verfügt, erweitert werden sollen und über die Gemeinschaftseinrichtung der zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung berechtigten Versicherer (Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs – VVO) die Möglichkeit besteht, diese Anzahl im Sinne von E-Government via Zulassungsevidenz zu ermitteln, ist im neu eingefügten Abs. 3b die erforderliche Rechtsgrundlage für diese Ermittlung und Verknüpfung von Daten zu schaffen. Da gemäß Artikel 16 Abs. 4 der Verordnung 1071/2009/EG alle Daten des einzelstaatlichen elektronischen Registers auf dem aktuellen Stand gehalten werden und sachlich richtig sein müssen und gemäß Abs. 2 Unterabs. 4 leg.cit. u.a. die Daten der amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge den zuständigen Behörden bei Straßenkontrollen zugänglich sein müssen, hat eine tägliche Aktualisierung statzufinden. Die Bundesministerin/der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist Verantwortliche/r im Sinne des Art. 4 Z 7 der Verordnung (EU) 2016/679 (Datenschutz-Grundverordnung). Die Bundesrechenzentrum GmbH ist Auftragsverarbeiter im Sinne des Art. 4 Z 8 der Datenschutz-Grundverordnung und damit zur Wahrnehmung der Datenschutzpflichten gemäß Artikel 28 Abs. 3 lit. a bis h der Datenschutz-Grundverordnung verpflichtet.

Zu Z 14 (§ 21 Abs. 11):

Hier wird das Inkrafttreten der gegenständlichen Novelle größtenteils mit Ablauf des Tages der Kundmachung festgelegt. Für § 15a wird eine Legisvakanz von drei Monaten festgelegt, um die Erteilung von Weisungen an die Vollzugsorgane zu erleichtern.

Zu Z 15 (§ 22 Abs. 2):

Aufgrund der Kodifizierung der Richtlinie 2003/59/EG ist das Zitat in § 22 Abs. 2 (Bezugnahme auf Richtlinien) anzupassen (Richtlinie (EU) 2022/2561).

Zu Art. 3 (Änderung des Kraftfahrliniengesetzes):**Zu Z 1 und 2 (§ 4a Abs. 1 und Abs. 3 bis 3c):**

In Abs. 1 und Abs. 3 Z 4 war der Begriff „Konzession“ durch die in der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 verwendeten Wortfolgen „Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrs-/Personenkraftverkehrsunternehmers“ in der jeweils korrekten Ausführung zu ersetzen. Der Begriff der Konzession wurde hier unkorrekt verwendet, da im Kraftfahrliniengesetz, im Gegensatz zum Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996, zwischen der Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrs-/Personenkraftverkehrsunternehmers und der Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie unterschieden werden muss. In der geänderten Bestimmung war nicht die Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie, sondern die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrs-/Personenkraftverkehrsunternehmers gemeint, insofern war hier eine Korrektur vorzunehmen. Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit war die Wortfolge „zu erfassen“ vom Satzende zu streichen und an die Wortfolge „Namen der Personen“ anzuhängen. Des Weiteren war der Verweis auf § 9 Abs. 2 Z 3 zu präzisieren, da lediglich diese Verstöße in das Verkehrsunternehmensregister einzutragen sind und nicht auch die Vorfälle nach Z 1 und 2.

Da die Daten in den einzelstaatlichen elektronischen Registern gemäß Artikel 16 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 u.a. um die amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge (lit. g), die Anzahl der im Unternehmen beschäftigten Personen (lit. h) und die Risikoeinstufung (lit i) erweitert werden sollen, sind die ins Verkehrsunternehmensregister einzutragenden Daten um diese drei Kategorien in Z 7 (Kennzeichen), Z 8 (beschäftigte Personen) und Z 9 (Risikoeinstufung) zu erweitern.

Da gemäß Artikel 16 Abs. 2 lit. h der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 die Daten in den einzelstaatlichen elektronischen Registern um die Anzahl der am 31. Dezember des Vorjahres im Unternehmen beschäftigten Personen erweitert werden sollen und über den Dachverband der Sozialversicherungsträger die Mög-

lichkeit besteht, diese Anzahl im Sinne von E-Government mithilfe der Kennziffer des Unternehmensregisters zu ermitteln, ist im neu eingefügten Abs. 3b die erforderliche Rechtsgrundlage für diese Ermittlung und Verknüpfung von Daten zu schaffen. Es handelt sich dabei nicht um personenbezogene Daten, da keine eindeutige Identität festgestellt wird, sondern lediglich die Anzahl der Mitarbeiter. Die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur ist Verantwortliche bzw. Verantwortlicher im Sinne des Art. 4 Z 7 der Verordnung (EU) 2016/679 (Datenschutz-Grundverordnung). Die Bundesrechenzentrum GmbH ist Auftragsverarbeiter im Sinne des Art. 4 Z 8 der Datenschutz-Grundverordnung und damit zur Wahrnehmung der Datenschutzpflichten gemäß Artikel 28 Abs. 3 lit. a bis h der Datenschutz-Grundverordnung verpflichtet.

Da das Kraftfahrlinienrecht nicht dem Regime der Gewerbeordnung 1994 unterfällt, haben Kraftfahrlinienunternehmen nicht zwingend einen Eintrag im Gewerbeinformationssystem Austria (GISA) und deshalb auch nicht immer eine sogenannte GISA-Nummer. Zudem haben Einzelunternehmer nicht zwingend eine Eintragung im Firmenbuch und damit auch keine Firmenbuchnummer. Diese Umstände führen dazu, dass es im KfLG im Gegensatz zum Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 einer besonderen Regelung bedarf. Bei Unternehmen, die eine GISA- bzw. Firmenbuchnummer haben, kann über eine Verbindung zwischen dem Verkehrsunternehmensregister und dem Unternehmensregister eine automatisierte Übermittlung der Kennziffer des Unternehmensregisters (§ 25 Abs. 1 Z 7 Bundesstatistikgesetz 2000) an das Verkehrsunternehmensregister stattfinden. Da eine solche automatisierte Übermittlung der Daten nicht für alle Kraftfahrlinienunternehmen garantiert ist, da nicht alle Kraftfahrlinienunternehmen eine GISA- bzw. Firmenbuchnummer haben, haben die zuständigen Aufsichtsbehörden die Kennziffer des Unternehmensregisters, für jene Unternehmen, bei denen noch keine solche Kennziffer eingetragen ist, im Verkehrsunternehmensregister gemäß Abs. 3a manuell nachzutragen. Für alle Bundesländer und auch den Bund ist eine participant ID im Unternehmensregister freigeschalten und somit sind auch alle Konzessionsbehörden im Sinne des § 3 berechtigt, die Kennziffer des Unternehmensregisters vom Unternehmensregister über den Portalverbund abzufragen, um diese in das Verkehrsunternehmensregister einzupflegen.

Da gemäß Artikel 16 Abs. 2 lit. g der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 die Daten in den einzelstaatlichen elektronischen Registern um die amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge, über die ein Personenkraftverkehrsunternehmen verfügt, erweitert werden sollen und über die Gemeinschaftseinrichtung der zum Betrieb der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung berechtigten Versicherer (Verband der Versicherungsunternehmen Österreichs – VVO) die Möglichkeit besteht, diese Anzahl im Sinne von E-Government via Zulassungsevidenz zu ermitteln, ist im neu eingefügten Abs. 3c die erforderliche Rechtsgrundlage für diese Ermittlung und Verknüpfung von Daten zu schaffen. Da gemäß Artikel 16 Abs. 4 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 alle Daten des einzelstaatlichen elektronischen Registers auf dem aktuellen Stand gehalten werden und sachlich richtig sein müssen und gemäß Abs. 2 Unterabs. 4 leg.cit. u.a. die Daten der amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge den zuständigen Behörden bei Straßenkontrollen zugänglich sein müssen, hat eine tägliche Aktualisierung stattzufinden. Die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur ist Verantwortliche bzw. Verantwortlicher im Sinne des Art. 4 Z 7 der Verordnung (EU) 2016/679 (Datenschutz-Grundverordnung). Die Bundesrechenzentrum GmbH ist Auftragsverarbeiter im Sinne des Art. 4 Z 8 der Datenschutz-Grundverordnung und damit zur Wahrnehmung der Datenschutzpflichten gemäß Artikel 28 Abs. 3 lit. a bis h der Datenschutz-Grundverordnung verpflichtet.

Zu Z 3 (§ 42 Abs. 1 Z 3, 4 und 5):

Da die Daten in den einzelstaatlichen elektronischen Registern gemäß Artikel 16 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 u.a. um die amtlichen Kennzeichen der Fahrzeuge (lit. g) erweitert werden sollen, ist durch die neu eingefügte Z 5 eine entsprechende Meldepflicht für die Unternehmer hinsichtlich ihrer Mietfahrzeuge vorzusehen, da diese nicht über die Zulassungsevidenz erfasst werden können.

Zu Z 4 (§ 44a Abs. 3 Z 2 und § 44b Abs. 3 Z 10):

Die Richtlinie 2003/59/EG wurde in der Richtlinie (EU) 2022/2561 neu kodifiziert, insofern waren die Verweise anzupassen.

Zu Z 5 (§ 44c Abs. 1):

Die Lenkberechtigungsklassen (Hinzufügung von D1, D1E, und DE) waren an die Richtlinie (EU) 2022/2561 anzupassen.

Zu Z 6 (§ 44e Abs. 4 und 5):

Artikel 10a der Richtlinie 2003/59/EG wurde nun in der Richtlinie (EU) 2022/2561 in Artikel 11 umbenannt, insofern waren die Verweise anzupassen.

Zu Z 7 (§ 47 Abs. 4):

Die Festlegung der Subsidiarität des Verwaltungsstrafrechts gegenüber dem gerichtlichen Strafrecht war zu streichen, weil es ihrer auf Grund des § 22 Abs. 1 Verwaltungsstrafgesetz 1991 (VStG), in der Fassung des Verwaltungsgerichtsbarkeits-Ausführungsgesetzes 2013, BGBI. I Nr. 33/2013, nicht mehr bedarf.

Zu Z 8 (§ 47 Abs. 7):

Da gemäß § 37a Abs. 2 VStG in der Fassung des Verwaltungsgerichtsbarkeits-Ausführungsgesetzes 2013 die vorläufige Sicherheit das Höchstmaß der angedrohten Geldstrafe nicht übersteigen darf, war die Normierung der Obergrenzen im ersten Satz des § 47 Abs. 7 nicht mehr notwendig.

Zu Z 9 und 10 (§ 49 Abs. 5 und § 49a Z 2):

Die Richtlinie 2003/59/EG wurde in der Richtlinie (EU) 2022/2561 neu kodifiziert, insofern waren die Verweise anzupassen.

Zu Z 11 (§ 51 Abs. 9):

Hier wird das Inkrafttreten der gegenständlichen Novelle größtenteils mit Ablauf des Tages der Kundmachung festgelegt. Für § 47 Abs. 7 wird eine Legisvakanz von drei Monaten festgelegt, um die Erteilung von Weisungen an die Vollzugsorgane zu erleichtern.