



Bundesministerium  
Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie  
IV/ST1 (Kraftfahrwesen)  
Radetzkystraße 2  
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER

PRINZ-EUGEN-STRASSE 20-22  
1040 WIEN  
[www.arbeiterkammer.at](http://www.arbeiterkammer.at)  
erreichbar mit der Linie D

Ihr Zeichen      Unser Zeichen      Bearbeiter/in      Tel **501 65**      Fax **501 65**      Datum  
2022      UV/GSt/PR/SP      Stefanie Pressinger DW 12818 DW 142818 31.01.2023  
0.910.474

## Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird (41. KFG-Novelle)

Die Bundesarbeitskammer (BAK) bedankt sich für die Übermittlung des Entwurfs und nimmt dazu wie folgt Stellung:

### Das Wichtigste in Kürze

Die 41. KFG-Novelle verfolgt mehrere Ziele. Es werden viele Aktualisierungen (zB Ersatz der Richtlinie 2007/46/EG durch die aktuelle Verordnung (EU) 2018/858) und redaktionelle Anpassungen vorgenommen sowie neue EU-Vorschriften in österreichisches Recht umgesetzt. Des Weiteren werden verschiedene wichtige Themenkomplexe des KFG novelliert und konkretisiert (etwa Gesamtgewichtsgrenzen für Fahrzeugkombinationen mit alternativem Antrieb bzw emissionsfreien Fahrzeugen; Pflichten von Fahrschulbesitzer:innen und Fahrschulleiter:innen; Geldstrafen; Kontrolle von Sondertransporten durch Organe der Asfinag). Das Brexit-Abkommen macht es darüber hinaus notwendig, bei Verstößen gegen Bestimmungen der Lenk- und Ruhezeiten die Sanktionsmöglichkeit neu zu regeln.

Die BAK begrüßt viele der vorgeschlagenen Änderungen, weil sie einen Beitrag zur höheren Verkehrssicherheit leisten oder weil sie den Erfordernissen des Umwelt- und Klimaschutzes Rechnung tragen. Sie schlägt darüber hinaus vor, dass in Zukunft Zulassungsbesitzer:innen verantwortlich sein sollen, dass ein funktionstüchtiges Ladekabel für den elektrischen Betrieb der Ladegutkühlung im Lkw mitgeführt wird. Des Weiteren fordert sie zum wiederholten Mal, dass Österreich die noch nicht ratifizierten Änderungen des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) ratifiziert, um die Einheitlichkeit des Vollzugs im EU-Raum sicherzustellen.

## Inhalt des Entwurfs

- Die Gesamtgewichtsgrenze für Fahrzeugkombinationen mit alternativem Antrieb bzw für emissionsfreie Fahrzeuge wird aufgrund einer EU-Verordnung um 1 Tonne bzw um 2 Tonnen erhöht.
- Für die Bewilligung von Überstellungsfahrten wird ein Österreichbezug geschaffen, um Missbräuchen vorzubeugen, daher wird eine sogenannte Pickerlpflicht eingeführt.
- Die Zulassungsdaten werden künftig mit dem Unternehmensregister abgeglichen, um die Aktualität und die Datenqualität zu erhöhen.
- Organe der verschiedenen Sozialversicherungen erhalten Zugang zur Begutachtungsplakettendatenbank. Damit wird die Kontrolle bei gemeinsamen Prüfungen hinsichtlich Sozialversicherung und Lohnsteuer deutlich vereinfacht.
- Bewilligungen der Landeshauptleute bei übergroßen und überschweren Transporten hatten bisher nur der Verkehrs- und Betriebssicherheit Rechnung zu tragen. Zukünftig ist auch auf den Umwelt- und Klimaschutz (CO<sub>2</sub> Emissionen) bedacht zu nehmen.
- Durch den Brexit ist es notwendig geworden, ein Abkommen über den Straßenverkehr zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich abzuschließen. Dieses wird ins KFG aufgenommen, um auch weiterhin Kontrollen und Sanktionen zu ermöglichen. Dies betrifft unter anderem die Bereiche Benützung des Fahrtenschreibers oder Kontrollgeräts, Fahrerkarten, Mindestalter der Lenker:innen sowie Lenk- und Ruhezeiten.
- Im Bereich der Fahrschulen kommt es zu umfangreichen Änderungen (vor allem im Bereich der Ausbildung von Fahrlehrer:innen und Führerscheinwerber:innen) und neuen Begriffsbestimmungen.
- Sondertransportkontrollen können in Zukunft direkt von Organen der Asfinag durchgeführt werden, ohne dass die Polizei beigezogen werden muss.
- Um dem Mangel an sachverständigen Kfz-Prüfer:innen etwas entgegenzusetzen, wird der Kreis der in Frage kommenden Kandidat:innen (zB HTL-Absolvent:innen) erweitert.
- Geldstrafen für Telefonieren am Steuer und Verstöße gegen die Helm- und Gurtpflicht werden erhöht.

**Zu den wesentlichen Bestimmungen des Entwurfs:**

Viele unterschiedliche Bereiche des KFG werden aktualisiert und an aktuelles EU-Recht angepasst, was seitens der BAK durchaus begrüßt wird. Auch die Änderungen, die technischen Weiterentwicklungen Rechnung tragen, sind grundsätzlich zu begrüßen.

Ein positiver Aspekt im Bereich des Fahrschulwesens ist, dass der Praxisbezug gestärkt werden soll und die Ausbildung klarer geregelt wird. Auch finden nunmehr verstärkt Klima- und Umweltschutzaspekte Eingang in das KFG, was seitens der BAK jedenfalls gewünscht und positiv gesehen wird. Neben der Neuregelung der §§ 101 und 104 KFG sollte aus umweltpolitischen Gründen auch § 103 dahingehend ergänzt werden, dass in Zukunft der Zulassungsbesitzer:innen dafür Sorge zu tragen hat und verantwortlich ist, dass ein funktionstüchtiges Ladekabel für den elektrischen Betrieb der Ladegutkühlung im Lkw vorhanden ist (siehe dazu letzter Punkt: weitere Forderungen).

**Zu Z 24 (§ 46 Abs 1a und 1b):**

Der neu geschaffene „Österreichbezug“ wird seitens der BAK ausdrücklich begrüßt. Die Bewilligung einer Überstellungsfahrt innerhalb Österreichs und auch durch Österreich in andere Länder wird in Zukunft daran geknüpft, dass das Kfz entweder in der Genehmigungsdatenbank oder in der Zulassungsevidenz eingetragen ist. Zusätzliche Voraussetzung dafür ist eine vorherige technische Kontrolle (Pickerl), wenn das Kfz gar kein Pickerl hat oder dieses bereits älter als ein Jahr ist. Mit dieser Maßnahme werden Missbräuche verhindert und sichergestellt, dass nur funktionstüchtige Kfz transportiert werden. Für Erstimporte nach Österreich wird eine AEO-Zertifizierung (Authorised Economic Operator) der Zollbehörde verlangt. Auch dies dient einer gewissen Qualitätssicherung.

**Zu Z 26 (§ 47 Abs 1) und zu Z 27 (§ 47 Abs 1b):**

Die Datenqualität der in der Zulassungsevidenz gespeicherten Daten soll erhöht werden. Die BAK begrüßt dies ausdrücklich. Durch zukünftigen Abgleich der Daten mit Informationen aus dem Unternehmensregister soll sichergestellt werden, dass es nicht mehr zu unterschiedlichen Schreibweisen bei Namen oder Adressen kommt. Dies erleichtert die Aufgabenerfüllung der Zulassungsbehörde und erlaubt spezifische Datenabrufe die der Amtshilfe innerhalb der EU dienen. Auf Knopfdruck können somit sämtliche, auf eine juristische Person zugelassenen Kfz eruiert werden, was wiederum etwaigen Kfz-Umsatzsteuerbetrug erschwert.

**Zu Z 33 (§ 102 Abs 1a):**

Die ab 31.12.2024 geltende Erweiterung des Kontrollzeitraumes bezüglich der Lenk- und Ruhezeiten von 28 auf 56 Tage wird von der BAK ausdrücklich positiv bewertet. Dies dient einer Verbesserung der Arbeitsbedingungen von Lenker:innen, und es ist zu erwarten, dass sich die Verkehrssicherheit durch diese Maßnahme erhöht.

**Zu Z 35 (§ 102 Abs 4):**

Das Vermeiden von Luftverunreinigungen wird eindeutig begrüßt. Klargestellt wird jetzt auch, dass das Betreiben von Verbrennungsmotoren zur Ladegutkühlung auf Rastplätzen zu unterlassen ist, wenn am jeweiligen Standort Strom-Terminals zur Versorgung in ausreichender Zahl vorhanden und verfügbar sind. Diese Maßnahme geht jedoch ins Leere, wenn nicht sichergestellt ist, dass jeder Lkw auch ein Ladekabel mit sich führt. Daher auch an dieser Stelle der Verweis auf die Notwendigkeit, den Zulassungsbesitzer hier in die Pflicht zu nehmen (siehe dazu letzter Punkt: weitere Forderungen).

**Zu Z 34 (§ 102 Abs 11d):**

Die Bezugnahme auf das AETR wird zum Anlass genommen, die längst überfällige Ratifizierung der jüngeren Änderungen dieses Staatsvertrages zu fordern. Die Forderung wird unter „Weitere Forderungen“ genauer ausgeführt.

**Zu Z 71 (§ 123 Abs 2a):**

Künftige Kontrollen von Sondertransporten können von Organen der Asfinag vorgenommen werden. Es wird nicht mehr notwendig sein, die Polizei hinzuzuziehen. Dies stellt eine Erleichterung dar und lässt erwarten, dass die Kontrollhäufigkeit erhöht wird. Die Maßnahme wird daher begrüßt, weil sie geeignet ist die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

**Zu Z 72 (§ 125 Abs 4):**

Der Mangel an Sachverständigen macht es notwendig den Kreis der Anwärtler:innen für diese Expertengruppe zu erweitern. Künftig liegt es am jeweiligen Landeshauptmann bzw der Landeshauptfrau, die erforderliche fachliche Befähigung zu überprüfen und festzustellen. Diese Befähigung gilt dann im gesamten Bundesgebiet und umfasst Personen, die seit mindestens drei Jahren einen Führerschein B und C besitzen, die Meisterprüfung im Kraftfahrzeugtechnikerhandwerk erfolgreich abgelegt haben, die eine Reifeprüfung oder Berufsreifeprüfung abgelegt haben und darüber hinaus über drei Jahre lang im Bereich des Kraftfahrwesens tätig gewesen sind. Seitens der BAK wird diese „Berufsöffnung“ goutiert.

**Zu Z 78 (§ 134 Abs 1c und 1d):**

Die Strafen für Kfz-Hersteller:innen oder deren Bevollmächtigte, die gegen die geltende Durchführungsverordnung (e-PTI-VO) für technische Überprüfungen von Kraftfahrzeugen verstoßen, werden von 5.000 € auf 10.000 € angehoben. Dies dient der Zurverfügungstellung der erforderlichen Informationen bei der Überprüfung und erhöht die Motivation zur Mitwirkung bei Kontrollen. Seitens der BAK besteht daher kein Einwand gegen diese Straferhöhung.

**Zu Z 79 (§ 134 Abs 3c) und zu Z 80 (§ 134 Abs 3d):**

Künftig soll die Strafe für das Telefonieren am Steuer von 50 € auf 100 € angehoben werden. Bei Verstößen gegen die Gurt- oder Helmpflicht wird die Strafe ebenfalls von 50 € auf 100 € angehoben. Im Anzeigenfall werden die Geldstrafen auf einen zu zahlenden Betrag zwischen 100 € und 140 € erhöht. Dagegen bestehen keine Einwände, da die generalpräventive Wirkung dieser Sanktionen erhalten bleiben soll.

**Weitere Forderungen:****Verpflichtung zum Mitführen eines Ladekabels bei Kühltransportern**

Aus Gründen des Lärmschutzes, der Luftreinhaltung und des Klimaschutzes soll das KFG bei Lkw mit temperaturgeführten Transporten geändert werden.

**Hintergrund:**

Kühlaggregate bei oa Lkw bzw Sattelaufliegern können sowohl mit einem eigenem Verbrennungsmotor oder elektrisch mit einem Kabel unabhängig vom Verbrennungsmotor eines Lkw betrieben werden. Lenker:innen dürfen – zurecht – gemäß § 102 (4) KFG Verbrennungsmotoren zur Ladegutkühlung nicht laufen lassen, wenn auf einem Rastplatz ein Terminal zur Stromversorgung zur Verfügung steht. Leider wird diese Bestimmung nicht befolgt, weil Berufslenker:innen vom Zulassungsbesitzer kein Stromkabel zur Verfügung gestellt bekommen. Dem Gesetz nach können Lenker:innen wegen dieser „vermeidbaren Luftverunreinigung“ bestraft werden. In § 103 (Pflichten des Zulassungsbesitzers) sollte deswegen eine Bestimmung vorgesehen werden, damit Lenker:innen dieser Pflicht nachkommen und die Umwelt nicht unnötig belasten wird.

**Textvorschlag**

§ 103 Pflichten des Zulassungsbesitzers eines Kraftfahrzeuges oder Anhängers

2. (Der Zulassungsbesitzer) hat bei Kraftfahrzeugen oder Sattelaufliegern dafür zu sorgen, dass für Fahrten (Neu) f) ein Ladekabel zum elektrischen Betrieb der Ladegutkühlung gemäß § 102 (4) bereitgestellt ist.

**Ratifikation der jüngeren Änderungen des AETR**

Das AETR Abkommen beinhaltet Vorschriften, die zum einen die Entwicklung und Verbesserung des internationalen Personen- und Güterverkehrs zum Inhalt haben und zum anderen die allgemeine Sicherheit auf europäischen Straßen erhöhen sollen. Durch das AETR sollen die Arbeitsbestimmungen zwischen der EU und den sogenannten Drittstaaten im Bereich des mobilen Personals zusammengeführt werden, um Sozialdumping zu verhindern. Umfasst sind hier vor allem die Lenk- und Ruhezeiten für Berufskraftfahrer:innen sowie Vorschriften für die Fahrer:innen von Lkw und Bussen. Anwendung findet das AETR in allen

EU-Mitgliedstaaten sowie in fast ganz Europa (mit Ausnahme von Georgien, Island, Kosovo, Monaco und Vatikanstadt). Es gilt, wenn grenzüberschreitender Straßenschwerverkehr über staatsvertraglich dem AETR beigetretene Drittstaaten erfolgt.

Auch Österreich hat, allerdings nur bis zur 5. Novelle 2010, das AETR ratifiziert und innerstaatlich umgesetzt. Danach ist es hier – aus nicht nachvollziehbaren Gründen und unverständlicherweise – zu keiner notwendigen und gebotenen Adaption mehr gekommen, die zu einer Harmonisierung der Kontrollbestimmungen beigetragen hätte. Das führt derzeit in der Praxis zu zwei unterschiedlichen Kontrollregimen. Das EU-Recht regelt einen Kontrollzeitraum von maximal 29 Tagen. Auf Basis des derzeit gültigen AETR sind in Österreich Kontrollen durch die Exekutive nur für die letzten 8 Tage erlaubt.

Nur durch eine Ratifizierung des AETR in seiner Letztfassung käme es zu einem einheitlichen Kontrollzeitraum von 29 Tagen, wodurch nicht nur kurzfristig zurückliegende Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten ausgewertet und geahndet werden könnten. Dies wiederum würde zu einem mittel- bis langfristigen Umdenken bei Unternehmen führen und dadurch illegale Praktiken minimieren und die allgemeine Verkehrssicherheit erhöhen. Verkehrskontrollen könnten zeitlich effizienter und einheitlicher und mit mehr Rechtssicherheit durchgeführt werden, was auch im Sinne „sauberer“ Unternehmen bzw der Wirtschaft liegen würde. Rücksprachen mit der Exekutive haben in diesem Bereich ergeben, dass zeitlich effiziente Kontrollen derzeit fast undurchführbar sind. Eine Ratifizierung ist daher aus Sicht der BAK längst überfällig.

Die BAK ersucht um Berücksichtigung ihrer Anliegen und Anregungen.

