

An
alle Landeshauptleute

Geschäftszahl: 2023-0.697.942

Wien, am 28. September 2023

Erlass - Auslegung von § 58a KFG und § 10a PBStV, Technische Unterwegskontrolle, Kontrolle der Ladungssicherung

1. Allgemeines

Der Erlass GZ. BMVIT-179.504/0004-IV/ST1/2018 vom 18.05.2018 mit dem Auslegungsfragen betreffend den mit der 34. KFG (Kraftfahrgesetz)-Novelle neu eingefügten § 58a KFG sowie den mit der 9. PBStV (Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung)-Novelle novellierten § 10a PBStV geregelt wurden, wird aus gegebenen Anlass aufgehoben und durch den folgenden Erlass ersetzt.

§ 58a KFG regelt ausführlich die Vorgangsweise bei technischen Unterwegskontrollen.

§ 10a PBStV führt die Vorschriften des § 58a KFG näher aus.

Die wiedergegebenen Gesetzes- und Verordnungsbestimmungen entsprechen dem Stand 28.09.2023.

Dazu darf Folgendes mitgeteilt werden:

2. § 58a KFG

Die „Prüfung an Ort und Stelle“ für die Fahrzeugklassen M2, M3, N2, N3, O3, O4 und für hauptsächlich im gewerblichen Kraftverkehr auf öffentlichen Straßen genutzte Fahrzeuge der Fahrzeugklassen T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b und T4.3b ist in § 58a KFG geregelt und wird in Anlehnung an die Richtlinie 2014/47/EU als „Technische Unterwegskontrolle“ bezeichnet.

Alle im § 58a KFG angeführten Prüfungen (anfängliche Unterwegskontrolle; gründlichere Unterwegskontrolle; Kontrolle der Ladungssicherung) setzen eine besondere Ausbildung der Prüfer und Prüforgane voraus bzw. bedürfen diese einer laufenden Fortbildung.

Unter „Prüfer“ sind Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes, welche zu § 58a KFG Prüfer ausgebildet wurden und in weiterer Folge fortgebildet werden (siehe dazu § 58a Abs. 3 zweiter Satz KFG, § 10a Abs. 2 erster Satz PBStV, Artikel 3 Ziffer 15 und Artikel 8 der Richtlinie 2014/47/EU), zu verstehen.

„Prüforgane“ sind Organe der Behörde, die mindestens die persönlichen Voraussetzungen wie im § 3 PBStV angeführt erfüllen müssen (§ 58a Abs. 5 KFG, § 10a Abs. 1 letzter Satz und Abs. 2 erster Satz PBStV, Artikel 3 Ziffer 15 und Artikel 8 der Richtlinie 2014/47/EU). Unter „Prüforgane“ versteht man demnach nicht die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes.

§ 58a KFG Prüfer erhalten einen Qualifizierungsnachweis (Beilage 1) und sind durch das Qualifizierungsabzeichen (Ärmelabzeichen – Beilage 2) erkennbar.

Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes (§ 58a KFG Prüfer) haben bei der anfänglichen Unterwegskontrolle – ausgenommen bei der Kontrolle der Ladungssicherung (§ 10a PBStV) – keine Mängelinstufung vorzunehmen. Eine Mängelinstufung hat nur im Zuge einer gründlicheren Unterwegskontrolle vom Prüforgan (§ 10a Abs. 1 zweiter Satz PBStV) zu erfolgen. Bei der anfänglichen Unterwegskontrolle ist lediglich zu prüfen, ob die kraftfahrrechtlichen Vorschriften eingehalten worden sind. Wurden die kraftfahrrechtlichen Vorschriften nicht eingehalten, so ist die Übertretung – sofern kein Vorgehen gemäß § 50 VStG erfolgt – gemäß § 123 Abs. 2 KFG der örtlich zuständigen KFG-Strafbehörde anzuzeigen.

In diesem Zusammenhang ist auf § 82 Abs. 7 KFG hinzuweisen, wonach das Einbringen von Fahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen, bei deren Verwendung in Österreich z.B. die Verkehrssicherheit gefährdet wird, zu verhindern ist. Dies kann bei Prüfungen im Bereich der Staatsgrenzen von Bedeutung sein.

2.1.

§ 58a Abs. 1 KFG

„(1) Ergänzend zu den Bestimmungen des § 58 sind Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2, N3, O3, O4 und hauptsächlich im gewerblichen Kraftverkehr auf öffentlichen Straßen genutzte Fahrzeuge der Fahrzeugklassen T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b und T4.3b mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h unabhängig ihrer Herkunft von der Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich sich das Fahrzeug befindet, oder von den ihr zur Verfügung stehenden Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes technischen Prüfungen an Ort und Stelle zuzuführen (technische Unterwegskontrollen im Sinne der Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und

Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG, ABl. Nr. L 127 vom 29.04.2014, S 134).“

Abs. 1 übernimmt den Anwendungsbereich aus der Richtlinie 2014/47/EU. Wie in der Richtlinie vorgesehen, werden auch im gewerblichen Kraftverkehr auf öffentlichen Straßen genutzte Fahrzeuge der Fahrzeugklassen T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b und T4.3b genannt. Land- oder forstwirtschaftlich genutzte Fahrzeuge der Fahrzeugklassen T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b und T4.3b sollten nicht davon betroffen sein, da sie die Verwendungsbestimmung „10 - zur Verwendung im Rahmen eines land- oder forstwirtschaftlichen Betriebes“ im Zulassungsschein eingetragen haben.

Die bei den Fahrzeugen der Fahrzeugklassen T1b, T2b, T3b, T4.1b, T4.2b und T4.3b angeführte Bauartgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h bezieht sich auf die Typisierung des Kraftfahrzeuges. Es ist in diesem Zusammenhang unbeachtlich, ob mit derartigen Kraftfahrzeugen bzw. Fahrzeugkombinationen tatsächlich mehr als 40 km/h gefahren wird bzw. gefahren werden darf.

„Zuführen“ dürfen Behörden und die ihr zur Verfügung stehenden Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes. Für die Zuführung ist keine besondere Ausbildung als § 58a KFG Prüfer erforderlich.

„Prüfen“ dürfen nur § 58a KFG Prüfer (§ 58a Abs. 3 KFG sowie Artikel 8 Richtlinie 2014/47/EU) und Prüforgane (§ 58a Abs. 5 KFG sowie Artikel 8 Absatz 4 Richtlinie 2014/47/EU).

Maßgebliche Regelungen betreffend die damit im Zusammenhang stehenden Pflichten des Kraftfahrzeuglenkers, Kostenersatz sowie die Kontaktstelle finden sich im § 58 Abs. 3 bis 5 KFG.

2.2.

§ 58a Abs. 2 KFG

„ (2) Es ist zwischen einer anfänglichen technischen Unterwegskontrolle und einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle zu unterscheiden. Bei den Fahrzeugen der Klassen M2, M3, N2, N3, O3 und O4 sind die Kontrollen in der Form durchzuführen, dass die Gesamtzahl der anfänglichen technischen Unterwegskontrollen in jedem Kalenderjahr bundesweit mindestens 5 % der Gesamtzahl dieser Fahrzeuge, die in Österreich zugelassen sind, entspricht. Bei der Ermittlung von Fahrzeugen, die einer anfänglichen technischen Unterwegskontrolle unterzogen werden sollen, können sich die Kontrollorgane in erster Linie auf Fahrzeuge konzentrieren, die von Unternehmen mit einer hohen Risikoeinstufung gemäß § 103c betrieben werden. Weiters können Fahrzeuge auch nach dem Zufallsprinzip für die Kontrolle ausgewählt werden, oder wenn der Verdacht besteht, dass sie eine Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit oder die Umwelt darstellen.“

Abs. 2 differenziert zwischen einer anfänglichen technischen Unterwegskontrolle und einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle, wie in Artikel 10 der Richtlinie 2014/47/EU

vorgesehen. Weiters werden die Vorgaben von Artikel 5 Abs. 1 der Richtlinie hinsichtlich der Zahl der im Jahr durchzuführenden anfänglichen technischen Unterwegskontrollen sowie von Artikel 9 der Richtlinie hinsichtlich der Auswahl der Fahrzeuge übernommen.

Die anfängliche technische Unterwegskontrolle ist vom § 58a KFG Prüfer vorzunehmen (Artikel 8 und Artikel 10 Abs. 1 iVm Artikel 4 der Richtlinie 2014/47/EU), die gründlichere technische Unterwegskontrolle hingegen vom Prüforgang (Artikel 8 Abs. 4 und Artikel 10 Abs. 2 iVm Artikel 4 der Richtlinie 2014/47/EU).

Die Anzahl der mindestens durchzuführenden Kontrollen wird vom bmk für das gesamte Bundesgebiet ermittelt und in Abstimmung mit den Ländern unter Einbeziehung des Bundesministeriums für Inneres (BM.I) und der Asfinag (im Rahmen der Plattform-LKW-Sicherheit) für das folgende Kalenderjahr festgelegt. Die Kontrollauswahl soll unter Beachtung der Risikoeinstufung (Artikel 26 iVm Artikel 6 der Richtlinie 2014/47/EU) erfolgen. § 103c Abs. 1 Ziffer 3, Abs. 4, Abs. 5 (jeweils hinsichtlich der Berücksichtigung von technischen Mängeln und Ladungssicherungsmängeln) und Abs. 7 KFG ist am 20. Mai 2019 in Kraft getreten.

2.3.

§ 58a Abs. 3 KFG

„ (3) Zu Beginn einer technischen Unterwegskontrolle werden die ausgewählten Fahrzeuge einer anfänglichen technischen Unterwegskontrolle unterzogen. Bei jeder anfänglichen technischen Unterwegskontrolle eines Fahrzeugs hat das Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes (Prüfer) wie folgt vorzugehen:

1. es kontrolliert die letzte Prüfbescheinigung über die regelmäßige technische Überwachung (§ 57a-Gutachten) und, falls vorhanden, den letzten Bericht über eine technische Unterwegskontrolle; dies kann auch durch Einsicht in die in der Begutachtungsplakettendatenbank gespeicherten Gutachten erfolgen;
2. es nimmt eine Sichtprüfung des technischen Zustands des Fahrzeugs vor;
3. es kann eine Sichtprüfung der Sicherung der Ladung des Fahrzeugs gemäß § 101 Abs. 1 lit. e vornehmen;
4. es kann technische Prüfungen nach jeder für zweckmäßig erachteten Methode durchführen; derartige technische Prüfungen können durchgeführt werden, um eine Entscheidung, das Fahrzeug einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle zu unterziehen, zu begründen oder um zu verlangen, dass bereits festgestellte Mängel unverzüglich behoben werden;
5. es überprüft, ob Mängel, die im vorangegangenen Bericht über die technische Unterwegskontrolle festgestellt wurden, behoben worden sind, sofern ihm dies möglich ist. Ausgehend vom Ergebnis der anfänglichen Unterwegskontrolle entscheidet es, ob das Fahrzeug oder sein Anhänger einer gründlicheren Unterwegskontrolle zu unterziehen ist.“

In Abs. 3 werden die Vorgaben von Artikel 10 Abs. 1 der Richtlinie betreffend Inhalt und Verfahren der anfänglichen technischen Unterwegskontrollen umgesetzt. Die § 58a KFG Prüfer haben nach der in Ziffer 1 bis Ziffer 5 beschriebenen Reihenfolge vorzugehen.

Zu Ziffer 1:

Der Lenker hat gemäß § 102 Abs. 5 lit. i KFG die letzte Prüfbescheinigung über die regelmäßige technische Überwachung (§ 57a Gutachten) und, falls vorhanden, den letzten Bericht über eine technische Unterwegskontrolle (§ 58a Bericht) mitzuführen und den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes zur Überprüfung auszuhändigen.

Zu Ziffer 2:

Die „Sichtprüfung“ kann neben der Inaugenscheinnahme nach Zweckmäßigkeit z.B. auch die Betätigung des Starters, Blinkers, Bremse u.ä. umfassen (siehe auch Ziffer 4 und Ziffer 5).

Zu Ziffer 3:

Wird eine Kontrolle der Ladungssicherung vom § 58a KFG Prüfer vorgenommen, so hat das Kontrollverfahren aus einer Sichtprüfung der ordnungsgemäßen Anwendung geeigneter Maßnahmen in dem Umfang, der zur Sicherung der Ladung erforderlich ist, zu erfolgen. Zusätzlich oder alternativ kann eine Messung der Zugkräfte, eine Berechnung der Wirksamkeit der Sicherung und, falls zutreffend, eine Prüfung der Bescheinigungen vorgenommen werden (siehe dazu § 10a Abs. 2 und Abs. 3 PBStV).

Festgestellte Mängel sind in Mängelgruppen einzuteilen (§ 10a Abs. 4 PBStV). Treten mehrere Mängel gleichzeitig auf, hat eine Einstufung in die jeweils höchste Mängelgruppe zu erfolgen (§ 10a Abs. 4 vorletzter Satz PBStV) bzw. ist in die nächsthöhere Mängelgruppe einzustufen (§ 10a Abs. 4 letzter Satz PBStV).

Grundsätzlich ist im Falle einer Strafanzeige eine Einzelfallbewertung aller der Beurteilung zugrundeliegenden Punkte in einem Befundblatt (§ 10a Abs. 5 PBStV und § 101 Abs. 1 lit e letzter Satz KFG) zu dokumentieren und ist das Befundblatt als Beilage zur Anzeige an die Strafbehörde zu übermitteln (siehe Beilage 3 BM.I Muster Befundblatt für die § 58a KFG Prüfer).

Zu Ziffer 4 und Ziffer 5:

Zur Prüfung kann es erforderlich sein, dass der § 58a KFG Prüfer den Lenkersitz einnimmt, den Motor startet und Pedale, Schalter, usw. betätigt bzw. überprüft. Die technischen Prüfungen können jedenfalls auch eine Untersuchung des Fahrzeuges durch Anschluss geeigneter Geräte an die Fahrzeugschnittstelle (OBD-Schnittstelle) umfassen. Der § 58a KFG Prüfer muss nicht im Besitz einer Lenkberechtigung für das zu prüfende Fahrzeug sein, da das

Hauptaugenmerk auf die „Prüfung“ zur Erhöhung der Verkehrs- und Betriebssicherheit ausgerichtet ist (Erwägungsgrund 2, 5, 10, 16 und 33 und Artikel 1, 9, 12 und 14 der Richtlinie 2014/47/EU).

Zu Ziffer 5:

Kann das Fahrzeug keiner gründlicheren Unterwegskontrolle zugeführt werden, so hat der § 58a KFG Prüfer gemäß § 58a Abs. 8 bzw. Abs. 9 KFG vorzugehen.

2.4.

§ 58a Abs. 4 KFG

„(4) Über die anfänglichen technischen Unterwegskontrollen sind Aufzeichnungen zu führen und die für die Berichterstattung gemäß Artikel 20 der Richtlinie 2014/47/EU benötigte Daten zu erfassen. Diese Aufzeichnungen sind von den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes zu sammeln und automationsunterstützt im Wege des Bundesministeriums für Inneres zumindest halbjährlich in anonymisierter Form an den Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu übermitteln. Die Kontrolldaten sind wie folgt aufzuschlüsseln:

1. Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge,
2. Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge mit Mängel,
3. Fahrzeugklasse der kontrollierten Fahrzeuge,
4. Land der Zulassung der kontrollierten Fahrzeuge.

Das Bundesministerium für Inneres hat die Aufzeichnungen zusammenzufassen und halbjährlich jeweils bis zum 31. August und 28. Februar einen Bericht über das vorhergehende Halbjahr dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zur jährlichen Berichterstattung an den Nationalrat und zur Berichterstattung an die Europäische Kommission zu übermitteln.“

Abs. 4 setzt die Vorgaben des Artikel 16 der Richtlinie über die zu erstellenden Berichte über die durchgeführten anfänglichen technischen Unterwegskontrollen um. Diese für die Berichterstellung erforderlichen Aufzeichnungen und Datenerfassungen können durch Adaptierungen der bestehenden Berichtspflichtenprogramme mit geringem Zusatzaufwand für die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes abgewickelt werden. Derzeit sind schon bestimmte Daten der Lenk- und Ruhezeitkontrollen zu erfassen und diese zur Erstellung der Berichte weiterzuleiten (vgl. § 102 Abs. 11c KFG).

Der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist mit der Vollziehung von § 58a Abs. 4 KFG (Bereitstellung der Kontrolldaten) betraut und hat dabei gemäß § 136 Abs. 1 litera h KFG das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Inneres zu pflegen.

2.5.

§ 58a Abs. 5 KFG

„(5) Eine gründlichere technische Unterwegskontrolle wird von einem geeigneten Prüforgang unter Einsatz einer mobilen Kontrolleinheit, in einer speziellen Einrichtung für Unterwegskontrollen oder in einer gemäß § 57 oder § 57a ermächtigten Prüfstation oder in einer Landesprüfstation durchgeführt. Bei einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle werden diejenigen in Anhang II der Richtlinie 2014/47/EU aufgeführten Positionen geprüft, die als erforderlich betrachtet werden und relevant sind, wobei insbesondere die Sicherheit der Bremsanlage, die Reifen, die Räder, das Fahrgestell und die Umweltbelastung zu berücksichtigen sind. Weiters kann auch die Ladungssicherung im Zuge einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle überprüft werden. Durch Verordnung des Bundesministers für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie sind die Anforderungen an das Prüforgang und die jeweiligen Prüfpositionen samt Mängelbeurteilungen festzusetzen.“

In Abs. 5 werden die Vorgaben der Artikel 10 Abs. 2 und 3 und Artikel 11 der Richtlinie betreffend Inhalt und Verfahren der gründlicheren technischen Unterwegskontrolle umgesetzt. Art 13 der Richtlinie 2014/47/EU ist so zu verstehen, dass bei einer Kontrolle der Ladungssicherung Anhang III verwendet werden kann, das Durchchecken der Liste aber nicht verpflichtend ist. Die Kontrolle ist wie bisher praxisnah und dem zu kontrollierenden Einzelfall entsprechend durchzuführen. Somit sollte sich in Österreich bezüglich der Kontrolle der Ladungssicherung und den geltenden Anforderungen nichts ändern.

Wird die

- Ladungssicherung bereits im Zuge der anfänglichen Unterwegskontrolle gemäß § 58a Abs. 3 Ziffer 3 KFG vom § 58a KFG Prüfer überprüft, so hat das Prüforgang von einer neuerlichen Kontrolle der Ladungssicherung Abstand zu nehmen;
- Kontrolle der Ladungssicherung erst im Zuge der gründlicheren technischen Unterwegskontrolle vom Prüforgang durchgeführt, so hat das Prüforgang im Anzeigenfall das BM.I-Befundblatt zu befüllen und dem Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes auszuhändigen. Das BM.I-Befundblatt ist als Beilage mit der Anzeige vom Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes an die Strafbehörde zu übermitteln.

2.6.

§ 58a Abs. 6 KFG

„(6) Wenn aus der Prüfbescheinigung (§ 57a Gutachten) oder einem Bericht über eine Unterwegskontrolle hervorgeht, dass eine der relevanten Positionen während der vorangegangenen drei Monate bereits Gegenstand einer Kontrolle war, so sieht der Prüfer bei dieser Position von einer erneuten Überprüfung ab, es sei denn, eine solche Überprüfung ist aufgrund eines offensichtlichen Mangels gerechtfertigt.“

§ 58a Abs. 6 setzt die Regelung des Artikels 10 Abs. 4 der Richtlinie um, wonach der Prüfer von einer erneuten Überprüfung absehen kann, wenn aus der Prüfbescheinigung (§ 57a Gutachten) oder einem Bericht über eine Unterwegskontrolle hervorgeht, dass eine der relevanten Positionen während der vorangegangenen drei Monate bereits Gegenstand einer Kontrolle war.

2.7.

§ 58a Abs. 7 KFG

„(7) Nach Abschluss einer gründlicheren Kontrolle erstellt der Prüfer einen Bericht, in welchem das Ergebnis der Prüfung festgehalten ist. Eine Durchschrift des Prüfberichtes ist dem Lenker auszuhändigen. Eine elektronische Version des Prüfberichtes ist an die Begutachtungsplakettendatenbank zu übermitteln und dort für einen Zeitraum von mindestens 36 Monaten ab Eingang zu speichern (§ 57c Abs. 4b) und den Behörden und dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zugänglich zu machen. Nähere Vorschriften hinsichtlich der Inhalte und der Gestaltung des Prüfberichtes sind durch Verordnung des Bundesministers für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie festzusetzen.“

Abs. 7 regelt den Bericht nach Abschluss einer gründlicheren Kontrolle, in welchem das Ergebnis der Prüfung festgehalten ist. Das entspricht den Vorgaben des Artikels 16 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 2014/47/EU. Da die Bundespolizei gemäß § 123 Abs. 2 KFG an der Vollziehung mitzuwirken hat, ist eine Durchschrift des Berichts auch an das Organ des öffentlichen Sicherheitsdienstes auszuhändigen.

2.8.

§ 58a Abs. 8 KFG

„(8) Jeder bei einer anfänglichen oder gründlicheren technischen Unterwegskontrolle festgestellte erhebliche oder gefährliche Mangel muss behoben werden, bevor das Fahrzeug weiter auf öffentlichen Straßen benutzt wird. Im Fall von Mängeln, die zügig oder unverzüglich beseitigt werden müssen, weil sie eine direkte und unmittelbare Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellen, können der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln abgenommen werden, bis diese Mängel behoben worden sind. Die Nutzung eines solchen Fahrzeugs kann gestattet werden, um es in die Lage zu versetzen, eine der nächsten Werkstätten zu erreichen, wo diese Mängel behoben werden können, vorausgesetzt, die betreffenden gefährlichen Mängel sind so weit behoben worden, dass das Fahrzeug eine dieser Werkstätten erreichen kann und es keine unmittelbare Gefahr für die Sicherheit seiner Insassen oder anderer Verkehrsteilnehmer darstellt. Im Fall von Mängeln, die nicht unverzüglich beseitigt werden müssen, können von der zuständigen Behörde die Bedingungen und eine angemessene Frist für die Weiternutzung des Fahrzeugs bis zur Beseitigung der Mängel festgelegt werden. Kann das Fahrzeug nicht so weit instandgesetzt werden, dass es eine Werkstatt erreichen kann, so kann es an einen Ort gebracht werden, an dem es repariert werden kann. § 58 Abs. 4 betreffend Kostenersatz ist anzuwenden, wenn schwere Mängel oder Mängel mit Gefahr im Verzug festgestellt werden.“

§ 58a Abs. 8 setzt die Bestimmungen des Artikels 14 der Richtlinie über Folgemaßnahmen bei erheblichen oder gefährlichen Mängeln sowie des Artikels 15 betreffend Kontrollgebühren

um. An der bisherigen Vollzugspraxis wird nichts geändert. Es ist weiterhin zulässig, dass das „mangelhafte“ Fahrzeug bei erheblichen oder gefährlichen Mängeln, welche eine direkte und unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellen, mit Begleitung (in der Regel Polizeibegleitung) und niedriger Geschwindigkeit an einen geeigneten Abstellplatz bzw. zur nächsten Werkstätte verbracht wird. In diesen Fällen hat die Zulassungsschein- und Kennzeichenabnahme erst am geeigneten Abstellort zu erfolgen (Protokoll-Erlass KFG-Ländertagung 2017, GZ. BMVIT-170.303/0005-IV/ST1/2017 v. 24.11.2017).

Nach Herstellung des rechtmäßigen Zustandes (in der Regel durch Bestätigung der Werkstätte) sollte eine Wiederausfolgung des Zulassungsscheins und der Kennzeichentafel möglich sein.

2.9.

§ 58a Abs. 9 KFG

„(9) Wurden bei einer anfänglichen oder gründlicheren technischen Unterwegskontrolle erhebliche oder gefährliche Mängel bei einem in Österreich zugelassenen Fahrzeug festgestellt, so kann der Prüfer die Zulassungsbehörde verständigen, damit diese die Durchführung einer besonderen Überprüfung gemäß § 56 anordnet. Ist das Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen, so kann die Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich die Kontrolle erfolgt ist, auf der Grundlage des Musters des Prüfberichtes die zuständige Behörde dieses anderen Mitgliedstaats im Wege des Bundesministers für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als Kontaktstelle im Sinne der Richtlinie 2014/47/EU ersuchen, eine neue Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung des Fahrzeugs durchzuführen. Werden erhebliche oder gefährliche Mängel an einem außerhalb der Union zugelassenen Fahrzeug festgestellt, so ist die zuständige Behörde des Landes der Zulassung des Fahrzeugs zu unterrichten.“

§ 58a Abs. 9 enthält Verständigungspflichten an die Behörde bzw. über eine nationale Kontaktstelle auch an die Behörden anderer Mitgliedstaaten, wenn das Fahrzeug dort zugelassen ist, wie in Artikel 14 Abs. 2 und Artikel 18 der Richtlinie vorgesehen.

Wenn der Mangel für den Lenker bzw. Zulassungsbesitzer vor Fahrtantritt nicht erkennbar war, erfolgt auch keine Anzeige. In diesen Fällen ist dennoch eine Verständigung der Behörde zu veranlassen.

Die Verständigung der Behörden in den anderen Mitgliedstaaten sollte nicht über die jeweiligen Behörden, sondern zentral mit den Ergebnissen aus der Begutachtungsplakettendatenbank (siehe dazu § 57c Abs. 4c KFG) erfolgen.

1. Fall (§ 58a Abs. 9 erster Satz KFG) / Feststellung erhebliche oder gefährliche Mängel – ohne Erkennbarkeit – bei einem in Österreich zugelassenen Fahrzeug:

Hier ist die Zulassungsbehörde vom § 58a KFG Prüfer zu verständigen.

2. Fall (§ 58a Abs. 9 zweiter Satz KFG) / Feststellung erhebliche oder gefährliche Mängel – ohne Erkennbarkeit – bei einem in der EU/EWR zugelassenen Fahrzeug:

Hier ist der Mitgliedstaat im Wege des bmk (Kontaktstelle) vom Prüforgang (Land/Asfinag) zu verständigen. Die Aufgaben der Kontaktstelle nach Artikel 17 Abs. 1, Artikel 18 und Artikel 20 der Richtlinie 2014/47/EU sind gem. § 2 TUK-V (Technische Unterwegskontrollen-Verordnung) an die Asfinag übertragen.

3. Fall (§ 58a Abs. 9 dritter Satz KFG) / Feststellung erhebliche oder gefährliche Mängel – ohne Erkennbarkeit – bei einem außerhalb der EU/EWR (Drittstaat) zugelassenen Fahrzeug:

Hier ist der Drittstaat vom Prüforgang (Land/Asfinag) zu verständigen.

3. § 10a PBStV

§ 10a PBStV

„Technische Unterwegskontrollen

§ 10a. (1) Bei technischen Unterwegskontrollen gemäß § 58a KFG 1967 sind einer, mehrere oder alle der im Prüfbericht gemäß Anlage 6a vorgesehenen Prüfpunkte zu überprüfen. Die Zuordnung und Beurteilung festgestellter Mängel richtet sich nach § 10. Das Ergebnis der Prüfung ist im Prüfbericht festzuhalten. Die Inhalte des Prüfberichtes müssen dem Muster der Anlage 6a entsprechen. Werden bei der Überprüfung der Abgasemissionen oder der Bremsanlage auch Messungen durchgeführt, so sind auch die Messergebnisse im Prüfbericht festzuhalten. Die für die technischen Unterwegskontrollen eingesetzten Prüforgane müssen mindestens die persönlichen Voraussetzungen des § 3 für die geeigneten Personen erfüllen.

(2) Wird im Zuge einer technischen Unterwegskontrolle auch eine Kontrolle der Ladungssicherung vorgenommen, so ist diese von besonders geschulten Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder besonders geschulten Prüforgangen unter Beachtung der Vorgaben des § 101 Abs. 1 lit. e KFG 1967 durchzuführen. Das Kontrollverfahren besteht aus einer Sichtprüfung der ordnungsgemäßen Anwendung geeigneter Maßnahmen in dem Umfang, der zur Sicherung der Ladung erforderlich ist; zusätzlich oder alternativ kann eine Messung der Zugkräfte, eine Berechnung der Wirksamkeit der Sicherung und, falls zutreffend, eine Prüfung der Bescheinigungen erfolgen.

(3) Grundsätzlich ist bei der Ladungssicherung zu beachten, dass die Ladungssicherung folgenden, beim Beschleunigen bzw. Abbremsen des Fahrzeugs auftretenden Kräften standhält:

1. in Fahrtrichtung dem 0,8-Fachen des Gewichts der Ladung,
 2. in seitlicher Richtung dem 0,5-Fachen des Gewichts der Ladung,
 3. entgegen der Fahrtrichtung dem 0,5-Fachen des Gewichts der Ladung,
- und dass sie generell das Kippen oder Umstürzen der Ladung verhindert.

(4) Festgestellte Mängel bei der Ladungssicherung sind in eine der folgenden Mängelgruppen einzustufen:

1. Geringer Mangel: ein geringer Mangel liegt vor, wenn die Ladung zwar sachgerecht gesichert ist, aber möglicherweise ein Sicherheitshinweis angezeigt ist.

2. Erheblicher Mangel: ein erheblicher Mangel liegt vor, wenn die Ladung nur unzureichend gesichert ist und eine erhebliche Verlagerung oder ein Umkippen der Ladung oder von Ladungsteilen möglich ist.
3. Gefährlicher Mangel: Ein gefährlicher Mangel liegt vor, wenn die Verkehrssicherheit aufgrund der Gefahr des Verlusts der Ladung oder von Ladungsteilen oder aufgrund einer von der Ladung unmittelbar ausgehenden Gefahr unmittelbar beeinträchtigt ist oder wenn Menschen unmittelbar gefährdet werden.

Treten mehrere Mängel gleichzeitig auf, wird die Beförderung in die jeweils höchste Mängelgruppe eingestuft. Falls sich bei mehreren gleichzeitig auftretenden Mängeln die Wirkungen aufgrund des Zusammenwirkens dieser Mängel voraussichtlich gegenseitig verstärken, ist die Beförderung in die nächsthöhere Mängelgruppe einzustufen.

(5) Bei der Bewertung der Mängel kann nach den Vorgaben der Tabelle 1 des Anhang III zur Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG, ABl. Nr. L 127 vom 29.04.2014 S. 134 (auf Seite 201 bis 206 wiedergegeben) vorgegangen werden, wobei die in dieser Tabelle 1 aufgeführten Werte lediglich Richtwerte darstellen und im Rahmen einer Einzelfallbeurteilung als Richtschnur zur Einstufung des gegebenen Mangels unter Berücksichtigung der besonderen Umstände – abhängig insbesondere von der Art der Ladung und vom Ermessen des Prüfers/des Prüforgans – dienen sollten.“

Der bisherige § 10a betreffend die technische Unterwegskontrolle wird zum Abs. 1. In den neuen Abs. 2 bis 5 werden die wesentlichen Regelungen über die Kontrolle der Ladungssicherung aus der Anlage III zur Richtlinie 2014/47/EU übernommen.

4. Mitwirkung der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes an der Vollziehung

Da mit 20. Mai 2018 der § 58a KFG und § 10a PBStV in Kraft getreten sind und Teile des § 58 KFG außer Kraft getreten sind, haben die Vollzugsbehörden – in ihrem Zuständigkeitsbereich – dafür Sorge zu tragen, dass seit 20. Mai 2018 nur besonders geschulte Prüfer/Prüforgane Amtshandlungen gemäß §§ 123 iVm 58a KFG bzw. 58a KFG iVm 10a PBStV vornehmen.

Unabhängig der vom Gesetzgeber getroffenen Spezialisierung der Kontrollorgane hinsichtlich der technischen Unterwegskontrolle bleibt die Kontrolle anderer Bestimmungen, wie insbesondere straßenpolizeiliche, Aufgabenbereich aller Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes, so wie auch bei Gefahr im Verzug ein Einschreiten von nicht besonders geschulten Organen zu erfolgen hat. Diese haben, wie bei anderen Vollzugsmaterien, gemäß ihrem Ausbildungsstand entweder selbst einzuschreiten oder die Verständigung von besonders geschulten Organen zu veranlassen.

5. § 103c KFG (Abs. 1 Z 3, Abs. 4, Abs. 5 jeweils hinsichtlich der Berücksichtigung von technischen Mängeln und Ladungssicherungsmängeln und Abs. 7 KFG)

Da mit 20. Mai 2019 die Einstufung des Risikoeinstufungssystem im Sinne des Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG bei Fahrzeugen der Klassen M2, M3, N2, N3, O3 und O4 im Zuge von technischen Unterwegskontrollen festgestellten Mängel an den Fahrzeugen oder Verstößen

gegen die Ladungssicherungsbestimmungen in Kraft getreten ist, haben die Vollzugsbehörden – in ihrem Zuständigkeitsbereich – dafür Sorge zu tragen, dass seit 20. Mai 2019 Übertretungen welche als erheblicher oder gefährlicher Mangel eingestuft werden

- nicht gemäß § 50 VStG mit

-- Absehen von der Einhebung einer Organstrafverfügung

-- Organstrafverfügungen

geahndet werden;

- nach Rechtskraft des Strafbescheides diesen Verstoß im Verkehrsunternehmensregister (VUR) bei den Daten dieses Unternehmens vermerken.

Beilagen:

a. Qualifizierungsnachweis § 58a KFG Prüfer (BM.I Muster)

b. Qualifizierungsabzeichen § 58a KFG Prüfer (BM.I Muster)

c. Befundblatt (BM.I Muster)

Mit freundlichen Grüßen

Für die Bundesministerin:

Dr. Wilhelm Kast