



Bericht der Bundesanstalt für Verkehr über technische Unterwegskontrollen im Jahr 2012.

Bundesanstalt für Verkehr
1210 Wien, Trauzlgasse 1

Tel: +43 1 71162 659150, Fax: +43 1 71162 659099
bav@bmvit.gv.at <http://versa.bmvit.gv.at>

Seite 1 von 15

Technische Unterwegskontrollen gemäß § 58 KFG 1967

Gemäß § 58 Abs. 2b KFG 1967 hat die Behörde die erhobenen Daten zur Anzahl der einer technischen Unterwegskontrolle unterzogenen Nutzfahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen und nach Zulassungsland und unter Angabe der Punkte, die kontrolliert und der Mängel, die festgestellt wurden, dem Landeshauptmann mitzuteilen. Der Landeshauptmann hat die Berichte für das Bundesland zusammenzufassen und halbjährlich jeweils bis zum 31. August und 28. Februar einen Bericht über das vorhergehende Halbjahr der Bundesanstalt für Verkehr zur jährlichen Berichterstattung an den Nationalrat und zur Berichterstattung an die Kommission der Europäischen Union zu übermitteln.

Technische Unterwegskontrollen werden in Österreich von technischen Sachverständigen der Länder und der Bundesanstalt für Verkehr gemeinsam mit der Polizei gemäß den Vorgaben der Richtlinie 2000/30/EG vom 6.6.2000, der Richtlinie 2010/47/EU vom 5.7.2010, der Empfehlungen der Kommission 2010/378/EU und 2010/379/EU vom 5.7.2010 und des § 58 KFG 1967 durchgeführt.

Zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden Berichts haben auf Expertenebene im Rat die Beratungen zu dem Teil des Vorschlags der Europäischen Kommission („Paket Verkehrssicherheit“ vom 13.7.2012), in dem neue Regelungen über die technische Unterwegskontrolle enthalten sind, begonnen.

Die bisherige Richtlinie 2000/30/EG soll aufgehoben werden und es sollen künftig auch leichte Nutzfahrzeuge und deren Anhänger in technische Unterwegskontrollen einbezogen werden. Weiters soll jedes Jahr ein bestimmter Prozentsatz der zugelassenen Nutzfahrzeuge kontrolliert werden, die Auswahl der Fahrzeuge soll in der Weise erfolgen, dass sie sich nach einem Risikoprofil der Betreiber richtet und auf Unternehmen mit hohem Risikopotenzial abzielt.

Es sollen besser ausgearbeitete Unterwegskontrollen mit Prüfgeräten durchgeführt werden, entweder mit mobilen Kontrolleinheiten oder in stationären Prüfstellen in einem Umkreis von maximal 10 km zum Anhalteort.

Diese Straßenkontrollen sollen die Sicherung der Ladung umfassen. Festgestellte Mängel sollen nach harmonisierten Regeln hinsichtlich ihres Risikos beurteilt werden. Die Kenntnisse und die Fähigkeiten der die technischen Unterwegskontrollen durchführenden Sachverständigen sollen mindestens dem Niveau der die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen durchführenden Prüfer entsprechen und die Zusammenarbeit zwischen den Vollzugsbehörden der Mitgliedsstaaten soll durch miteinander abgestimmte Kontrollen, gemeinsame Ausbildungsprojekte, den elektronischen Informationsaustausch sowie den Austausch von Erkenntnissen und Erfahrungen weiter gefördert werden.

Wie in der Jahresvorschau des BMVIT 2013 auf der Grundlage des Legislativ- und Arbeitsprogrammes der Kommission sowie des operativen Jahresprogramms des Rates (III-389 der Beilagen XXIV. GP) dazu ausgeführt wurde, erscheinen aus österreichischer Sicht folgende Punkte wesentlich:

- Der gegenständliche Rechtsakt sollte als Richtlinie erlassen werden und nicht wie von der EK vorgeschlagen als Verordnung. Eine Richtlinie lässt Mitgliedsstaaten wie Österreich den erforderlichen Spielraum, um das dort bestehende hohe Niveau bei den technischen Unterwegskontrollen aufrecht zu erhalten.
- Das vorgeschlagene Risiko-Bewertungssystem für die Unternehmer wird als problematisch erachtet. Dies würde eine geringere Kontrollfrequenz für unauffällige Unternehmen und eine gezieltere Kontrolle von „schwarzen Schafen“ mit sich bringen. Jedoch könnte das im Hinblick auf die allgemeine Kontrolldichte problematisch sein. Außerdem müssten die Kontrollorgane stets über den Risikostand der Unternehmen Bescheid wissen, damit sie die Fahrzeuge der Unternehmen mit hohem Risiko für die Kontrollen herausfiltern können.
- Die genaue Auflistung und Mängelbewertung hinsichtlich der Ladungssicherung wird hier kritisch gesehen.
- Die Anhänge mit den Mängelpositionen und Mängelbewertungen müssen überarbeitet werden, da einige Mängelpunkte fehlen und die Mängelbewertungen teilweise inkonsistent sind.

In den derzeit gültigen europäischen und österreichischen Rechtsvorschriften sind Maßnahmen vorgesehen, durch die gewährleistet werden soll, dass die im Straßenverkehr teilnehmenden Nutzfahrzeuge im Interesse der Straßenverkehrssicherheit, des Umweltschutzes und eines fairen Wettbewerbs in einem betriebs- und verkehrssicheren guten Zustand sind.

Der Begriff „technische Unterwegskontrolle“ ist definiert als die von den Behörden nicht angekündigte und somit unerwartete, auf öffentlichen Straßen durchgeführte technische Kontrolle eines Nutzfahrzeugs, das im Gebiet eines Mitgliedstaats am Straßenverkehr teilnimmt, durch die Behörden oder unter ihrer Aufsicht.

Alle Kontrollen müssen ohne Unterscheidung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Fahrers oder des Landes durchgeführt werden, in dem das Nutzfahrzeug zugelassen ist oder in Verkehr gebracht wurde, sowie unter Berücksichtigung der Notwendigkeit, die Kosten und Verzögerungen für die Fahrer und Unternehmen so gering wie möglich zu halten.

Ausgehend von der allgemein gültigen Präventivwirkung von Verkehrskontrollen besteht der angestrebte Erfolg bzw. die angestrebte Wirkung auch im Bereich der technischen Unterwegskontrollen in der Verhütung von Unfällen und damit der Vermeidung von Verkehrstoten und Verletzten, indem möglichst wenige technisch mangelhafte Fahrzeuge mit potentieller Unfallgefährdung am Straßenverkehr teilnehmen.

Je weniger auffällige Fahrzeuge bei einer annähernd gleichbleibenden Kontrolldichte ausgeleitet werden müssen und je weniger Mängel dabei festgestellt werden, umso größer kann die angestrebte Wirkung dieser Tätigkeiten bewertet werden. Abgesehen von einem geringfügigen Rückgang der mit „Gefahr im Verzug“ bewerteten Mängel unterstreichen die aktuellen Zahlen allerdings die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung der hohen Kontrolldichte in Österreich.

Vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie selbst wurden im Jahr 2012 für diese Tätigkeiten der Bundesanstalt für Verkehr im Rahmen der technischen Unterwegskontrollen gemäß § 58 KFG 1967 insgesamt 27 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingesetzt und Budgetmittel in der Höhe von ~ Euro 2,6 mio. aufgewendet (Detailbudget 41.02.04.01 Bundesanstalt für Verkehr).

Art und Umfang der Einsätze der Bundesanstalt für Verkehr zu technischen Unterwegskontrollen wurden im Interesse einer mittelfristigen Ressourcenplanung in jeweils einer schriftlichen Vereinbarung zwischen der Bundesanstalt für Verkehr und den Bundesländern Burgenland, Steiermark, Kärnten, Tirol und Vorarlberg festgelegt.

Im Bereich der technischen Unterwegskontrollen obliegt der Bundesanstalt für Verkehr auch die Aufgabe einer nationalen und internationalen Koordinationsstelle, die im Wesentlichen in der Zusammenfassung und Auswertung sämtlicher in Österreich stattgefundenen Kontrollaktivitäten gemäß § 58 KFG 1967 und der anschließenden Berichterstattung an das Österreichische Parlament und die Europäische Kommission gemäß § 58 Abs. 2b KFG 1967 und Art. 6 der Richtlinie 2000/30/EG vom 6. Juni 2000 besteht.

Der letzte zusammenfassende Bericht der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über die Anwendung der Richtlinie 2000/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juni 2000 über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen, durch die Mitgliedstaaten für die Berichtszeiträume 2005-2006 und 2007-2008 (KOM (2010) 754 endgültig) stammt vom 17.1.2010 und wurde dem Österreichischen Parlament am 17.12.2010 von der Europäischen Kommission übermittelt (043254/EU XXIV. GP). In den Schlussfolgerungen dieses Berichts der Europäischen Kommission werden die österreichischen Aktivitäten im Bereich der technischen Unterwegskontrollen positiv angesprochen, so im Besonderen in Bezug auf die Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge sowie das im Zusammenhang mit

der Mängelbewertung gemäß der Richtlinie 2000/30/EG vorzusehende Konzept, wonach zu kontrollierende Nutzfahrzeuge anhand eines gezielten Konzepts ausgewählt werden sollen, wobei ganz besonders solche Fahrzeuge ermittelt werden sollten, die mit hoher Wahrscheinlichkeit einen schlechten Wartungszustand aufweisen; zugleich sollten hiermit die Wirksamkeit der behördlichen Kontrollen erhöht und die Kosten und Verzögerungen für die Fahrer und Transportunternehmen so gering wie möglich gehalten werden.

Ein wesentliches Instrument in der internationalen Zusammenarbeit und im internationalen Informations- und Erfahrungsaustausch stellen EU-weite abgestimmte Kontrollen im Sinne des Art. 5 der Richtlinie 2006/22/EG vom 15. 3 2006 dar, in welche auch technische Fahrzeugüberprüfungen einfließen. Die Bundesanstalt für Verkehr hat im Jahr 2012 gemeinsam mit der österreichischen Polizei an insgesamt sechs derartigen Kontrollen teilgenommen.

Im Zusammenhang mit dem Instrument der wirkungsorientierten Verwaltungsführung (vergleiche BFG 2013, Anlage I, BVA 2013, Kennzahl 2 zu Wirkungsziel 1) ist zum Anteil der Bundesanstalt für Verkehr am gesamten Kontrollvolumen, also an den in Österreich insgesamt durchgeführten technischen Unterwegskontrollen pro Jahr festzuhalten, dass dieser Beitrag im Durchschnitt der letzten Jahre ~ 25 % beträgt.

Die präventive Wirkung alleine dieses Anteils der Bundesanstalt für Verkehr in Bezug auf die Vermeidung von Unfällen und damit verbunden die Vermeidung von Todesfällen und Verletzten im Straßenverkehr ist monetär mit ca. Euro 27.800.000,00 pro Jahr zu beziffern. (In dieser Berechnung sind die Kosten für das menschliche Leid gemäß Unfallfolgekostenrechnung nicht berücksichtigt; Quelle: BMVIT, Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Band 177)

Bei den technischen Unterwegskontrollen wird die Ausleitung der Fahrzeuge an Ort und Stelle aus dem Verkehr von speziell geschulten Polizeiorganen durchgeführt, wobei gezielt auf technische Mängel verdächtig erscheinende Fahrzeuge aus dem

Fließverkehr heraus angehalten und einer ersten anfänglichen Überprüfung durch technische Sachverständige zugeführt werden. (Hinweis: Aus diesem Grund können die Mängelzahlen auch nicht direkt auf das gesamte Fahrzeugkollektiv umgelegt werden.)

Bestätigt sich im Zuge der anfänglichen Überprüfung der Verdacht auf technische Mängel mit potentieller Gefährdung der Betriebs- und Verkehrssicherheit, so wird das entsprechende Fahrzeug einer ausführlichen Überprüfung am mobilen Prüfzug oder in einer Prüfhalle unterzogen. In Österreich werden zusätzlich zu den Überprüfungen von Fahrzeugen in geeigneten Prüfhallen insgesamt 13 mobile Prüfzeuginrichtungen für technischen Unterwegskontrollen eingesetzt, wodurch eine entsprechend hohe Flexibilität hinsichtlich der Prüforte erreicht werden kann.

Je nach Schwere der festgestellten Mängel

- Gefahr im Verzug: Mängel, die eine unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellen, so dass das Fahrzeug unter keinen Umständen am Straßenverkehr teilnehmen sollte.
- Schwere Mängel: Mängel, die die Fahrzeugsicherheit beeinträchtigen oder andere Verkehrsteilnehmer gefährden können. Die weitere Teilnahme des Fahrzeugs am Straßenverkehr ohne Behebung der festgestellten Mängel ist an Bedingungen geknüpft.
- Leichte Mängel: Technische Mängel ohne bedeutende Auswirkung auf die Fahrzeugsicherheit sowie andere geringfügige Unregelmäßigkeiten. Das Fahrzeug muss nicht zwingend einer erneuten Untersuchung unterzogen werden, da nach vernünftigem Ermessen von einer unverzüglichen Behebung der festgestellten Mängel auszugehen ist.

kann dem Lenker die Weiterfahrt untersagt oder mit der Auflage erlaubt werden, binnen einer festzusetzenden Frist die festgestellten Mängel beheben zu lassen. Im

letzteren Fall ist die erfolgte Mängelbehebung der zuständigen Behörde im Rahmen einer besonderen Überprüfung gemäß § 56 KFG 1967 nachzuweisen.

Der dafür erforderliche Informationsfluss zwischen den Behörden in Österreich und den ausländischen Behörden (Zulassungsstaat) innerhalb der Europäischen Union ist durch standardisierte Meldewege im Wege eigens dafür benannter Kontaktstellen (in Österreich: Bundesanstalt für Verkehr) gewährleistet.

Im Zuge der technischen Fahrzeugkontrollen werden sämtliche Baugruppen der ausgewählten Fahrzeuge auf ihren technischen Zustand überprüft und vor Ort ein Gutachten zur Frage erstellt, ob die untersuchten Fahrzeuge verkehrs- und betriebssicher sind. Vor allem die folgenden Prüfpunkte werden kontrolliert:

- (1) Bremsanlage und Bauteile
- (2) Abgassystem
- (3) Abgastrübung (bei Dieselmotoren)
- (4) Abgase (Benzin-, Erdgas- oder Flüssiggasmotoren)
- (5) Lenkanlage
- (6) Leuchten, Beleuchtungs- und Signaleinrichtungen
- (7) Räder/Reifen
- (8) Aufhängung (sichtbare Mängel)
- (9) Fahrgestell (sichtbare Mängel)
- (10) Fahrtenschreiber (Einbau)
- (11) Geschwindigkeitsbegrenzer (Einbau)

Bei den Überprüfungen treten als häufigste Mängel insbesondere nicht oder nicht einwandfrei funktionierende Bremsanlagen, Schäden an der Achsaufhängung, der Bereifung, der Leuchten und Beleuchtung, Schäden an Fahrgestell und Rahmen sowie defekte Lenkanlagen auf.

Beispiele für festgestellte technische Mängel



Gefahr im Verzug: gebrochenes Federblatt



Gefahr im Verzug: abgelöster Reifen



Gefahr im Verzug: gebrochene Bremsscheibe



Gefahr im Verzug: gebrochene Federbalglagerung

Statistik 2011 – 2012

(Der Bundesanstalt für Verkehr werden gemäß § 58 Abs. 2b KFG 1967 die Daten zur Anzahl der kontrollierten Nutzfahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen und nach Zulassungsland und unter Angabe der Punkte, die kontrolliert und der Mängel, die festgestellt wurden, von den jeweiligen Landesbehörden übermittelt.)

	2011	2012
<u>Einsätze insgesamt</u>	<u>2.764</u>	<u>2.750</u>
<u>Geprüfte Fahrzeuge durch SV der BAV oder BL</u>	30.658	32.046
Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug	21,57 %	21,25 %
Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln	35,04 %	34,92 %
Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln	25,99 %	28,51 %
Anteil der Fahrzeuge mit keinen Mängeln	16,64	14,62 %
Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln	0,76	0,69 %
Anzeigen nach KFG, ADR, STVO, FSG, VO 561/06	70.858	70.869
Organmandate	12.892	13.553
<u>Aufteilung nach Herkunftsland:</u>		
1) <u>Geprüfte Fahrzeuge aus Österreich</u>	<u>19.463</u>	<u>20.747</u>
Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug	17,88	16,98 %
Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln	39,09	37,75 %
Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln	25,19	29,85 %
Anteil der Fahrzeuge mit keinen Mängeln	16,60	14,24 %
Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln	1,22	1,19 %
2) <u>Geprüfte Fahrzeuge aus der EU (excl. Ö)</u>	<u>10.109</u>	<u>10.291</u>
Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug	25,87	25,67 %

Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln	30,24	31,79 %
Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln	27,00	27,08 %
Anteil der Fahrzeuge mit keinen Mängeln	16,67	15,32 %
Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln	0,23	0,14 %
3) <u>Geprüfte Fahrzeuge aus Drittländern</u>	<u>1.086</u>	<u>1.008</u>
Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug	25,41	29,66 %
Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln	31,58	31,65 %
Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln	26,06	26,39 %
Anteil der Fahrzeuge mit keinen Mängeln	16,76	12,10 %
Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln	0,18	0,20 %
<i><u>Einsätze aufgeteilt nach Bundesländern:</u></i>		
Burgenland	290	273
Kärnten	224	267
NÖ	514	554
OÖ	211	174
Salzburg	212	202
Steiermark	426	414
Tirol	299	302
Vorarlberg	206	196
Wien	382	368

Wien, am 7. März 2013

Gerald Pöllmann

Bundesanstalt für Verkehr
1210 Wien, Trauzlgasse 1

Tel: +43 1 71162 659150, Fax: +43 1 71162 659099
bav@bmvit.gv.at <http://versa.bmvit.gv.at>

Seite 12 von 15

Anhang

Auszug KFG 1967:

„§ 58. Prüfung an Ort und Stelle

(1) Die Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich sich das Fahrzeug befindet, oder die ihr zur Verfügung stehenden Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes können jederzeit an Ort und Stelle den technischen Zustand und die Vorschriftsmäßigkeit eines Fahrzeuges oder seiner Teile und Ausrüstungsgegenstände überprüfen. Wird die Verkehrssicherheit durch die weitere Verwendung des Fahrzeuges gefährdet, so sind die Bestimmungen des § 57 Abs. 8 anzuwenden. Weist das Fahrzeug Beschädigungen auf, die gegenwärtig seine weitere Verwendung offensichtlich ausschließen, so ist dies der Behörde anzuzeigen.

(2) Die Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich sich ein Fahrzeug befindet, oder die ihr zur Verfügung stehenden Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes können jederzeit an Ort und Stelle prüfen, ob mit dem Fahrzeug mehr Lärm, Rauch, übler Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen verursacht werden, als bei ordnungsgemäßigem Zustand und sachgemäßem Betrieb unvermeidbar ist. Wird dabei festgestellt, dass mit dem Fahrzeug auf Grund unzulässiger, nicht genehmigter Änderungen oder auf Grund von schadhafte Teilen oder Ausrüstungsgegenständen unzulässig starker Lärm, Rauch, übler Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen verursacht werden, so sind bei Gefahr im Verzug, unbeschadet der Bestimmungen des § 44 Abs. 1 lit. a über die Aufhebung der Zulassung, der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln unverzüglich abzunehmen. Durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie können nähere Kriterien, wann Gefahr im Verzug anzunehmen ist und der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln abzunehmen sind, festgelegt werden.

(2a) Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2, N3, O3 und O4 sind 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 (technischen Unterwegskontrollen) zuzuführen. Das Ergebnis der Prüfung ist in einem Prüfbericht festzuhalten. Eine Durchschrift des Prüfberichtes ist dem Lenker auszuhändigen. Die Behörde hat schwerwiegende Mängel an einem Nutzfahrzeug, das Eigentum eines Gebietsfremden ist, insbesondere Mängel, auf Grund deren die Benutzung des Fahrzeugs vorläufig untersagt wurde, den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist oder in Verkehr gebracht wurde, auf der Grundlage des Musters des Prüfberichtes unbeschadet einer verwaltungsstrafrechtlichen Ahndung im Inland zu melden. Die Anzahl, Durchführung, Umfang und Dokumentation (Prüfbericht) dieser Prüfungen ist durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festzusetzen.

(2b) Die Behörde hat die erhobenen Daten zur Anzahl der kontrollierten Nutzfahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen und nach Zulassungsland und unter Angabe der Punkte, die kontrolliert und der Mängel, die festgestellt wurden, dem Landeshauptmann mitzuteilen. Der Landeshauptmann hat die

Bundesanstalt für Verkehr
1210 Wien, Trauzlgasse 1

Tel: +43 1 71162 659150, Fax: +43 1 71162 659099
bav@bmvit.gv.at <http://versa.bmvit.gv.at>

Seite 13 von 15

Berichte für das Bundesland zusammenzufassen und halbjährlich jeweils bis zum 31. August und 28. Februar einen Bericht über das vorhergehende Halbjahr der Bundesanstalt für Verkehr zur jährlichen Berichterstattung an den Nationalrat und zur Berichterstattung an die Kommission der Europäischen Union zu übermitteln.

(3) Kraftfahrzeuglenker,

1. die mit ihrem Fahrzeug mehr Lärm, Rauch, üblen Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen verursachen, als bei ordnungsgemäßem Zustand und sachgemäßem Betrieb unvermeidbar ist, oder

2. bei deren Fahrzeug die Wirksamkeit von Teilen und Ausrüstungsgegenständen, die für die Verkehrs- und Betriebssicherheit von Bedeutung sind, beeinträchtigt erscheint, haben das Fahrzeug auf Verlangen der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes an einem geeigneten, nicht mehr als 10 km von ihrem Weg zum Fahrziel entfernten Ort zur Prüfung gemäß Abs. 2 vorzuführen.

(4) Wurden im Zuge der Prüfung an Ort und Stelle (Abs. 1 bis 3) schwere Mängel (§ 57 Abs. 7) festgestellt, so ist für die Benützung der zur Verfügung gestellten Einrichtungen vom Zulassungsbesitzer unmittelbar ein Kostenersatz zu entrichten. Der Lenker des Kraftfahrzeuges gilt als Vertreter des Zulassungsbesitzers, falls dieser nicht selbst oder ein von ihm bestellter Vertreter bei der Überprüfung anwesend ist. Wird der Kostenersatz nicht ohne weiteres entrichtet, so ist der Kostenersatz von der Behörde vorzuschreiben. Der Kostenersatz fließt der Gebietskörperschaft zu, die den Aufwand für die zur Verfügung gestellten Einrichtungen zu tragen hat. Die Höhe dieses Kostenersatzes ist durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festzusetzen.“

Auszug Erlass BMVIT:

„.....BMVIT - II/ST4 (Rechtsbereich Kraftfahrwesen und Fahrzeugtechnik)

An

alle Landeshauptmänner

Wien, am 21.02.2008

Betreff: technische Unterwegskontrollen; Datenübermittlung an die BAV

Die Richtlinie 2000/30/EG sieht im Art. 6 einen zweijährigen Bericht der Mitgliedsstaaten an die Kommission vor, der aufgeschlüsselt nach Herkunftsland der kontrollierten Fahrzeuge die bei den Kontrollen festgestellten Mängel enthält.

Im Art. 7 Abs. 2 der Richtlinie 2000/30/EG ist von den Mitgliedstaaten gefordert, bei Fahrzeugen von anderen Mitgliedstaaten mit schweren technischen Mängeln eine Information auf Basis des Kontrollberichtes an die benannte Stelle im jeweiligen Herkunftsland zu übermitteln.

Gemäß Art. 7 Abs. 1 der Richtlinie 2000/30/EG benennt jeder Mitgliedstaat eine Kontaktstelle für den Informationsaustausch. Österreich hat die Bundesanstalt für Verkehr als Kontaktstelle

Bundesanstalt für Verkehr
1210 Wien, Trauzlgasse 1

Tel: +43 1 71162 659150, Fax: +43 1 71162 659099
bav@bmvit.gv.at <http://versa.bmvit.gv.at>

Seite 14 von 15

genannt.

Das Erfüllen dieser Vorgaben unter Verwendung des von der Europäischen Kommission vorgegebenen Berichtsmusters ist bei manueller Erfassung und Aufbereitung der notwendigen Daten nur unter immensem bürokratischen Aufwand möglich.

Im Rahmen der LKW-Kontroll-Plattform (LKP) wird für die zukünftige Datenerfassung und Datenübermittlung daher wie folgt vorgegangen:

1. Gutachten gemäß § 58 KFG 1967 und Kontrollberichte gemäß Richtlinie 2000/30/EG werden von den Sachverständigen ausschließlich mittels Programmsystem EBV elektronisch erstellt.

2. Die Länder übermitteln periodisch, per 10. des Folgemonats, die Datensätze der Gutachten und Kontrollberichte auf elektronischem Wege unter Verwendung der Exportfunktion „Export Anzeige KFG“ (siehe Anlage) an die Bundesanstalt für Verkehr.

(Datei per e-mail an kfz@bmvit.gv.at)

3. Die Bundesanstalt für Verkehr übernimmt die Aufgaben der nationalen Kontaktstelle und

3.1 fasst die übermittelten Datensätze zusammen,

3.2 erstellt den zweijährigen Bericht an die Europäische Kommission und

3.3 leitet die Information über Fahrzeuge mit schweren technischen Mängeln an die jeweilige Kontaktstelle des Zulassungslandes,

3.4 leitet einlangende Informationen über österreichische Fahrzeuge mit schweren technischen Mängeln an die zuständige Landesfahrzeugprüfstelle und die zuständige Bezirksverwaltungsbehörde zur Durchführung einer besonderen Überprüfung gemäß § 56 KFG 1967 weiter und

3.5 berichtet deren Ergebnis an die Kontaktstelle des berichtenden Mitgliedstaates.

4. Die Bundesanstalt für Verkehr fasst im Rahmen der LKP im so genannten Kontroll-Master-Plan die Ergebnisse der Kontrollen zusammen, wertet diese aus und bereitet sie für die Analyse im Rahmen der LKW-Kontroll-Plattform auf.

5. Auf Anfrage der Länder werden einzelne gesonderte Auswertungen von der Bundesanstalt für Verkehr durchgeführt und den Ländern zur Verfügung gestellt.

6. In Folge der Übermittlung der Informationen über Fahrzeuge mit schweren Mängeln durch die Bundesanstalt für Verkehr an die Kontaktstellen in den anderen Mitgliedsstaaten werden die Behörden von dieser Aufgabe entlastet.

Der Verpflichtung zur Information wird durch den Weg der Übermittlung des Datensatzes durch das Land an die Bundesanstalt für Verkehr und deren unter 3.3 beschriebenen Aufgabe nachgekommen. Die Behörde muss daher nicht noch zusätzlich die ausländische Stelle informieren....“.