



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abt IV/ST 4 (Rechtsbereich Kraftfahrwesen
und Fahrzeugtechnik)
Radetzkystraße 2
1030 Wien

BUNDESARBEITSKAMMER
PRINZ EUGEN STRASSE 20-22
1040 WIEN
T 01 501 65
www.arbeiterkammer.at
DVR 1048384

Ihr Zeichen	Unser Zeichen	Bearbeiter/in	Tel 501 65 Fax 501 65	Datum
BMVIT- 179.515/0002- IV/ST4/2012	UV/GSt/Hu	Ruziczka Richard	DW 2423 DW 2105	29.8.2012

Paket „Verkehrssicherheit“ der Europäischen Kommission

Dieses Paket beinhaltet Vorschläge der Europäischen Kommission (EK) zu zwei EU-Verordnungen und einer EU-Richtlinie:

- Durch die **EU-Verordnung über die regelmäßige technische Überwachung der Kfz und Kfz-Anhänger** sollen insbesondere die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen auf zwei- oder dreirädrige Kfz, auf leichte Kfz-Anhänger bis 3,5 t und auf Zugmaschinen mit einer bauartbedingten Geschwindigkeit über 40 km/h ausgedehnt werden, ältere Kfz sollen häufiger und Kfz mit hohem Kilometerstand jährlich geprüft werden, die zur Prüfung zu verwendende Ausrüstung soll bestimmte Mindestanforderungen erfüllen, festgestellte Mängel sollen nach harmonisierten Regeln hinsichtlich ihres Risikos für die Straßenverkehrssicherheit beurteilt werden, die Prüfer, die die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung durchführen, sollen über bestimmte Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen und ordnungsgemäß ausgebildet sein und die Ergebnisse der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen einschließlich der Informationen über den Kilometerstand der Fahrzeuge sollen in nationalen Registern erfasst werden.
- Der Vorschlag für eine **EU-Verordnung über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen**, soll künftig auch leichte Nutzfahrzeuge und deren Anhänger einbeziehen. Weiters soll jedes Jahr ein bestimmter Prozentsatz der zugelassenen Nutzfahrzeuge inspiziert werden, die Auswahl der Fahrzeuge soll so erfolgen, dass sie sich nach dem Risikoprofil der Betreiber richtet und auf Unternehmen mit hohem Risikopotenzial abzielt. Es sollen besser ausgearbeitete Unterwegskontrollen mit Prüfgeräten durchgeführt werden, entweder von mobilen Kontrolleinheiten oder von Prüfstellen in unmittelbarer Nähe. 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 Prüfer 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.

- Bei der **EU-Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge** geht es darum, neue Kriterien für Entzug und Annullierung von Zulassungen festzulegen. Durch den Entzug der Zulassung soll gewährleistet werden, dass Fahrzeuge, die aufgrund gefährlicher Mängel eine unmittelbare Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellen, nicht am Straßenverkehr teilnehmen dürfen, bis sie eine weitere Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung bestanden haben; darüber hinaus soll ein gewisser Automatismus eingeführt werden, durch den die ursprüngliche Zulassung von Fahrzeugen, die in einem anderen Mitgliedsstaat neu zugelassen werden, automatisch annulliert wird, um parallele Zulassungen desselben Fahrzeugs in verschiedenen Mitgliedsstaaten zu vermeiden. Mit dem Vorschlag soll ferner die Einrichtung elektronischer Zulassungsregister eingeführt werden, die sämtliche mit der Zulassung von Fahrzeugen verbundenen Angaben enthalten. Das Register soll zur Weiterverfolgung im Anschluss an die Mitteilung der Ergebnisse der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung sowie der Neuzulassung und der Verschrottung eines Fahrzeugs dienen.

Seitens der Bundesarbeitskammer (BAK) werden die Vorschläge der EU-Kommission grundsätzlich begrüßt, weil sie geeignet erscheinen, zu den Zielsetzungen beizutragen, die auf eine Reduzierung der Anzahl der Todesopfer, die auf technische Mängel zurückzuführen sind, gerichtet sind, sowie auf eine Verringerung der Emissionen von Treibhausgasen und Luftschadstoffen im Straßenverkehr; durch die neuen Maßnahmen sollen aufgrund technischer Mängel besonders umweltbelastende Fahrzeuge leichter erkannt und aus dem Verkehr gezogen werden. Die Erweiterung des Anwendungsbereichs und die Anhebung der Anforderungen für die technische Überwachung und für Unterwegskontrollen sowie die Schaffung eines geeigneten Rahmens für die Weitergabe von Informationen werden von der BAK befürwortet.

Darüber hinaus ist für die BAK auch nachvollziehbar, dass von den zur Auswahl gestellten und bewerteten Optionen die Variante 3b bezüglich der Kosten-Nutzen-Relation von Seiten der EK bevorzugt wurde. Diese enthält die Anhebung der Mindeststandards für die technische Überwachung und die Unterwegskontrollen, die Erhöhung der Prüffrequenz, die Einbeziehung zusätzlicher Fahrzeugklassen (zB Motorräder, leichte Anhänger) und auch das für die Umsetzung erforderliche zusätzliche Personal mit verbesserter Qualifikation auf allen Ebenen.

Zu einzelnen konkreten Bestimmungen nimmt die BAK wie folgt Stellung:

Zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die regelmäßige technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG:

Österreich hat hinsichtlich der wiederkehrenden technischen Überprüfung von Kfz in Europa sicherlich ein hohes Sicherheitsniveau. Grundsätzlich ist festzustellen, dass durch den Verordnungsentwurf keine gravierenden Änderungen der österreichischen Rechtslage zu erwarten sind. Allerdings waren die bisherigen EU-weiten Regelungen in einer Richtlinie enthalten, nunmehr sollen sie in einer EU-Verordnung neu zusammengeführt werden, die unmittelbar in den Mitgliedsstaaten, dh ohne weitere Umsetzung zur Anwendung kommen soll. Da es mit Ausnahme von Art 2 Abs 3 keine Bestimmung gibt, wonach Mitgliedsstaaten strengere nationale Vorschriften beibehalten können, scheinen einzelne Regelungen doch einen Änderungsdruck auf die Rechtslage in Österreich zu bewirken. (Darüber hinaus lässt Art 2 Abs 3 strengere nationale Normen nur für historische Kfz, für Kfz der Streitkräfte und der Einsatzdienste, für Kfz der Land- und Forstwirtschaft bis 40 km/h und Spezialfahrzeuge des Zirkus- oder Schaustellergewerbes bis 40 km/h zu.)

Die BAK vertritt daher die Auffassung, dass in die gegenständliche Verordnung eine generelle Artikelbestimmung aufgenommen werden sollte, wonach national an strengeren Bestimmungen festgehalten werden kann.

Zu Art 2 Abs 1:

Die Erweiterung des Anwendungsbereiches der Verordnung auf Pkw (Fahrzeugklasse M₁), auf Anhänger und Sattelanhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 t (Fahrzeugklassen O₁ und O₂), auf zwei- und dreirädrige Kfz (Fahrzeugklassen L1e bis L7e) und auf Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h (Fahrzeugklasse T5) ist ausdrücklich zu begrüßen.

Zu Art 5:

Wie eingangs erwähnt, ergeben sich hier Unterschiede zur österreichischen Rechtslage, da die Bestimmungen des vorliegenden Entwurfes teils strenger, teils weniger streng sind; da es sich jedoch hier um eine EU-Verordnung handelt, würden die nationalen Regelungen eine Änderung erfahren müssen.

Gemäß Artikel 5 Abs 1 ist die erste Prüfung der Verkehrs- und Betriebssicherheit für zwei- und dreirädrige Kfz (Fahrzeugklassen L1e bis L7e) vier Jahre nach der Erstzulassung, dann nach zwei Jahren und später jährlich vorgesehen. Nach strengerem, österreichischem Kraftfahrzeuggesetz (KFG) ist die wiederkehrende Begutachtung (§ 57a) für diese Fahrzeuge in jährlichem Rhythmus vorgesehen. Ähnliches gilt auch für Pkw der Klasse M₁, für die der Verordnungsentwurf eine erstmalige Überprüfung vier Jahre nach der Erstzulassung, das KFG jedoch drei Jahre, vorsieht.

Strenger als in Österreich soll allerdings der genaue Zeitpunkt der Überprüfung in Art 5 Abs 3 geregelt werden: Der Verordnungsvorschlag sieht vor, dass die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung innerhalb eines Zeitraums durchzuführen ist, „der ab dem Beginn des Monats vor dem Monat der Erstzulassung, bis zum Ende des zweiten auf dieses Datum folgenden Monats läuft“. Laut KFG kann die wiederkehrende Begutachtung „in der Zeit vom Beginn des dem vorgesehenen Zeitpunkt vorausgehenden Kalendermonates bis zum Ablauf des vierten darauffolgenden Kalendermonates vorgenommen werden.“

Die BAK spricht sich dafür aus, dass die bewährten nationalen Bestimmungen des KFG weiter ungeändert beibehalten werden können. Es sollte daher darauf eingewirkt werden, dass der Verordnungsentwurf der EK in den genannten Punkten dem KFG angepasst wird oder aber – wie bereits oben erwähnt – den Mitgliedsstaaten eine Möglichkeit durch die Verordnung eingeräumt wird, an strengeren nationalen Bestimmungen festzuhalten, so dass die Verordnung nur einen Rahmen mit möglichst hohem Sicherheitsniveau vorgibt. Ähnliches gibt es auch im Bereich der EU-Bestimmungen zu den Lenk- und Ruhezeiten.

Art 5 Abs 2, wonach bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (Fahrzeuge der Klassen M₁ oder N₁) die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung jährlich durchgeführt wird, wenn sie bereits bei der ersten Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung nach der Erstzulassung (also nach vier Jahren) einen Kilometerstand von 160.000 km aufweisen, wird ausdrücklich begrüßt. Gemäß den vorherigen Ausführungen müsste jedoch für Österreich eine Anpassung auf drei Jahre und 120.000 km erfolgen.

Zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG:

Grundsätzlich wird seitens der BAK die Ausdehnung des Anwendungsbereichs auf leichte Nutzfahrzeuge (Fahrzeugklasse N₁) und leichte Anhänger (Fahrzeugklasse O₁) in Art 2 Abs 1 ebenso begrüßt wie die Festlegung eines bestimmten Prozentsatzes der zugelassenen Nutzfahrzeuge, die jährlich durch die technischen Unterwegskontrollen in den einzelnen Mitgliedsstaaten erfasst werden sollen (Art 5). Der einschränkende Satz in der Begründung des Vorschlages, wonach „die Anzahl, die diesem angestrebten Prozentsatz entspricht, nicht über der Anzahl der in der Union bereits ausgeführten Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen liegen“ darf, ist nach Ansicht der BAK ersatzlos zu streichen: Er steht in Widerspruch zum Ziel, durch aktualisierte, harmonisierte Bestimmungen mehr Straßenverkehrssicherheit und besseren Umweltschutz zu bewirken. Werden bestehende Normen besser eingehalten, sollten Kontrollbehörden frei entscheiden können, die Anzahl der Kontrollen zurückzunehmen oder auch nicht; eine Beschränkung der Anzahl der Kontrollen nach oben im Vorhinein, wird als kontraproduktiv angesehen.

Darüber hinaus lehnt die BAK auch die vorgeschlagene Reduktion der allgemeinen Kontrolldichte zugunsten eines Kontrollsystems mit ausschließlicher Orientierung an Unternehmen von hohem Risikopotential ab. Die Einschätzung der EK, dass man mit dieser Systemänderung europaweit 2,3 Mio Kontrollen von ohnehin gut instand gehaltenen Fahrzeugen vermeiden könnte – womit sich die Verkehrsunternehmen angeblich 80,4 Mio Euro einsparen – ist nach Einschätzung der BAK ein Trugschluss. Denn erst die hohe Kontrolldichte motiviert die Verkehrsunternehmen, ihre Fahrzeuge gut instand zu halten; eine Verringerung hätte bereits mittelfristig massiv negative Auswirkungen auf den technischen Zustand der Fahrzeuge und in weiterer Folge auf die Verkehrssicherheit. Um auch in Zukunft die Verkehrssicherheit aufrechterhalten bzw verbessern zu können, ist es unabdingbar, sowohl eine entsprechende allgemeine Kontrolldichte als auch einen risikoorientierten Kontrollansatz zur Anwendung zu

bringen. Im Übrigen lässt die EK außer Acht, dass Unternehmen mit hohem Risikopotential nur auf Basis einer hohen allgemeinen Kontrolldichte herausgefiltert werden können.

Zu Art 5:

Nach diesem Vorschlag soll die Gesamtzahl der Unterwegskontrollen „mindestens 5 % der Gesamtzahl der Fahrzeuge gemäß Artikel 3 Absatz 1“ entsprechen, „die in seinem Gebiet zugelassen sind“. In Art 3 Abs 1 wird der Begriff „Fahrzeug“ sehr allgemein definiert – somit würde sich die derzeitige Formulierung auf 5 % aller in einem Mitgliedsstaat zugelassenen Kfz und Anhänger beziehen. Laut Begründung zum Vorschlag und Erwägungsgrund 7, soll der Prozentsatz jedoch in Bezug auf die in einem Mitgliedsstaat zugelassenen Nutzfahrzeuge stehen.

Nach Ansicht der BAK sollte daher auf Art 2 Abs 1 verwiesen werden und ein proportionaler Bezug zu den dort erwähnten Fahrzeugklassen hergestellt werden.

Zu Art 13:

Gemäß dieser Bestimmung „kann“ ein Prüfer an einem Fahrzeug eine Kontrolle der Ladungssicherung gemäß Anhang IV bei Unterwegskontrollen vornehmen.

Nachdem mangelnde Ladungssicherung erheblichen Einfluss auf die Verkehrssicherheit hat und Verstöße in diesem Bereich auch statistisch zu den häufigsten Verkehrsdelikten zählen, spricht sich die BAK dafür aus, dass bei Unterwegskontrollen auch Kontrollen der Ladungssicherung durchzuführen sind; eine Kann-Bestimmung in diesem Bereich reicht nicht aus.

Zum Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge:

Zu Art 1:

Grundsätzlich wird festgestellt, dass die Nummerierung der Änderungen der RL 1999/37/EG fehlerhaft ist: Es gibt zweimal die Ziffer 3.

Zu Z 3 (Art 3a neu):

Es müsste sich richtigerweise um Z 4 handeln.

In Abs 1 Unterabs 2 scheint insbesondere der zweite Satz („Nach bestandener Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung lässt die zuständige Behörde das Fahrzeug unverzüglich erneut zum Straßenverkehr zu.“) mit der neuen Definition des Begriffes „Entzug der Zulassung“ in Art 2 lit e in Widerspruch zu stehen. Dort ist vorgesehen, dass es sich dabei um einen begrenzten Zeitraum handelt, „nach dessen Ablauf kein erneutes Zulassungsverfahren erforderlich ist“. Nur nach einer „Annullierung der Zulassung“ (Art 2 lit f neu) ist ein erneutes Zulassungsverfahren erforderlich.

Nach Ansicht der BAK wäre eine diesbezügliche Klarstellung im neuen Art 3a notwendig.

Zu Z 5 (Art 7 Abs 2 neu):

Es müsste sich richtigerweise um Z 6 handeln.

In diesem Absatz wird generell auf die vorliegende Richtlinie selbst verwiesen. Irrtümlich dürfte jedoch der Begriff „Verordnung“ verwendet worden sein; dies müsste korrigiert werden.

Mit freundlichen Grüßen

Herbert Tumpel
Präsident

Werner Muhm
Direktor