

WKÖ-Stellungnahme zum EU-Verkehrssicherheitspaket

Die Wirtschaftskammer Österreich nimmt zum EU-Paket „Verkehrssicherheit“ wie folgt Stellung und hält gleichzeitig mit Bedauern fest, dass keinem der drei Vorschläge eine Zustimmung erteilt werden kann:

Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen (SWD(2012) 207 final)

Die Wirtschaftskammer Österreich hat sich regelmäßig positiv für Initiativen, die die Hebung der Verkehrssicherheit behandeln, ausgesprochen. Auch befürworten wir Maßnahmen die eine Harmonisierung innerhalb der gesamten EU begünstigen. Wir vertreten jedoch die Ansicht, dass diese Maßnahmen

- keinen überzogenen bürokratischen Aufwand für unsere Mitgliedsbetriebe nach sich ziehen dürfen,
- tatsächlich auch EU-weit umgesetzt werden,
- ihre Anwendung gleichmäßig und ohne Diskriminierung vorgenommen wird, sowie
- zielgerichtet und erfolgversprechend sind.

Diese Kriterien sind mit den vorliegenden Vorschlägen nicht erfüllt worden. Zwar wird einerseits darauf hingewiesen, dass der Anteil der Fahrzeuge, die Mängel aufweisen und trotzdem im täglichen Verkehr verwendet werden, „vermutlich bei 10 %“ liegt, gleichzeitig wird nicht nachgewiesen, wie hoch der tatsächliche Anteil an Unfällen ist. Der in den Unterlagen angegebene „Schätzwert von 6 %“ ist nicht nachvollziehbar, da er zB für Österreich deutlich unter 2 % liegt. Das Ziel der EU, bis 2020 die Verkehrstoten zu halbieren, ist ein wünschenswertes Ziel, jedoch sind die vorgeschlagenen Maßnahmen im Hinblick auf dieses Ziel nicht effizient. Weiters muss darauf verwiesen werden, dass die Fahrzeugüberprüfung zahlreiche technische Punkte beinhaltet und nicht nur Aspekte des Umweltschutzes. Die hier dargestellte Wertigkeit entspricht somit nicht der Realität (siehe Punkt 3 der Erwägungsgründe).

In Bezug auf die Folgenabschätzung ist darauf hinzuweisen, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen zu erheblichen Kostensteigerungen nicht nur bei unseren Mitgliedern führen werden, wobei sich die Frage stellt, welcher Mehrwert geschaffen wird. Ob die unter 5. angesprochene gesteigerte Sicherheit im Straßenverkehr tatsächlich erreicht wird, wird von unserer Seite her bezweifelt. Dies gilt auch für den Aspekt der Umweltschäden, da heute schon diesbezüglich negativ auffallende Fahrzeuge im Straßenverkehr von den Kontrollorganen stillgelegt werden können. Dem vorgebrachten Aspekt der zusätzlichen Beschäftigung kann nicht gefolgt werden, hierfür gibt es auch keine Begründung. Der Gesichtspunkt der qualitativ besseren Statistiken ist sicher zu begrüßen. Der damit verbundene Kostenaufwand kann jedoch nicht zu Lasten der Verkehrsteilnehmer gehen.

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (COM (2012) 380 final)

Wie schon vorher ausgeführt, vertritt die Wirtschaftskammer Österreich die Meinung, dass eine Harmonisierung des Sicherheitsstandards innerhalb der EU zu begrüßen ist. Wir weisen jedoch darauf hin, dass das derzeitige technische Überprüfungs-niveau in Österreich, aber auch in Deutschland, einen für die EU überdurchschnittlich hohen Standard aufweist. Daher vertreten wir die Ansicht, dass diejenigen EU-Staaten, die noch nicht Überprüfungsmechanismen für die auf ihren Straßen zugelassenen Kraftfahrzeuge eingeführt haben, die dem deutschen und österreichischen Niveau entsprechen, erst Maßnahmen zu setzen haben, die die Erreichung dieses Niveaus der beiden vorgenannten Länder sicherstellt. Wenn dieses „dann gemeinschaftliche Niveau“ vorhanden ist, kann aus unserer Sicht über eine weitere Verschärfung der Standards gesprochen und entschieden werden. Die bisherigen EU-Dokumente (Richtlinie 2009/40/EU, Richtlinie 2010/48/EU sowie die Empfehlung 2010/378/EU) haben das hohe österreichische Niveau begründet. Das derzeitige Qualitätsgefälle innerhalb der EU zeigt jedoch deutlich, dass andere Mitgliedstaaten in Bezug auf die Umsetzung der vorgenannten Dokumente noch nicht so weit fortgeschritten sind.

Die zusätzlich geforderte Ausrüstung und weiteren Ausbildungen der Fahrzeugprüfer stellen eine Überstrapazierung der in Österreich gültigen und bereits vorhandenen hohen Standards dar. Der Vorschlag würde zusätzliche Investitionen für technische Einrichtungen und auch die Erhöhung der Schulungsintervalle für geeignete Personen verursachen (+ 165.000 Schulungstage). Diese zusätzlichen Kosten wirken sich für den Zulassungsbesitzer wesentlich auf die Preise der periodischen Fahrzeugüberprüfung aus und haben darüber hinaus keinen Einfluss auf die Straßenverkehrssicherheit.

Weiters ist darauf hinzuweisen, dass die vorgeschlagene Form dieser Verordnung jedoch auch deshalb von uns abgelehnt wird, da die Kommission eine delegierte Durchführungsbefugnis für wesentliche Teile der Verordnung erhält. Es besteht die Gefahr, dass sich die periodische Fahrzeugüberprüfung praxisfremd entwickelt.

Abschließend ist anzumerken, dass die Verfasser dieses Vorschlages offensichtlich für die Erstellung der Verordnung keine gesicherten Datengrundlagen vorliegen haben. Immer wieder wird in den Erwägungsgründen der Begriff „schätzungsweise“ verwendet. Dies wird als Indiz für das Fehlen von belastungsfähigen Daten gewertet.

Zu den einzelnen Bestimmungen:

Zu Artikel 2 - Anwendungsbereich:

Es fehlt eine Begründung, warum nicht generell alle zum Verkehr zugelassenen Fahrzeuge mit einer Bauartgeschwindigkeit mit mehr als 25 km/h zu überprüfen sind. Soll der Wille zur Hebung der Verkehrssicherheit ernst gemeint sein, sind unserer Meinung nach so viele Fahrzeuggruppen wie nur möglich in die kontinuierliche Überprüfung einzubeziehen.

Zu Artikel 3 - Begriffsbestimmungen:

Die hier vorgeschlagene Begriffsdefinition ist missverständlich. Wenn vierrädrige Fahrzeuge auch gemeint sind, dann ist der Begriff „zwei- oder dreirädriges Kraftfahrzeug“ nicht umfassend genug gewählt.

Zu Artikel 5 - Prüfungsdatum und -häufigkeit:

Die hier angegebenen Prüfintervalle stehen zum Teil im Widerspruch zu den davor gebrachten Erwägungen (siehe Nr. 7). Überlegungen der Experten, generell eine jährliche periodische Fahrzeugüberprüfung für alle Fahrzeugklassen - ausgenommen die Fahrzeugklassen M1, O1 und historische Kfz - vorzuschlagen, wird nicht widersprochen. Problematisch ist die angedachte Verkürzung der Überprüfungszeiträume bei älteren KFZ. Derzeit ist der Zeitraum gem. § 57 a KFG ein Jahr. Die Überprüfung ist lediglich eine technische Momentaufnahme am jeweiligen Stichtag. Es ist bei der Überprüfung nicht gewährleistet, dass wenige Tage nach der Überprüfung ein technisches Gebrechen auftreten kann.

Die Bekämpfung der Manipulation von Kilometer-Zählern ist wünschenswert, allerdings kann durch die Veränderung des Km-Standes noch keine Aussage über den technischen Zustand eines KFZ getätigt werden.

Die Toleranzfrist in Österreich von sechs Monaten hat sich seit Jahrzehnten aus technischer, praktischer und kundenfreundlicher Sicht bewährt und sollte beibehalten werden. Eine Verkürzung wird nicht befürwortet.

Eine in Österreich praxiserprobte Stichtagsverlegung muss gegeben sein, um den Anforderungen von Fahrzeugen im Flottenbetrieb oder bei nicht ganzjährig zugelassenen Fahrzeugen (zB Wohnmobil, Zweirad oder Historische) gerecht zu werden. Diesbezüglich fehlt eine Bestimmung.

In Abs. 4 wird eine „schwere“ Beschädigung angesprochen, hier fehlt die Definition, was „schwer“ bedeutet.

Abgelehnt wird der Umstand, dass die Änderung des Inhabers der Zulassungsbescheinigung zu einer Fahrzeugüberprüfung führen soll. Der Wechsel der Eigentumsverhältnisse ist kein Verkehrssicherheitsaspekt.

Zu Artikel 7 - Bewertung von Mängeln:

Die hier vorgeschlagene Mängelkatalogisierung (vergleiche Abs. 2) ist sprachlich zu ungenau und daher abzulehnen. Mit der Wortfolge „andere bedeutendere Unregelmäßigkeiten“ öffnet man der Willkür Tür und Tor.

Die Verantwortung über den Entzug einer Zulassung obliegt der Exekutive und nicht den Prüforganen der periodischen Fahrzeugüberprüfung.

Zu Artikel 8 - Prüfbescheinigung:

In Abs. 3 wird ein Zeitraum von 36 Monaten für die Datenarchivierung festgeschrieben. Es stellt sich die Frage warum dieser Zeitraum nicht mindestens 48 Monate (im Hinblick auf Artikel 5 Abs. 1) sein sollte, da die Behörde von der Neuzulassung eines fabrikneuen Fahrzeuges auch wissen muss.

Die Aufbewahrung der Prüfbescheinigungen muss sich zumindest nach dem Intervall der periodischen Fahrzeugüberprüfung richten. Durch die elektronische Speicherung der Prüfbescheinigung ist eine physische Vorlage obsolet (siehe Artikel 5).

Wie ist Abs. 5 zu verstehen? Bei einer Erstzulassung im Ausland ist diese Behörde zu informieren oder die innerstaatliche Behörde, die für die derzeitige Zulassung des Fahrzeuges relevant ist?

Weiters ist sicherzustellen, dass eine EU-weit einheitliche Kennzeichnung der nächsten periodischen Fahrzeugüberprüfung am Fahrzeug von außen gut sichtbar angebracht ist. Damit erübrigt sich das Mitführen der Prüfbescheinigung.

Zu Artikel 9 - Weiterverfolgung von Mängeln:

Eine Weiterverfolgung von Mängeln - wie in der vorliegenden Formulierung dargestellt - wird abgelehnt.

Die Verantwortung über den Entzug einer Zulassung obliegt der Exekutive und nicht den Prüforganen der periodischen Fahrzeugüberprüfung. Daher wird der Textvorschlag abgelehnt.

Zu Artikel 11 - Prüfeinrichtungen und -geräte:

Die in Anhang V beschriebenen zusätzlichen Prüfeinrichtungen Nr. 10 (Wirksamkeit Stoßdämpfer), Nr. 11 (Schallpegelmessgerät) und Nr. 17 (OBD-Lesegerät) sind nicht notwendig, da deren Aussagekraft aus technischer Sicht keinen Sicherheitsgewinn mit sich bringen.

Darüber hinaus bedeuten zusätzliche Prüfgeräte nicht nur zusätzliche Investitionen, sondern auch zusätzliche Prüfpositionen und somit zusätzliche Arbeitszeit, was sich wiederum auf die Kosten der periodischen Fahrzeugüberprüfung für den Zulassungsbesitzer auswirkt.

Eine Kalibrierung (anstatt der Eichung) wird ausdrücklich begrüßt, da dies Kosten gegenüber der Eichung einspart. Da sich jedoch der Kalibrierungsintervall nach Herstellerangaben (Artikel 11 Abs. 3) mit den Vorgaben in Anhang V Abs. II widersprechen könnte, ist jedenfalls ein Mindestintervall von 12 Monaten - auch für Kraft- und Abgasmessungen - der Praxis entsprechend vorzusehen.

Zu Artikel 12 - Prüfer:

Die Prüferausbildung zur „geeigneten Person“ ist in Österreich seit 2001 zertifiziert und hat sich bestens bewährt. Eine Erhöhung und Intensivierung des Schulungsintervalls entspricht nicht der technischen und rechtlichen Entwicklung und wirkt sich lediglich negativ auf die Kosten der periodischen Fahrzeugüberprüfung für den Zulassungsbesitzer aus.

Geeignete Personen agieren als technische Sachverständige im Auftrag der Behörde und somit weisungsfrei und unabhängig. Es besteht schon heute kein Interessenskonflikt im beschriebenen Sinn. Daher ist von dieser Formulierung abzusehen.

Zu Artikel 16 - Ausschuss für die technische Überwachung:

Für den vorgeschlagenen Ausschuss ist es unabdingbar, dass mindestens 50 % der Mitglieder Personen aus dem praktischen Prüfwesen (Prüfalltag) sind.

Grundsätzlich wird das Instrument des Prüfverfahrens nach Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 als nicht geeignet angesehen, da die Möglichkeit der nationalen Stellungnahme zu zukünftigen Entwürfen, die diese Verordnung und deren Anhänge ändern sollen, nicht gegeben ist.

Zu Artikel 17 - delegierte Rechtsakte:

Wir verweigern die Zustimmung zu dieser Delegation, da die Kommission hier ohne weitere Kontrolle Änderungen dieser Verordnung beschließen kann. Außerdem ist nicht sichergestellt,

dass die von der Kommission getroffenen Entscheidungen den Erfordernissen der Praxis tatsächlich entsprechen.

Zu Artikel 18 - Ausübung der Befugnisübertragung:

Wir verweisen auf unsere ablehnende Stellungnahme zu Artikel 17.

Zu Artikel 19 - Sanktionen:

Wir lehnen die Diktion des Abs. 2 ab, da dies zu unterschiedlichen Auslegungen bzw. Bestimmungen in den einzelnen Mitgliedstaaten führt. Da wir die Ansicht vertreten, dass Sanktionen einheitlich sein sollten, fordern wir die Kommission auf, hier klare Vorgaben zu definieren, um eine EU-weite Harmonisierung sicher zu stellen.

Zu den Anhängen:

Anhang II - Mindestanforderung an die Inhalte und Methoden der Prüfung, sowie

Anhang III - Anforderung für die Bewertung von Mängeln an Fahrzeugen

wird durch den mitversendeten Textvorschlag ersetzt.

Zu Anhang V - erforderliche Geräte für die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung:

Die Geräte 12 (4-Gas-Tester) und 13 (Gerät zur Messung des Absorptionskoeffizienten) sind nicht für die Fahrzeugklasse L anzuwenden.

Für landwirtschaftliche Fahrzeuge bis zu 3500 kg ist das Gerät 7 (Prüfeinrichtung für Luftbremssysteme) vorzusehen.

Vorschlag für Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (COM (2012) 381 final)

Die Vorschläge des Vorschlag COM (2012) 381 final zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge werden gänzlich abgelehnt.

Die Verantwortung über den Entzug einer Zulassung obliegt der Exekutive und nicht den Prüfvorgängen der periodischen Fahrzeugüberprüfung.

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 (COM (2012) 382 final)

Unterwegskontrollen sind sinnvoll und stellen ein geeignetes Instrument dar, „problematische Fahrzeuge“ in Bezug auf ihren technischen Zustand, ihre Ladung und im Hinblick auf die einzuhaltenden Vorschriften zur Verkehrssicherheit „aus dem Verkehr zu ziehen“.

Werden diese Unterwegskontrollen im Gesamteuropa nach einheitlichen Grundsätzen durchgeführt, sind sie auch ein Garant für eine gewisse Wettbewerbsgleichheit. Die dazugehörigen Vorschriften dürfen jedoch nicht dazu führen, dass Unterwegskontrollen sehr lange andauern, insbesondere bei Fahrzeugen wo es keine Beanstandungen gibt, da geplante Fahrtziele aufgrund der Lenkzeitbestimmungen dann nicht mehr erreicht werden können. Bestimmungen zu Unterwegskontrollen sollen auch kein Instrument darstellen, demnach zu Kontrollierende diskriminierend behandelt werden können. Mit den Vorschriften zur Unterwegskontrolle ist auch sicherzustellen, dass die effiziente Fahrzeugkontrolle zielgerichtet und so korrekt abläuft, dass alle relevanten Daten sowohl der Behörde, wie auch den Kontrollierten - auch für einen späteren Einspruch im ordentlichen Rechtsverfahren - zur Verfügung stehen.

Grundsätzlich ist weiters darauf zu achten, dass auch Strafen nach einem einheitlichen Maßstab und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verhängt werden.

Die Schaffung von Anreizen (wie zB Fördermaßnahmen) zur Schulung von Fahrzeuglenkern auf freiwilliger Basis wäre grundsätzlich zu begrüßen. Der beste Weg zu mehr Verkehrssicherheit führt über die Hebung des Unrechtsbewusstseins und über eine Schulung für entsprechendes Verhalten im Straßenverkehr. Hierzu gibt es jedoch im Entwurf keine Aussagen.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Aspekte müssen wir jedoch feststellen, dass der vorgeschlagene Verordnungsentwurf diesen Überlegungen nicht gerecht wird. Er wird seitens der WKÖ daher auch nicht befürwortet.

Wir erlauben uns zu den einzelnen Artikeln wie folgt Stellung zu nehmen:

Zu Artikel 2 - Anwendungsbereich:

In Abs. 1, zweiter Spiegelstrich, wird die Diktion „in der Regel“ verwendet. Dies ist zu streichen, da Fahrzeuge der Güterbeförderung für die Personenbeförderung nicht zugelassen sind.

Warum sind Fahrzeuge der Klasse T nicht ebenso im Anwendungsbereich einbezogen? Mit diesen werden zum Teil schwer beladene Anhänger im landwirtschaftlichen Bereich gezogen und sind natürlich auch entsprechend zu kontrollieren.

Zu Art. 6 Risikoeinstufungssystem:

Wir lehnen die Kombination von Unterwegskontrollen mit dem System der Risikoeinstufung ab. Dies kann zu einer unsachgemäßen Verknüpfung mit der Prüfung der Zuverlässigkeit im Gewerberecht führen. Bei Wegfall der Zuverlässigkeit ist die Entziehung der Berechtigung möglich. Dies trifft ausschließlich die konzessionierten Güterbeförderungs- bzw. Personenbeförderungsunternehmungen. In letzter Konsequenz bedeuten häufige Unterwegskontrollen auch einen weiteren Gefährdungstatbestand für das zugrundeliegende Gewerberecht (Konzession); was abzulehnen ist.

Zusätzlich weisen wir darauf hin, dass Strafbescheide nur dann bei der Risikoeinstufung und der darauf eventuell folgenden Eintragung ins Verkehrsunternehmensregister berücksichtigt werden dürfen, wenn sie in Rechtskraft erwachsen sind. Eine Eintragung ohne Rechtskraftvorbehalt darf nicht möglich sein. Dies käme einer Vorverurteilung gleich und widerspricht tragenden rechtsstaatlichen Prinzipien.

Zu Artikel 7 - Zuständigkeiten:

Es stellt sich die Frage, warum gemäß Abs. 1 die Prüfbescheinigung über die letzte technische Überwachung mitgeführt werden muss, wenn darüber ein elektronisches System zur entsprechenden Datenerfassung in den Mitgliedstaaten aufgebaut ist.

Um unnötigen Verwaltungsaufwand für Unternehmen zu vermeiden, sollte die generelle Verpflichtung, die Prüfbescheinigung der letzten Unterwegskontrolle im Fahrzeug mitzuführen, eingeschränkt werden. Nur die Prüfbescheinigung einer Unterwegskontrolle während dieser betreffenden Fahrt wäre mitzuführen.

Abs. 3 ist geeignet den Vermieter/Leasingunternehmer eines Fahrzeuges insbesondere bei einer länger andauernden Überlassung aus der Pflicht zu nehmen, das Fahrzeug technisch in Ordnung zu halten. Primär ist es wohl Angelegenheit des Zulassungsbesitzers, dafür zu sorgen, dass das von ihm weitergegebene Fahrzeug den technischen Bestimmungen entspricht.

Zu Artikel 8 - Prüfer:

Wir vermissen, ebenso wie im Kommissionsvorschlag COM 2012(380) final beschrieben, Anforderungen an die Prüfer über ihr Vorwissen/Ausbildung/Weiterbildung. Vielmehr ist darauf zu achten, dass diese Personen ein umfassenderes Wissen aufweisen sollten wie ihre „ortsgebundenen Kollegen“.

Zu Artikel 9 - Auswahl der Fahrzeuge für die anfängliche Unterwegskontrolle:

Die hier vorgestellte Diktion widerspricht dem Grundsatz der Gleichheit vor dem Gesetz.

Zu Artikel 10 - Inhalt und Verfahren der Unterwegskontrollen:

Es stellt sich die Frage, wie weit der Prüfer früher festgestellte Mängel in Bezug auf ihre Behebung zu kontrollieren hat. Wenn Mängel vorhanden sind, die nicht die Verkehrssicherheit beeinflussen, besteht auch nicht sofort der Anspruch, diese beseitigen zu müssen. Daher muss die in Abs. 1 gewählte Diktion jedenfalls konsequenzlos sein.

Beim dritten Absatz fehlt die Ziffer „3“.

Zu Artikel 11 - Prüfeinrichtungen:

Wir vermissen einen vierten Absatz, der sicherstellt, dass gemäß Herstellerangaben die entsprechenden Prüfeinrichtungen regelmäßig zu kalibrieren sind (vgl. dazu Vorschlag COM (2012) 380 final, Artikel 11 Abs. 3).

Zu Artikel 12 - Bewertung von Mängeln:

Wir verweisen auf unsere Anmerkungen zum Verordnungsvorschlag COM (2012) 380 final, Artikel 7.

Zu Artikel 13 - Besondere Vorschriften für die Kontrolle der Ladungssicherung:

Aufgrund der Verordnungsermächtigung in § 101 Abs. 1 lit e vorletzter und letzter Satz KFG hat es in Österreich umfangreiche Diskussionen im Zeitraum 2007/2008 zu solch einem Mängelkatalog gegeben. Das damals in Diskussion stehende Papier entspricht in zahlreichen Punkten dem heutigen Verordnungsvorschlag/Anhang IV. So wie damals gelten auch heute noch zahlreiche grundsätzliche Aspekte, die zwischenzeitlich keine Änderung erfahren haben.

Es kann keine Verpflichtung zur Verwendung des Mängelkatalogs (Tabelle 1) in Anhang IV geschaffen werden. Die Einführung eines (verpflichtend zu verwendenden) Katalogs, wie in

Tabelle 1 dargestellt, wird abgelehnt, weil dadurch die in der Praxis erforderliche Flexibilität und individuelle Beurteilung bei der Überprüfung der Ladungssicherung abgeschafft wird. Jede Kontrolle der Ladungssicherung stellt eine Einzelfallprüfung bzw. die Prüfung eines Gesamtbildes dar. CEN-Normen legen Anforderungen fest, wie das Gewicht der Ladung im Zusammenhang mit Reibwerten, Materialpaarungen (Boden/Ladung), Fahrzeugausstattung, Ladelücken usw. zusammenwirken.

Zu Artikel 14 - Folgemaßnahmen bei schwerwiegenden oder gefährlichen Mängeln:

In Abs. 3 wird festgehalten, dass der Prüfer „gestatten kann“, dass Fahrzeuge mit Mängeln die nächste Werkstatt anfahren dürfen. Wir legen Wert darauf, dass der Prüfer dies gestatten muss. Ist ein Fahrzeug mit so starken technischen Mängeln behaftet, dass eine Weiterfahrt unmöglich ist, kann dieses auch abgeschleppt werden. Eine Mängelbeseitigung am Ort der Kontrolle darf jedenfalls nicht vorgeschrieben werden, da die entsprechende Infrastruktur für eine fach- und sachgerechte Reparatur fehlt.

Der Handlungsspielraum gemäß § 58 StVO muss aufrecht gehalten werden.

Zu Artikel 15 - Kontrollgebühren:

Wir sprechen uns dafür aus, dass die festzulegenden Kontrollgebühren EU-weit einheitlich festgelegt werden. Wenn dies seitens der Kommission nicht vorgenommen werden sollte, wäre zumindest eine Meldeverpflichtung der Mitgliedstaaten (mit entsprechender Veröffentlichung) über die Höhe der Gebühren im Sinne der Rechtssicherheit für die Rechtsunterworfenen vorzuschreiben, um die Nachvollziehbarkeit zu garantieren.

Zu Artikel 21 - delegierte Rechtsakte:

Wir verweisen auf unsere ablehnende Stellungnahme im Zusammenhang mit dem Verordnungsvorschlag COM (2012) 380 final.

Zu Artikel 22 - Ausübung der Befugnisübertragung:

Wir verweisen auf unsere Anmerkungen zu Artikel 21.

Zu den Anhängen

Zu Anhang II und III:

Wir verweisen auf unsere Stellungnahme im Zusammenhang mit COM (2012) 380 final.

Zu Anhang IV - Kontrolle der Sicherung der Ladung:

Wir erlauben uns, folgende grundsätzliche Überlegungen zu bedenken zu geben:

Einzelfallbeurteilung:

Ladungssicherung ist als Einzelfallbeurteilung anzusehen, da sich die Randbedingungen und Einflussfaktoren von Fall zu Fall erheblich unterscheiden. Es ist nicht möglich, für die unendliche Anzahl von unterschiedlichen Beladungsfällen ein allgemeines für alle Fälle gültiges Kontrollablaufschema oder eine allgemein gültige Vorgabe / Beschreibung der Beurteilung, wie in vorliegender Form zu erstellen.

Auf Grund genau dieser Problematik gibt es ja auch bei dem sich seit Jahrzehnten mit Ladungssicherung beschäftigten Kontrollorganen in der Bundesrepublik Deutschland keinen „Mängelkatalog“, wo für alle Fälle gültige, einheitliche Beurteilungsvorgaben dargestellt sind.

Wäre eine derartige Beschreibung dieser jeweils unterschiedlichen Fälle möglich, wäre dies sicherlich schon längst realisiert worden.

Infolge der praktischen Unmöglichkeit ein System, wie auch 2008 in Österreich geplant, zu installieren, gibt es in Deutschland ein Kontrollhandbuch der Exekutive, wo für bestimmte Gütergruppen, jeweils auf diese bezogen die erforderliche Ladungssicherung dargestellt ist. Im Laufe der Jahre wurden immer wieder neue Gütergruppen einzeln hinzugefügt und beschrieben. Trotz der langen Zeitspanne gibt es bisher nur eine beschränkte Anzahl von Gütergruppen mit dieser Beschreibung, bei allen anderen ist eine generelle Vorgabe nicht möglich, da es sich um unterschiedliche Einzelfälle handelt und diese auch als Einzelfall beurteilt werden müssen. Konkrete Kontrollanleitungen im Kontrollhandbuch gibt es beispielsweise für Ladungssicherung bei Autotransportern, Papierrollen, Betonstahl. Ebenfalls auf dieser Basis gestalten sich die in Deutschland nach wie vor gültigen Richtlinien für Ladungssicherung auf Straßenfahrzeugen nach VDI 2700, wobei auch hier wiederum auf einzelne Ladegüter speziell eingegangen wird. (Blatt 8 Sicherung bei Autotransportern, Blatt 9 Sicherung von Papierrollen, etc.)

ÖNORM EN 12195 Teil 1 - Berechnung von Sicherungskräften:

Die primäre Basis der Beurteilung, ob eine Ladung richtig gesichert ist oder nicht, ergibt sich auf Grund der Bestimmungen zur EN 12195 Teil 1. Im Vergleich zu den international anerkannten Vorschriften nach IMO / ILO / UN ECE gibt es bei EN 12195 eine andere Berechnungsform der Lashing Forces. Um eine bessere Angleichung der Ergebnisse zu erreichen, beschäftigte sich seit Ende 2005 beim CEN (European Standardization Organisation) in Brüssel eine Working Group (CEN / TC168 / WG 6) mit diesem Thema, wobei als Ergebnis die neue EN 12195-1 erarbeitet wurde.

Dahingehend hat auch das Österreichische Normungsinstitut dieser EN 12195-1 mit Kommentar einstimmig zugestimmt. Es gab in weiterer Folge unter den Mitgliedsstaaten diesbezüglich Konsens sowie Zustimmung.

Formschlüssigkeit:

Ein Beispiel unter vielen in den früheren Gesprächen diskutierten Vorschriften, welche in Folge als praxisuntauglich bewertet wurden, liegt im Bereich „formschlüssige Ladung“ vor. In dem vorliegenden Vorschlag sind „mm“-Werte dargestellt, wobei diese konkreten Werte als Kriterium zur Beurteilung dazu dienen, ob Formschlüssigkeit vorliegt oder nicht. Es ist unmöglich hier eine konkrete Zahl zu nennen, da die Beurteilung u. a. gewichtsabhängig ist und diese Vorgabe somit theoretisch als auch praktisch falsch ist. Es ist ein Unterschied ob 50 mm Ladelücke beim Ladegut Stahl oder Schaumstoff vorliegen. In der Literatur gibt es nirgendwo den Versuch, Formschlüssigkeit in Zusammenhang mit einer „mm-Angabe“ zu definieren.

Zu I. Klassifizierung der Mängel:

Wir betrachten die vorgestellte Klassifizierung der Mängel nach wie vor als nicht ausgereift. In Bezug auf die Kumulierung von Mängeln schlagen wir vor, dass wenn mehrere Mängel vorliegen, die Einstufung des Transports nach jenem Mangel, der der höchsten Mängelgruppe zuzuordnen ist, zu erfolgen hat. Das Vorliegen mehrerer Mängel bedeutet nicht in jedem Fall eine Erhöhung der Gefahr für die Verkehrssicherheit (fehlende Etiketten auf Gurten, Netzen).

Zur Definition „gefährlicher Mangel“ ist anzumerken, dass es für uns unklar ist, an welche spezielle Gefahrensituation man in Bezug auf die Wortfolge „oder aufgrund einer unmittelbar von der Ladung ausgehenden Gefahr“ gedacht hat. Dies gilt ebenso für den letzten Satzteil in Bezug auf Menschen.

In der Diktion zum schwerwiegenden Mangel (insbesondere zweiter Satz) sehen wir Abgrenzungsschwierigkeiten zum gefährlichen Mangel.

Zu II. Kontrollverfahren:

Wir vermissen Hinweise, die festhalten, welche Daten in Bezug auf das Fahrzeug zu erheben sind, um den Rechtsunterworfenen die Möglichkeit zu geben, im Rahmen eines ordentlichen Berufungsverfahrens erhobene, außer Diskussion stehende grundsätzliche Fragen vorbringen zu können.

Zu III. Bewertung der Mängel:

Tabelle 1 enthält keine „Bestimmungen“, sondern allenfalls Parameter. Die relevanten Bestimmungen befinden sich in den entsprechenden europäischen Normen zur Ladungssicherung, Fahrzeugaufbau, Auf diese existierenden Bestimmungen wird im Entwurf nicht eingegangen. Außerdem vermissen wir jegliche detaillierte Aussagen zu Fragen wie Reibwert, Gewicht der Ladung, Art des Ladegutes, Fahrzeugart und Art des Aufbaues, Zertifizierungsstatus, usw.

Zu Tabelle 1:

Generell ist darauf hinzuweisen, dass die nicht näher definierten Begriffe „unzureichend“ „ungenügend“ zwar in der Liste häufig verwendet werden, aber aufgrund der fehlenden weiteren Erklärung eine entsprechende Beurteilung der Mängel uneinheitlich in Europa ausfallen muss. Auf einen weiteren Hinweis in Bezug auf die einzelnen Punkte, wo diese Begriffe verwendet werden, wird aufgrund des großen Umfangs in Folge verzichtet.

Außerdem gewinnt man den Eindruck, dass die Tabelle 1 künstlich um Vergehen und Daten aufgebläht wurde. Daher ist sie als starres Korsett in der Praxis für Prüfer unbrauchbar. Zum Teil sind Vergehen bzw. Formulierungen erfunden worden, um für Vergehen Zuordnungen in allen drei Kategorien (geringfügig, schwerwiegend, gefährlich) auflisten zu können (Rost auf der Stirnwand bei einem z.B. acht Jahre alten Fahrzeug bedeutet nicht automatisch eine Beeinträchtigung, Beurteilung der gewählten Methode zur Ladungssicherung oder Bewertung der Verpackung). Möglichst viele „Kreuzerl“ (in allen Kategorien) bedeuten keine höhere Qualität der Tabelle 1, sondern öffnen willkürlichen Vorgehensweisen der Prüfer (die zum Abstellen des Fahrzeugs führen) Tür und Tor. Bestimmte Formulierungen sind strukturfremd (Polsterungen) oder sind unpassend (wegen Fahrtwind verlorenes Schüttgut kann Verkehrsteilnehmer ablenken).

Wie schon vorher beschrieben, ist die Kontrolle der Ladungssicherung ein Einzelfallereignis und kann nicht pauschal erledigt werden. Weiters ist festzuhalten, dass so gut wie keine geringfügigen Mängel vorhanden sind, was der Realität nicht entspricht.

Aus diesen Gründen ist daher Tabelle 1 strikt abzulehnen.

Zu 10.1.1:

Ein Mangel ist nur dann gegeben, wenn das Verhältnis Ladungsgewicht/nach vorhandene Stabilität des Bauteils nicht mehr ausreicht. Außerdem stellt sich die Frage, wie im Verhältnis zu 10.1.2 „Festigkeit des Bauteils“ abzugrenzen ist.

Zu 10.3.1:

Siehe Feststellungen zu 10.1.1.

Außerdem stellt sich die Frage, inwieweit eine Rückwand vorhanden sein kann, wenn die Scharniere fehlen.

Zu 10.4.1 und 10.4.2:

Wie ist der Abgrenzungsunterschied definiert?

Zu 10.6.2:

Ladungssicherung lässt sich mannigfaltig betreiben, eine Ladung kann auf eine andere Art gesichert sein - wie es sich vielleicht der kontrollierende Prüfer nicht vorstellt. Dieser Umstand kann kein Grund sein, eine entsprechende Mängelbewertung abzugeben.

Zu 10.7.1 bzw. 10.7.2:

Welcher inhaltliche Unterschied besteht hier?

Zu 20.1.1. 1 - 3:

Wenn eine entsprechende Sicherung vorliegt, können die entsprechenden Abstände natürlich auch größer sein.

Zu 20.1.2.1:

Worin liegt der Unterschied zwischen erster und dritter Zeile?

Zu 20.1.2.3:

Wie ist die Abgrenzung für die Mängelbewertung vorzunehmen?

Zu 20.1.2.4:

Solange die Ladung gesichert ist und die entsprechenden Grenzwerte gem. CEN 12195 eingehalten werden, kann die gewählte Methode zur Sicherung der Ladung nicht bekrittelt und als Mangel gekennzeichnet werden.

Zu 20.1.3.1:

Was für eine Relevanz hat die dritte Zeile?

Zu 20.1.3.2:

Womit wird dieser Mangel begründet? Hier wird nicht berücksichtigt, dass es ein entsprechendes gültiges europäisches Normenwerk gibt.

Zu 20.1.3.3:

Das Wort „wahrscheinlich“ eröffnet der Willkür jegliche Möglichkeiten.

Zu 20.1.3.4:

Worin ist der Unterschied bei der unterschiedlichen Mängelbewertung zu sehen?

Zu 20.1.4.1:

Was heißt „zu große“?

Zu 20.2.1.1:

Wir verweisen auf die Norm CEN 12195.

Zu 20.3.1:

Wie ist zu differenzieren?

Zu 20.3.2:

Die Diktion „erhebliche Abnutzung“ sagt noch nichts über die korrekte Funktionalität aus. Das Sicherungsmittel kann trotzdem seiner Funktion gerecht werden, auch wenn es schon oft verwendet wurde.

Zu 20.3.3:

Wenn man davon ausgeht, dass eine jede Ladungsrückhaltevorrichtung - auch wenn sie noch so unzureichend ist - einen gewissen Schutz produziert, der im Endeffekt besser ist wie überhaupt keine Ladungsrückhaltevorrichtung, dann stellt sich die Frage, warum die Mängelbewertung bei „gefährlich“ gegeben wird und die Ladungsrückhaltevorrichtung entfernt werden muss.

Zu 20.3.5:

Es wäre nachzuweisen, dass z.B. Seemannsknoten funktionsuntauglich im Zusammenhang mit der Ladungssicherung sind.

Zu 20.3.6:

Wir verweisen auf unsere Äußerungen zu 20.2.1.1.

Zu 20.4.1:

Die Abgrenzung ist unklar.

Zu 20.5.1:

Die Diktion „kann nachfolgende Verkehrsteilnehmer ablenken“ ist fehl am Platz und hat nichts mit Ladungssicherung zu tun. Wenn die Ablenkgefahr ein Problem darstellt, dann wären entsprechend auffällig lackierte Fahrzeuge, Werbetafeln abzuschaffen und Bekleidungs Vorschriften für die Passanten einzuführen...

Zu 20.5.2:

Worin liegt der Unterschied zu 20.5.1.?

Zu 20.5.3:

Worin liegt der Unterschied zu 20.5.1 beim 2. Mangel?

Zu 20.6.2:

Wir verweisen auf unsere Stellungnahme in Bezug auf Punkt 20.2.1.1.

Zu Anhang IV:

Die Abgrenzung bei den Fahrzeugklassen ist nicht korrekt vorgenommen worden, vielmehr ist statt der sprachlichen Version die mathematischen Zeichen „ \geq , \leq “ usw. zu verwenden.

Zu 11:

Es wäre wünschenswert wenn festgehalten wird, warum das Betriebsverbot für das Fahrzeug ausgesprochen wurde, da dies ein Aspekt ist, der nicht ewig fort dauert.

Auch fehlt ein Hinweis, dass zur Beweissicherung (für beide Seiten!) eine gerichtsverwertbare Fotodokumentation anzufertigen ist und allen Beteiligten zur Verfügung gestellt werden muss.

Rückfragen: Dr. Günter Schneglberger

Telefon:+43 (0)5 90 900 4024

E-Mail: guenter.schneglberger@wko.at

September 2012