



BMVIT - IV/ST1 (Kraftfahrwesen)
Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien
DVR 0000175
E-Mail: st1@bmvit.gv.at

GZ. BMVIT-179.744/0027-IV/ST1/2017
Bitte Antwortschreiben unter Anführung der Geschäftszahl
(wenn möglich) an die oben angeführte E-Mail-Adresse richten.



*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

*Gruppe Straßenverkehr
und Kraftfahrwesen*

An

1. alle Landeshauptmänner
2. Bundesministerium für Inneres

Wien, am 17.07.2017

Betreff: Erlass, Risikoeinstufungssystem (VUR KDB), Auskunftserteilung; Ausdehnung auf weitere Delikte

1. Auskunft über die jeweilige Risikoeinstufung (§ 103c Abs. 7 KFG):

Diese Auskunft ist von der hinsichtlich des Firmensitzes örtlich zuständigen Behörde gem. § 123 Abs. 1 KFG zu erteilen.

Für die Auskunftserteilung ist eine Erleichterung in der im Verkehrsunternehmensregister (VUR) dafür eingerichteten Kontrolldatenbank (KDB) in Vorbereitung.

Es wird in absehbarer Zeit über das VUR eine nachvollziehbare pdf-Tabelle zur Verfügung gestellt werden, die dann von den Behörden den anfragenden Unternehmen übermittelt werden kann. Darin wird ein allgemeiner Text enthalten sein, wie zB: „Mit Datum "dd.mm.yyyy" hat Ihr Unternehmen momentan die Risikoeinstufung "niedrig" und als Ergänzung dazu wird in einer Tabelle dargestellt, wie sich der momentane Wert errechnet.

Damit sich dabei immer ein möglichst realistisches Bild ergibt, sollte getrachtet werden, dass allfällige offene Clearingfälle in der VUR-KDB rasch abgearbeitet werden, damit auch alle Positivkontrollen berücksichtigt werden können.

Es darf nochmals darauf hingewiesen werden, dass die Risikoeinstufung (VUR-KDB) ausschließlich für die Kontrolle der Unternehmen heranzuziehen ist, und nicht auch für die Beurteilung der Zuverlässigkeit (VUR-VDB). Gemäß § 103c Abs. 2 KFG sind Unternehmen mit hoher Risikoeinstufung strenger und häufiger zu prüfen.

2. Clearing (VUR-KDB) betreffend Zuordnung von Positivkontrollen

2.1. Gem. § 103c Abs. 5 letzter Satz KFG hat die für die Kontrolle örtlich zuständige Behörde (HIER: alle Bezirkshauptmannschaften; Magistrat Krems an der Donau; Magistrat Waidhofen an der Ybbs; Landespolizeidirektion Burgenland [SVA]; Landespolizeidirektion Kärnten [SVA] und Polizeikommissariat Villach; Landespolizeidirektion Niederösterreich [SVA] und Polizeikommissariate Schwechat/Wiener-Neustadt; Landespolizeidirektion Oberösterreich [SVA] und Polizeikommissariate Steyr/Wels; Landespolizeidirektion Salzburg [SVA]; Landespolizeidirektion Steiermark [SVA] und Polizeikommissariat Leoben; Landespolizeidirektion Tirol [SVA]; Landespolizeidirektion Wien [SVA]), in deren Sprengel die Kontrolle stattgefunden hat, die Meldungen der Polizei über Kontrollen, die zu keiner Beanstandung geführt haben (sog. Positivkontrollen, § 102 Abs. 11c letzter Satz KFG) und die nicht automatisch einem Unternehmen zugeordnet werden können, die Zuordnung dieser Positivkontrollen zu den jeweiligen Unternehmen vorzunehmen (sog. „Clearing“).

Eine spezielle Schulung für das Clearing von Positivkontrollen wird nicht für erforderlich erachtet. Grundsätzlich sind im Benutzerhandbuch ausreichend Informationen vorhanden und der Ablauf ist detailliert beschrieben. Bei neuen Versionen/Änderungen wird das Benutzerhandbuch jeweils mitaktualisiert.

2.2. Vereinfachung durch die 35. KFG-Novelle:

Clearing-Fälle sollten infolge der Änderung des § 102 Abs. 11c KFG durch die 35. KFG-Novelle stark zurückgehen (Positivkontrolleintragung direkt durch Polizei bei der Kontrolle bzw. vor Ort). Die Änderung des § 102 Abs. 11c KFG wurde vom Parlament bereits beschlossen und wird mit 1. Oktober 2017 in Kraft treten.

Auszug aus der 35. KFG-Novelle:

Text:

27. In § 102 Abs. 11c zweiter Satz wird die Wortfolge „die Bundesanstalt für Verkehr“ ersetzt durch die Wortfolge „den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie“ und der letzte Satz wird durch folgende Sätze ersetzt:

„Wurden bei einer Straßenkontrolle keine Übertretungen festgestellt, so ist auch das zu vermerken. Im Falle von Unternehmen mit Sitz in Österreich sind die Kontrolldaten (Datum, Uhrzeit und Behörde) sowie die Daten des Unternehmens (Name und Anschrift, bei natürlichen Personen auch das Geburtsdatum) zu erfassen und von den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes diese Positivkontrolle innerhalb von drei Kalendertagen zur Berücksichtigung im Risikoeinstufungssystem direkt im Verkehrsunternehmensregister bei dem jeweiligen Unternehmen zu vermerken. Wenn die Daten des betreffenden Unternehmens im Verkehrsunternehmensregister nicht vorhanden sind, dann haben die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes das Unternehmen durch Suche und Auswahl aus dem Unternehmensregister im Verkehrsunternehmensregister anzulegen und die Positivkontrolle zu vermerken. Sollte das Unternehmen auch im Unternehmensregister nicht auffindbar sein, so haben die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes das innerhalb von sieben Kalendertagen im Wege des Bundesministeriums für Inneres der Behörde automationsunterstützt zu übermitteln.“

Begründung:

Zu Z 27 (§ 102 Abs. 11c):

Im zweiten Satz erfolgt die redaktionelle Anpassung infolge der Auflösung der Bundesanstalt für Verkehr.

Durch die Änderung des letzten Satzes wird die Eintragung des Vermerkes über Positivkontrollen (wenn bei Lenk- und Ruhezeitkontrollen keine Übertretung festgestellt worden ist) im Verkehrsunternehmensregister vereinfacht.

Die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes können das gleich direkt beim jeweiligen Unternehmen im Verkehrsunternehmensregister (VUR) vermerken. Wenn die Daten dieses Unternehmens im VUR noch nicht vorhanden sind, so können sie das Unternehmen aus dem Unternehmensregister auswählen und anlegen. Dadurch entfällt der Clearingaufwand für die Behörden.

3. Ausweitung des Risikoeinstufungssystems, weitere Delikte ab 1.7.2017:

3.1. Mit der 34. KFG-Novelle, BGBl. I Nr. 9/2017 wurde § 103c KFG geändert und das Risikoeinstufungssystem auf weitere Delikte ausgedehnt.

Auszug aus der 34. KFG-Novelle:

66. § 103c Abs. 1 lautet:

„(1) Alle Unternehmen, die Fahrzeuge einsetzen, die unter den Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 fallen, unterliegen einem Risikoeinstufungssystem im Sinne des Artikels 9 der Richtlinie 2006/22/EG. Die Einstufung erfolgt nach Maßgabe der relativen Anzahl und Schwere der von den einzelnen Unternehmen

1. begangenen Verstöße gegen die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 oder gegen das AETR,
2. begangenen Verstöße, die in Anhang I der Verordnung (EU) 2016/403 zur Ergänzung der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates in Bezug auf die Einstufung schwerwiegender Verstöße gegen die Unionsvorschriften, die zur Aberkennung der Zuverlässigkeit der Kraftverkehrsunternehmer führen können, sowie zur Änderung von Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates, ABl. Nr. L vom 19.3.2016, S. 8, aufgelistet sind, sofern sie nicht bereits aufgrund der Z 1 oder 3 erfasst werden,
3. bei Fahrzeugen der Klassen M2, M3, N2, N3, O3 oder O4 im Zuge von technischen Unterwegskontrollen festgestellten Mängeln an den Fahrzeugen oder Verstößen gegen die Ladungssicherungsbestimmungen.“

67. § 103c Abs. 4 und 5 lauten:

„(4) Die Risikoeinstufung erfolgt automatisch nach einem vorgegebenen Berechnungsalgorithmus auf Basis der rechtskräftigen Bestrafungen und eingegangenen Meldungen über Kontrollen, die zu keiner Beanstandung geführt haben. Für die Risikoeinstufung sind folgende Kriterien relevant:

1. Anzahl der Verstöße
2. Schwere der Verstöße
3. Anzahl der Kontrollen
4. Zeitfaktor,

wobei sich die Betrachtung auf die letzten drei Jahre bezieht. Änderungen und Behebungen von Strafbescheiden innerhalb von drei Jahren sind im Risikoeinstufungssystem zu berücksichtigen. Für die Schwere der Verstöße ist § 134 Abs. 1b maßgebend (Anhang III der Richtlinie 2006/22/EG). Bei technischen Mängeln oder Ladungssicherungsmängeln ergibt sich die Mängeleinstufung aus dem Gutachten bzw. Prüfbericht über die technische Unterwegskontrolle. Bei den sonstigen Verstößen ergibt sich die Einstufung aus Anhang I der Verordnung (EU) 2016/403. Durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie können die näheren Details hinsichtlich des Berechnungsalgorithmus und hinsichtlich der Einstufung, wann eine geringe und wann eine hohe Risikoeinstufung vorliegt, festgelegt werden.

(5) Zum Zwecke der Risikoeinstufung hat die Behörde, die einen Strafbescheid wegen eines Verstoßes gegen die Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 oder (EU) Nr. 165/2014 oder gegen das AETR oder wegen eines in Anhang I Z 3 bis 12 der Verordnung (EU) 2016/403 genannten Verstoßes oder wegen im Zuge von technischen Unterwegskontrollen bei Fahrzeugen der Klassen M2, M3, N2, N3, O3 oder O4 festgestellten Mängeln an den Fahrzeugen oder Verstößen gegen die Ladungssicherungsbestimmungen, erlässt, nach Rechtskraft des Bescheides diesen Verstoß im Verkehrsunternehmensregister bei den Daten dieses Unternehmens zu vermerken. Dabei sind auch der Vorname und der Familien- oder Nachname und das Geburtsdatum des Lenkers, der den Verstoß begangen hat, zu erfassen. Unternehmen, die nicht im Verkehrsunternehmensregister enthalten sind, sind in dem dafür vorgesehenen Teil des Verkehrsunternehmensregisters neu anzulegen. Es sind

1. bei natürlichen Personen der Vorname und der Familien- oder Nachname und das Geburtsdatum, bei juristischen Personen und Personengesellschaften des Unternehmensrechts die Firma sowie jeweils die Anschrift des Unternehmens und
2. die Firmenbuchnummer soweit vorhanden

zu erfassen. Für die Erfassung dieser Daten kann die Behörde auf die im Unternehmensregister gespeicherten Daten zugreifen und diese verwenden. Können Meldungen der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes über Kontrollen, die zu keiner Beanstandung geführt haben (§ 102 Abs. 11c letzter Satz), nicht automatisch einem

Unternehmen zugeordnet werden, so ist die Zuordnung von der Behörde, in deren Sprengel die Kontrolle stattgefunden hat, vorzunehmen.“

BGBI. I - Ausgegeben am 13. Jänner 2017 - Nr. 9 13 von 17

www.ris.bka.gv.at

68. § 103c Abs. 7 lautet:

„(7) Die Risikoeinstufung eines Unternehmens kann von den Behörden zum Zwecke des Vollzugs des Risikoeinstufungssystems und zur Auswahl von Fahrzeugen zu technischen Unterwegskontrollen sowie von der Arbeitsinspektion direkt im Risikoeinstufungssystem des Verkehrsunternehmensregisters anhand von Namen und Anschrift des Unternehmens abgefragt werden. Weiters erhalten Unternehmen auf Anfrage Auskunft über ihre jeweilige Risikoeinstufung.“

Inkrafttreten

82. Dem § 135 wird folgender Abs. 31 angefügt:

„(31) Die Änderungen durch das Bundesgesetz BGBI. I Nr. 9/2017 treten wie folgt in Kraft:

1. § 103c Abs. 1 Z 1 und Abs. 5 hinsichtlich der Anpassung des Verweises an die Verordnung (EU) Nr. 165/2014, ... jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. 9/2017 mit Ablauf des Tages der Kundmachung dieses Bundesgesetzes; zugleich treten § 2 Z 31a und Abs. 2 und § 102a Abs. 5 und 6 außer Kraft;

...

4. , § 103c Abs. 1 Z 2, Abs. 4 und 5 hinsichtlich der Berücksichtigung der in Anhang I der Verordnung (EU) 403/2016 genannten Verstöße, ... mit 1. Juli 2017;

...

7. § 103c Abs. 1 Z 3, Abs. 4 und 5 jeweils hinsichtlich der Berücksichtigung von technischen Mängeln und Ladungssicherungsmängeln und Abs. 7 jeweils in der Fassung des Bundesgesetzes BGBI. I Nr. 9/2017 mit 20. Mai 2019;

....“

Erläuterungen:

Zu Z 66 (§ 103c Abs. 1) und Z 67 (§ 103c Abs. 4 und 5):

Das derzeit geltende Risikoeinstufungssystem gemäß § 103c, das derzeit auf Verstöße gegen die Sozialvorschriften (Lenk- und Ruhezeiten, Kontrollgerät) beschränkt ist, wird im Sinne des Art. 6 der Richtlinie 2014/47/EU auf Verstöße gegen die Lenker- bzw. Zulassungsbesitzerpflichten aufgrund von bei technischen Unterwegskontrollen festgestellten technischen Mängeln und auf Verstöße gegen die Ladungssicherungsvorschriften erweitert.

Zusätzlich müssen auch die in der Verordnung (EU) 2016/403 im Anhang I aufgelisteten Verstöße berücksichtigt werden. Die Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 sieht im Art. 12 vor, dass die Mitgliedstaaten das nach Art. 9 der Richtlinie 2006/22/EG errichtete Risikoeinstufungssystem auf alle in Art. 6 dieser Verordnung genannten Verstöße erweitern.

Da nunmehr die harmonisierte Einstufung der Verstöße durch die Verordnung (EU) Nr. 2016/403 erfolgt ist, bildet diese die Grundlage für die Ausweitung des bestehenden Risikoeinstufungssystems.

Die Verordnung (EU) 2016/403 enthält im Anhang I folgende Gruppen von Verstößen und Einstufungen nach Schweregrad:

1. gegen die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (Lenk- und Ruhezeiten)
2. gegen die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 (Fahrtschreiber)
3. gegen die Richtlinie 2002/15/EG (Arbeitszeitvorschriften)
4. gegen die Richtlinie 96/53/EG (Gewichte und Abmessungen)
5. gegen die Richtlinie 2014/45/EU (regelmäßige technische Überwachung) und 2014/47/EU (Technische Unterwegskontrolle)
6. gegen die Richtlinie 92/6/EWG (Geschwindigkeitsbegrenzer)
7. gegen die Richtlinie 2003/59/EG (Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer)
8. gegen die Richtlinie 2006/126/EG (Führerschein)
9. gegen die Richtlinie 2008/68/EG (Beförderung von Gefahrgut auf der Straße)
10. gegen die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 (Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs)
11. gegen die Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 (Zugang zum Personenkraftverkehrsmarkt)
12. gegen die Verordnung (EG) Nr. 1/2005 (Tiertransporte).

Es sind daher auch Strafbescheide wegen solcher Verstöße, ausgenommen nach Z 1 und 2, da diese schon derzeit im Risikoeinstufungssystem erfasst werden, im Verkehrsunternehmensregister für die Risikoeinstufung zu vermerken.

Zu Z 68 (§ 103c Abs. 7):

Die Einsichtnahme/Abfragemöglichkeit hinsichtlich der Risikoeinstufung eines Unternehmens wird für die Behörden zur Auswahl von Fahrzeugen zu technischen Unterwegskontrollen erweitert. Dieses Auswahlkriterium ist im Artikel 9 der Richtlinie 2014/47/EU vorgesehen.

3.2. Daher sind solche Verstöße, die im Anhang I der Verordnung (EU) 2016/403 enthalten sind und die **ab 1. Juli 2017 begangen werden**, nach Eintritt der Rechtskraft von der das Strafverfahren durchführenden Behörde im Risikoeinstufungssystem (VUR-KDB) einzutragen. Zur Vermeidung von Doppelerfassungen sind – wie bisher - nur die **Verstöße des Lenkers** im Risikoeinstufungssystem zu erfassen.

3.3. Die **Einstufung** dieser Verstöße erfolgt nach den in der Verordnung (EU) 2016/403 vorgegebenen Schweregraden (MSI – VSI – SI – MI).

Die VO 403/2016 enthält im Anhang I auch einen neuen 4. Schweregrad (MSI) für schwerste Übertretungen. Dieser neue Schweregrad wird – zumindest vorerst bis von der EK eine geänderte Berechnungsformel vorgegeben wird – in der Berechnungsformel für die Risikoeinstufung nicht speziell berücksichtigt, sondern die „MSI-Delikte“ werden wie die sehr schweren Delikte (VSI) behandelt und mit dem Faktor 40 gewichtet.

3.4. Einige mögliche Delikte nach der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 scheinen nicht in der Einteilung nach dem Schweregrad in den Anhängen I und III der Verordnung (EU) 2016/403 auf (zB Art. 34 Abs. 6 betreffend Eintragung Vorname, Nachname, Kilometerstand am Schaublatt, Art. 34 Abs. 7 betreffend Eingabe des Symboles des Landes der Abfahrt). Diese Delikte können keinem Schweregrad zugeordnet werden und es sind keine VUR-Codes mehr dazu vorhanden. Daher sind diese Delikte **nicht** in das Verkehrsunternehmensregister (VUR) einzutragen.

3.5. Als Positivkontrollen werden aber wie bisher nur die Lenk- und Ruhezeitkontrollen, bei denen keine Übertretungen festgestellt worden sind, im Risikoeinstufungssystem berücksichtigt.

4. Klarstellung hinsichtlich der nationalen Übertretungsnormen zu den neuen Deliktgruppen gem. Verordnung (EU) 2016/403:

zu Kapitel 3 (Richtlinie 2002/15/EG, Arbeitszeitvorschriften):

Um zu vermeiden, dass Verstöße durch den Lenker, die als Verstöße gegen die Arbeitszeitvorschriften auch dem Arbeitgeber angelastet werden können, doppelt im Risikoeinstufungssystem erfasst werden, sind hier **nur die Verstöße der selbständigen Fahrer** gegen die Arbeitszeitvorschriften der Richtlinie 2002/15/EG zu erfassen.

Die nationale Umsetzung ist im Abschnitt 9 des Güterbeförderungsgesetzes erfolgt. Die nationale Strafbestimmung bildet § 23 Abs. 8 und 9 Güterbeförderungsgesetz.

zu Kapitel 4 (Gewichte und Abmessungen):

Die nationale Strafbestimmung ist im Hinblick auf die

Gewichte (Nr. 1 – 6):

§ 4 Abs. 7 iVm § 101 Abs. 1 lit a iVm § 102 Abs. 1 iVm § 134 Abs. 1 KFG

Längen (Nr. 7 – 8):

§ 4 Abs. 6 Z 3 iVm § 101 Abs. 1 lit. c iVm § 102 Abs. 1 iVm § 134 Abs. 1 KFG

Breite (Nr. 9 – 10):

§ 4 Abs. 6 Z 2 iVm § 101 Abs. 1 lit. a iVm § 103 Abs. 1 Z 1 iVm § 134 Abs. 1 KFG.

zu Kapitel 5 (technische Überwachung, technische Unterwegskontrolle):

Wird erst ab 20. Mai 2018 relevant! RICHTIG: 2019

Ad. Technische Überwachung

Die nationale Strafbestimmung ist im Hinblick auf die

Nr. 1 § 36 iVm § 102 Abs. 1 iVm § 134 Abs. 1 KFG

Nr. 2: § 102 Abs. 1 iVm der den jeweiligen Teil betreffenden KFG-Bestimmung (§§ 4 ff)
und § 134 Abs. 1 KFG.

zu Kapitel 6 (Geschwindigkeitsbegrenzer):

Die nationale Strafbestimmung ist für Nr. 1 – 4: § 24a iVm § 102 Abs. 1 iVm § 134 Abs. 1 KFG.

zu Kapitel 7 (Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer):

Die nationale Strafbestimmung ist für Nr. 1 und 2 § 19 iVm § 23 Abs. 2 Z 3
Güterbeförderungsgesetz.

zu Kapitel 8 (Vorschriften zum Führerschein):

Die nationale Strafbestimmung ist im Hinblick auf die

Nr. 1 : § 1 Abs. 3 iVm mit § 37 FSG

Nr. 2 : § 14 Abs. 4 iVm § 37 Abs. 2a FSG.

zu Kapitel 9 (Beförderung von Gefahrgut auf der Straße):

Die nationale Strafbestimmung ist jeweils im Hinblick auf den relevanten Verstoß § 37 Abs. 2 Z 9
oder Abs. 3 Gefahrgutbeförderungsgesetz.

zu Kapitel 10 (Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs):

Die nationale Strafbestimmung ist § 23 Abs. 3 Z 4 Güterbeförderungsgesetz.

zu Kapitel 11 (Zugang zum Personenkraftverkehrsmarkt):

Die nationale Strafbestimmung ist

im Hinblick auf die Gemeinschaftslizenz (Nr. 2) und das Fahrtenblatt (Nr. 6):

§ 15 Abs. 5 Z 2 Gelegenheitsverkehrs-Gesetz

und im Hinblick auf die Genehmigung für den Linienverkehr (Nr. 4):

§ 47 Abs. 3 Kraftfahrliniengesetz.

zu Kapitel 12 (Tiertransporte):

Die nationale Strafbestimmung ist

§ 21 Abs. 1 Z 8 Tiertransportgesetz 2007 hinsichtlich Nr. 5 (Transportpapiere)

§ 21 Abs. 1 Z 13 Tiertransportgesetz 2007 hinsichtlich Nr. 1

§ 21 Abs. 1 Z 14 Tiertransportgesetz 2007 hinsichtlich Nr. 5 (Befähigungsnachweis)

§ 21 Abs. 1 Z 17 Tiertransportgesetz 2007 hinsichtlich Nr. 4

§ 21 Abs. 1 Z 20 Tiertransportgesetz 2007 hinsichtlich Nr. 2 und 3.

Für den Bundesminister:

Dr. Wilhelm Kast

Ihr(e) Sachbearbeiter/in:

Dr. Wilhelm Kast

Tel.: +43 (1) 71162 65 5317

Fax: +431 71162 65 65317

E-Mail: wilhelm.kast@bmvit.gv.at