



**BMVIT - II/ST4 (Rechtsbereich Kraftfahrwesen und Fahrzeugtechnik)**

Postfach 3000

Stubenring 1, 1011 Wien

email : st4@bmvit.gv.at

GZ. BMVIT-179.738/0016-II/ST4/2005    DVR:0000175

An alle  
Landeshauptmänner

**Betreff:** Offene Fragen im Zusammenhang mit EU-Verordnung Nr. 3821/85 betreffend Einführung des digitalen Kontrollgerätes; 25. KFG-Novelle; Kontrollgerätekartenvorordnung

Wien, am 27. Juli 2005

Angesichts der Probleme rund um die Einführung des digitalen Kontrollgerätes (keine flächendeckende Versorgung mit Geräten sichergestellt; einige Mitgliedstaaten haben noch kein System der Kartenvergabe installiert) hat der Verkehrsministerrat am 27. Juni 2005 eine Präferenz für eine flexible Einführungsphase erkennen lassen. Auch die Europäische Kommission wird eine solche Vorgangsweise tolerieren. Dieser Entwicklung muss auch in Österreich Rechnung getragen werden.

Der bisherige Erlass betreffend offene Fragen im Zusammenhang mit der Einführung des digitalen Kontrollgerätes, GZ BMVIT-179.738/0009-II/ST4/2005 vom 31. Mai 2005, wird hiermit aufgehoben und durch den gegenständlichen Erlass ersetzt.

### **I. Allgemeine Rechtsgrundlagen**

Vorschriften betreffend das digitale Kontrollgerät sind in der EU-Verordnung Nr. 3821/85 idF 2135/98, 1360/2002 und 432/2004 geregelt.

Die Rahmenbedingungen für die Einführung des digitalen Kontrollgerätes sind im KFG (25. KFG-Novelle, BGBl. I Nr. 175/2004) und in der Kontrollgeräteverordnung (BGBl. II Nr. 48/2005) festgelegt.

Die Autofahrerklubs ARBÖ und ÖAMTC sind Anfang 2005 mit Bescheid ermächtigt worden, Anträge auf Ausstellung einer Fahrerkarte und einer Unternehmenskarte entgegenzunehmen und zu prüfen, die erforderlichen Daten zu erfassen und an das zentrale Register für Kontrollgerätekarten weiterzuleiten, die Kostensätze einzuheben und bei Vorliegen der Voraussetzungen den Produktionsauftrag zur Ausstellung der Karten zu erteilen.

Das zentrale Register für Kontrollgerätekarten ist bei der Bundesrechenzentrum GmbH eingerichtet.

Der Produktionsauftrag zur Ausstellung der Karten erging an die Firma „Austria Card“.

Die Unternehmen ACTIA, Siemens VDO Trading und Stoneridge besitzen eine Bauartgenehmigung für digitale Kontrollgeräte. Das Unternehmen Delphi Grundig besitzt Stand Ende Juli 2005 noch keine Bauartgenehmigung.

## **II. Termine**

**II.1.** Die Vorschriften des österreichischen KFG betreffend der Einführung des digitalen Kontrollgerätes treten in Abstimmung mit der entsprechenden EU-VO mit 5. Mai 2005 und 5. August 2005 in Kraft. Angesichts der jüngsten Entwicklung kann der 5. August 2005 aber nicht mehr als starrer Stichtag für die Zulassung von Fahrzeugen nur mehr mit digitalen Kontrollgeräten angesehen werden.

Der Verkehrsministerrat hat am 27. Juni 2005 eine Präferenz für eine Verschiebung erkennen lassen, auch der EU-Verkehrskommissar Barrot könnte sich eine Toleranzfrist bis 1. Jänner 2006 vorstellen.

Auf EU-Ebene hat sich ursprünglich der Rat für die Beibehaltung der Termine 2005 ausgesprochen, das Parlament plädierte allerdings für eine stufenweise Einführung 2006 bzw. 2007.

Eine endgültige Klärung erfolgt erst in einem sogenannten Vermittlungsverfahren, das voraussichtlich erst am 6. Dezember 2005 abgeschlossen sein wird.

Bei den im KFG genannten Terminen handelt es sich nur um die Festlegung der Rahmenbedingungen für die EU-Vorschriften.

Da die entsprechende EU-VO noch nicht verhandelt ist und es noch nicht ausreichend Kontrollgeräte gibt, hält es das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie für unumgänglich, dass es **ab 5. August 2005 bis zum 1. Jänner 2006 ein Wahlrecht** gibt, **Fahrzeuge mit analogem oder digitalem Kontrollgerät zuzulassen. Während dieser Übergangslösung bis 1. Jänner 2006 dürfen Fahrzeuge mit analogem Kontrollgerät weiterhin zugelassen werden, ohne dass eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden müsste.**

## **II.2. Ausrüstung der Fahrzeuge ab Stichtag 1. Jänner 2006**

Stichtag für die Zulassung von Fahrzeugen mit digitalem Kontrollgerät ist somit der 1. Jänner 2006. Ab diesem Termin dürfen Fahrzeuge, die unter den Geltungsbereich der EU-Verordnung fallen, nur mehr erstmals zugelassen werden, wenn sie mit einem digitalem Kontrollgerät ausgerüstet sind.

## **II.3. Übergangsregelung**

Fahrzeuge, die vor dem 1. Jänner 2006 produziert worden sind, das heißt vorher vom Band gegangen sind, erhalten eine Ausnahmegenehmigung und können auch nach dem 1. Jänner 2006 mit analogem Kontrollgerät zugelassen werden. Der Produktionszeitpunkt kann durch Abnahmeprotokolle vom Band nachgewiesen werden.

### III. Ausrüstung der Fahrzeuge

#### III.1. Durchführung von Probefahrten bzw. Überstellungsfahrten

III.1.1. Gemäß Art. 4 Ziffer 11 der EU-VO Nr. 3820/85 ist bei Fahrzeugen, mit denen für Zwecke der technischen Entwicklung oder bei Reparatur- oder Wartungsarbeiten Probefahrten auf der Straße gemacht werden, und neuen oder umgebauten Fahrzeugen, die noch nicht in Betrieb genommen worden sind, **keine Verpflichtung zur Führung eines Kontrollgerätes vorgesehen.**

Bei digitalen Kontrollgeräten werden jedoch bei jeder Fahrt (Probefahrt) Aufzeichnungen im Massenspeicher des Kontrollgerätes gespeichert. Ist bei dieser Probefahrt keine Karte gesteckt, sind diese Daten nicht zuordenbar.

Problem:

Bei Kontrollen durch die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder der Straßenaufsicht können diese Daten nicht korrekt zugeordnet werden.

Problemlösung:

→ stecken einer Fahrerkarte

Falls keine Fahrerkarte verfügbar ist:

→ Vor Übergabe des Fahrzeuges an den Fahrer oder Unternehmer Ausdruck der Daten der von der Werkstatt durchgeführten Fahrten und firmenmäßige Zeichnung des Ausdrucks und Übergabe dieses Ausdrucks an den Fahrer oder Unternehmer oder dessen Bevollmächtigten.

Es wird demnach keine Fahrerkarte für Mechaniker, die Probefahrten außerhalb des Betriebsgeländes mit einem Fahrzeug durchführen, das mit einem digitalen Kontrollgerät ausgestattet ist, benötigt. Die Dokumentation dieser Probefahrten erfolgt mittels eines Ausdrucks mit firmenmäßiger Zeichnung.

Die Voraussetzung „Falls keine Fahrerkarte verfügbar ist“ ist eher streng auszulegen, und zwar in dem Sinne, dass dies nur für Betriebe gilt, die tatsächlich ausschließlich Mechanikertätigkeiten ausüben. In einem Unternehmen, das sowohl eine Werkstätte betreibt als auch Beförderungen durchführt, ist daher im Regelfall davon auszugehen, dass eine Fahrerkarte zur Verfügung steht. Ähnliches gilt auch für die mögliche Vorgangsweise ohne Werkstattkarte (siehe weiter unten). Auch diese sollte (und wird wahrscheinlich de facto) nur in Ausnahmefällen angewandt werden, zumal es mit Werkstattkarte schlicht einfacher ist.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass die bestehende Regelung für das analoge Kontrollgerät betreffend Durchführung von Probefahrten von geeignetem Personal in ermächtigten Werkstätten außerhalb des Betriebsgeländes auf das digitale System ausgeweitet werden soll. Führt ein Mechaniker Probefahrten mit einem Fahrzeug, in das ein analoges Kontrollgerät eingebaut ist, außerhalb des Betriebsgeländes durch, muss er keine Beschriftung der Tachoscheibe vornehmen. Folglich wird für einen Mechaniker, der Probefahrten außerhalb des Betriebsgeländes mit einem Fahrzeug, das mit einem digitalen Kontrollgerät ausgestattet ist, durchführt, keine Fahrerkarte benötigt.

Die Werkstattkarte kann zur Durchführung von Probefahrten eingesetzt werden.

Werkstätten, die keine Werkstattkarten besitzen bzw. diese nicht stecken wollen, können wie folgt vorgehen:

In der Anlage 3 (Piktogramme) der EU-Verordnung 1360/2002 besteht die Möglichkeit einer Piktogrammkombination:

„O U T → Kontrollgerät nicht erforderlich --- Beginn“

„→ O U T Kontrollgerät nicht erforderlich --- Ende“

Diese Möglichkeit der Umstellung OUT →Beginn und →OUT Ende kann bei Probefahrten und nicht vorhandener bzw. nicht gesteckter Werkstattkarte gewählt werden. Auf diese Weise können auch Fahrten in Werkstätten durchgeführt werden, die keine Ermächtigung gemäß § 24 KFG besitzen.

Sofern diese Möglichkeit berücksichtigt wird, wäre vor Übergabe des Fahrzeuges an den Fahrer, Unternehmer oder dessen Bevollmächtigtem von der Werkstatt Ausdrucke der Daten über die unter der Einstellung OUT Beginn OUT Ende durchgeführten Fahrten vorzunehmen und firmenmäßig zu zeichnen.

### III.1.2. Durchführung von Überstellungsfahrten

Die Frage, ob die Durchführung von Überstellungsfahrten ein "Einsetzen" eines Fahrzeuges im Sinne des § 103b KFG darstellt, ist grundsätzlich zu verneinen, da nach Ansicht des BMVIT dieses Fahrzeug ja noch nicht von einem Verkehrsunternehmen für seinen eigentlichen Zweck eingesetzt wird.

Unternimmt jemand eine reine Überstellungsfahrt (mit Überstellungskennzeichen), dann muss er die Unternehmensdaten nicht herunterladen.

### III.2. Fahrzeug mit ≤ 3,5t höchstzulässiges Gesamtgewicht

Ein Fahrzeug, das mit Anhänger > 3,5t höchstzulässiges Gesamtgewicht aufweist und gewerblich genutzt wird, wird mit einem digitalen Kontrollgerät zugelassen. Bei Verwendung des Fahrzeuges ohne Anhänger (höchstzulässiges Gesamtgewicht ≤ 3,5t) muss das digitale Kontrollgerät nur dann verwendet werden, wenn die Regelung des § 17 Abs. 6 AZG greift. § 17 Abs. 6 AZG gilt für all jene Fälle, in denen der Lenker ein Arbeitnehmer ist, und regelt ausdrücklich, dass immer wenn ein

Fahrzeug (auch freiwillig) mit einem Kontrollgerät ausgerüstet ist, dieses in jedem Fall auch verwendet werden muss.

#### IV. Werkstattkarten

##### IV.1. Verständigung BMVIT:

###### Übermittlung der Bescheide an das BMVIT

Für die Übermittlung der die Ermächtigung erweiternden Feststellungsbescheide des Landeshauptmannes an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nach § 24 Abs. 7 KFG reicht eine bloße Übermittlung mit elektronischer Post aus. Dies ergibt sich e contrario aus § 24 Abs. 8 KFG, da dort der Gesetzgeber eine Übermittlung mit gesicherter Datenverbindung ausdrücklich vorsieht, dies aber in § 24 Abs. 7 KFG nicht erwähnt hat.

Die Bescheide sollten aber nicht an die Zentralstelle des BMVIT, sondern **direkt an die Bundesanstalt für Verkehr (BAV) bzw. an die nach Vereinbarung mit der BAV dafür genannte Adresse** übermittelt werden.

###### Neuansuchen

§ 24 Abs. 7 letzter Satz KFG ist so zu interpretieren, dass sich die darin erwähnten „solchen Feststellungen“ nicht nur auf die Erweiterung von bestehenden Ermächtigungen beziehen, sondern auch für gänzliche Neuerteilungen der Ermächtigungen gelten, sodass nicht nur Feststellungsbescheide, sondern auch neue Gesamtermächtigungen dem BMVIT zu übermitteln sind.

###### Voraussetzungen für die Ermächtigung zum Einbau und Prüfung von digitalen Kontrollgeräten

- Schulungsnachweis, der für eine geeignete Person zu erbringen ist (Form, ausstellende Einrichtung, usw.):

Die Schulung des Personals wird durch eine Bestätigung über die Absolvierung eines entsprechenden Lehrganges bei einem Hersteller von digitalen Kontrollgeräten nachzuweisen sein.

Die Anforderungen an das geeignete Personal hinsichtlich Schulung ist im § 11 Abs. 2 PBStV (Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung, BGBl. II Nr. 78/1998, in der Fassung BGBl. II Nr. 101/2004) geregelt (Aufbaulehrgang, Fortbildungslehrgang).

Der Nachweis erfolgt durch den Fahrtschreiber-/Kontrollgerätehersteller mittels Zertifikat oder Eintrag im Bildungspass gemäß § 57a KFG (Nachweis gemäß § 3 Abs. 3 und 4 PBStV und § 11 Abs. 2 PBStV).

- Einrichtungen zur Prüfung des digitalen Kontrollgerätes, die beim Unternehmen vorliegen müssen:

Bei den erforderlichen Einrichtungen handelt es sich gemäß § 11 Abs. 1 Z 10 PBStV um geeignete, vom Kontrollgerätehersteller freigegebene Hard- und Software zum Kalibrieren der digitalen Kontrollgeräte und zum Herunterladen und Speichern der Daten sowie über die dafür adäquaten Schnittstellen.

Das Vorhandensein der erforderlichen Einrichtungen gemäß § 11 Abs. 1 Z 10 PBStV wird anhand einer Bestätigung eines Kontrollgeräteherstellers überprüft werden können. Eine Kontrolle im Be-

trieb selbst wird nicht für zwingend notwendig erachtet bzw. kann eine solche im Zuge der nächsten Revision der ermächtigten Stelle erfolgen.

## **V. Fahrerkarten**

### **V.1. Entzug der Fahrerkarte durch die Exekutive laut § 102a Abs. 3 KFG**

§ 102a Abs. 3 KFG wurde in die 25. KFG-Novelle aufgenommen, weil dadurch ein Entzug der Fahrerkarte durch die Exekutive in bestimmten Fällen möglich gemacht wird:

- Fahrer ist nachweislich mit zwei oder mehr Fahrerkarten unterwegs
- Fahrer hat zum Zeitpunkt der Kontrolle durch die Exekutive eine Fahrerkarte in Verwendung, die nicht auf ihn ausgestellt wurde.

Die Karten sind in diesem Fall an die **BAV bzw. an die nach Vereinbarung mit der BAV dafür genannte Adresse** zurück zu schicken.

Aus Art. 14 Abs. 4 litera c der EU-VO 3821/85 ergibt sich, dass die Fahrerkarte während ihrer Gültigkeitsdauer unter keinen Umständen entzogen oder ihre Gültigkeit ausgesetzt werden darf, es sei denn, die zuständige Behörde stellt fest, dass die Karte gefälscht worden ist, der Fahrer eine Karte verwendet, deren Inhaber er nicht ist, oder die Ausstellung der Karte auf der Grundlage falscher Erklärungen und/oder gefälschter Dokumente erwirkt worden ist.

Ein Datenabgleich zwischen ZMR, FSR und ZKR und eine Informationspflicht von Seiten der Behörde war mit der Regelung des § 102a Abs. 3 KFG nicht beabsichtigt und ist auch nicht notwendig.

Insbesondere ist der Entzug der Lenkberechtigung kein Grund zum Entzug der Fahrerkarte durch die Exekutive.

## **VI. Unternehmenskarten**

### **VI.1. Werkstattkarte statt Unternehmenskarte?**

Die Werkstattkarte kann nicht als Unternehmenskarte genutzt werden, da es klare Abgrenzungen der Funktionen für die Unternehmens- und Werkstattkarte in den entsprechenden Verordnungen gibt.

### **VI.2. Unternehmen verleiht Arbeitskräfte**

Eine Personalleasingfirma beschäftigt Fahrer, die für andere Unternehmen fahren. Es stellt sich die Frage, wer in diesem Fall die Daten aus dem digitalen Kontrollgerät speichern und abrufbar machen muss (Unternehmen, das die Fahrer beauftragt, oder Personalleasingfirma?). Unternehmen, die Arbeitskräfte verleihen, setzen keine Fahrzeuge ein. Sie können keine Unternehmenskarte beantragen, daher kann ihnen diese Pflicht nicht aufgetragen werden.

### **VI.3. Haftbarmachen von Unternehmern**

Gemäß § 103 Abs. 4 KFG hat sich der Zulassungsbesitzer davon zu überzeugen, dass die Lenker im Besitz einer Fahrerkarte sind.

Dies muss nur zu Beginn des Arbeitsverhältnisses gemacht werden. Die Bestimmung ist nicht so zu verstehen, dass der Unternehmer dies vor jedem einzelnen Fahrtritt machen soll.

Eine einmalige Prüfung bei Einstellung bzw. Übergabe des Fahrzeuges ist ausreichend.

Aufgrund der Verpflichtung zum „Downloading“ von der Karte (gemäß § 17a AZG), kann bzw. muss der Arbeitgeber ohnehin automatisch spätestens nach 28 Tagen feststellen, ob der Lenker die Fahrerkarte noch besitzt.

### **VII. Kontrollkarten**

#### **VII.1. Werkstattkarte statt Kontrollkarte?**

Zu beachten ist, dass im Fall einer Verwendung der Werkstattkarte anstatt der Kontrollkarte durch Kontrollstellen in den Ländern diese nachweislich als Letztbenutzer für die Einstellungen und Kalibrierungen des digitalen Kontrollgerätes verantwortlich sind.

### **VIII. Umgang mit in einem anderen EU-Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugen**

In einem anderen EU-MS nach dem 5. August 2005 bzw. nach dem 1. Jänner 2006 zugelassene Fahrzeuge, die ein analoges Kontrollgerät haben, sollen von den österreichischen Vollzugsorganen auch nach Inkrafttreten der neuen Regelung nicht beanstandet werden, sofern das analoge Kontrollgerät mit einem Schaublatt ausgestattet und funktionsfähig ist. Insbesondere sollen solche Fahrzeuge nicht an der Grenze durch österreichische Exekutivbeamte aufgehalten und an der Weiterfahrt gehindert werden. Die Verkehrssicherheit ist nämlich auch durch den analogen Tachograph sichergestellt.

Schon aber sollen solche Fahrzeuge nach Inkrafttreten der neuen Regelung beanstandet werden, die ein digitales Kontrollgerät haben, das nicht kalibriert ist.

Mit freundlichen Grüßen

**Für den Bundesminister:**

Dr. Wilhelm Kast

**Ihr(e) Sachbearbeiter(in):**

Dr. Selma Eckhardt

Tel.: +43 (1) 711 00-5269, Fax-DW: 15072

selma.eckhardt@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt