

Das §-57a-Gutachten in Theorie und Praxis

1. Einleitung

Das §-57a-Gutachten im Rahmen der wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen spielt nicht nur für Prüfer und Fahrzeugbesitzer eine wichtige Rolle, sondern gerade auch für Sachverständige, Richter und sämtliche mit dieser Materie beschäftigten weiteren Behördenvertreter. Vor allem die gutachterliche Tätigkeit in Verbindung mit Verkehrsunfällen, Straf- und Zivilverfahren hinsichtlich der Beurteilung der Aussagekraft des §-57a-Gutachtens zum Zeitpunkt der Fahrzeugbegutachtung stellt eine große Herausforderung dar. Der folgende Artikel soll für eine klare Übersicht über die rechtlichen Grundlagen der wiederkehrenden Begutachtung sorgen sowie Schwachstellen hinsichtlich der Aussagekraft von §-57a-Gutachten und die rechtliche Stellung der Gutachten in der Sachverständigen- und Gerichtspraxis aufzeigen.

2. Rechtliche Grundlagen

2.1. Historischer Rückblick

Aufgrund der geringen Stückzahlen zu Beginn des vorigen Jahrhunderts wurden zum öffentlichen Verkehr zugelassene Fahrzeuge lange Zeit keiner behördlich vorgeschriebenen regelmäßigen technischen Kontrolle unterzogen, obwohl die Unfallzahlen zu diesem Zeitpunkt aufgrund des teilweise schlechten technischen Zustands der Fahrzeuge nicht unbeachtlich waren. Um 1930 wurde seitens der Behörde die erste regelmäßige technische Kontrolle für bestimmte Kraftfahrzeuge eingeführt, die sich damals „wiederkehrende Überprüfung“ nannte. In den Wirren des 2. Weltkriegs bzw in der Nachkriegszeit trat die technische Fahrzeugkontrolle – nicht zuletzt wohl auch aufgrund des dezimierten Bestands – wieder in den Hintergrund.

Mit Einsetzen der echten Massenproduktion durch zahlreiche Fahrzeughersteller und zunehmenden privaten Wohlstand stiegen die Zulassungszahlen bis Anfang der 1970er-Jahre derart an, dass die Behörde die Vielzahl an wiederkehrenden Überprüfungen nicht mehr bewältigen konnte. Man musste sich ein neues System einfallen lassen, welches auch im Jahre 1971 in Form der „wiederkehrenden Begutachtung“ gestartet wurde. Nunmehr wurden Fahrzeuge mit einem höchsten zulässigen Gesamtgewicht (hzG) bis 3,5 t nicht mehr ausschließlich durch die Behörde, sondern vor allem durch seitens des Staates ermächtigte private Begutachtungsstellen (vorwiegend Werkstattbetriebe und Autofahrerklubs) durchgeführt. Letztendlich kamen seit 1998 auch alle Schwerfahrzeuge über 3,5 t hzG hinzu, sodass ab diesem Zeitpunkt sämtliche zum öffentli-

chen Verkehr zugelassene und gesetzlich dafür vorgesehene Fahrzeuge in aller Regel durch private ermächtigte Begutachtungsstellen wiederkehrend überprüft werden (der Behörde steht es frei, diese macht aber davon nur mehr selten Gebrauch).

2.2. Gesetzliche Basis der wiederkehrenden Begutachtung

Die EU-weite Basis für eine regelmäßige Kontrolle von Fahrzeugen ist in der Richtlinie 2009/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. 5. 2009 über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger geregelt (zuvor Richtlinie 96/96/EG). Darin werden vor allem die Mindestfristen der Begutachtungsperioden für die einzelnen Fahrzeugklassen wie auch die konkreten einzelnen Punkte hinsichtlich der Prüfung von Bauteilen, Prüfvorschriften und Mängeleinstufungen zur Umsetzung in das jeweilige nationale Recht vorgeschrieben.

Die Basisbestimmungen des österreichischen Rechts für die wiederkehrende Begutachtung finden sich im Kraftfahrzeuggesetz 1967 (KFG), speziell im allseits bekannten § 57a KFG. Vor allem ist darin geregelt, welche Fahrzeuge grundsätzlich wiederkehrend begutachtet werden müssen, in welchen Perioden, wer dies darf und durch wen die Kontrolle stattzufinden hat, ob die Begutachtungen auch ordnungsgemäß stattfinden.

Die näheren Durchführungsbestimmungen für die wiederkehrende Begutachtung (vor allem sämtliche Prüfpositionen, gesetzliche Grenzwerte, Mängeleinstufungen, notwendige Prüfeinrichtungen, berufliche Ausbildungsvoraussetzungen für Prüfer – sog ermächtigte Personen – und sämtliche Vorschriften über die §-57a-Schulungsmaßnahmen der Prüfer) finden sich in weiterer Folge in der Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr, mit der Bestimmungen über die Durchführung der besonderen Überprüfung und wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen sowie über die Prüfung von Fahrtschreibern, Kontrollgeräten und Geschwindigkeitsbegrenzern festgelegt werden (Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung – PBStV), BGBl II 1998/78 in der derzeit gültigen Fassung der 3. Novelle, BGBl II 2008/240.

Aufgrund der Bestimmung des § 10 Abs 4 PBStV gilt, dass die Fahrzeugbegutachtung entsprechend einem vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) genehmigten Mängelkatalog zu erfolgen hat. Die-

ser Mängelkatalog ist entsprechend dem jeweiligen Stand der Technik zu ergänzen. Die Beurteilung der festgestellten Mängel hat jedoch nach Anlage 6 PBStV zu erfolgen.

Hier geht es um den Mängelkatalog, der für die Praxis das eigentliche Hauptregelwerk bezüglich der wiederkehrenden Begutachtung darstellt. Dieser beinhaltet sämtliche Bestimmungen der PBStV als Basis, weshalb zB die darin angeführten einzelnen Prüfpositionen samt den zugehörigen Mängeleinstufungen somit der gesetzlichen Grundlage 1:1 entsprechen. Den eigentlichen Kern des Mängelkatalogs stellt jedoch der Kommentar zu den einzelnen Prüfpositionen dar, der vorgibt, wie und unter welchen Umständen die einzelnen Bauteile zu prüfen sind. Weiters sieht der Kommentar des Mängelkatalogs eingehende Beurteilungskriterien hinsichtlich der Mängeleinstufungen zu einzelnen Prüfpositionen vor, da die gesetzlichen Vorgaben der PBStV (abgesehen von konkreten vorgeschriebenen Messwerten) größtenteils eher allgemein gehalten sind. Der Mängelkatalog liegt in elektronischer als auch in Druckausgabe in der derzeit aktuellen Fassung in 6. Auflage (Mängelkatalog 2009) vor.

2.3. Begutachtungsstelle/ermächtigte Person

Gemäß § 57a Abs 2 KFG hat der Landeshauptmann für seinen örtlichen Wirkungsbereich auf Antrag Ziviltechniker oder technische Büros – Ingenieurbüros (§ 134 GewO) des einschlägigen Fachgebietes, Vereine oder zur Reparatur von Kraftfahrzeugen oder Anhängern berechnete Gewerbetreibende, die hinreichend über hierzu geeignetes Personal und die erforderlichen Einrichtungen verfügen, zur wiederkehrenden Begutachtung aller oder einzelner Arten von Fahrzeugen gemäß Abs 1 zu ermächtigen. Durch Verordnung des BMVIT ist festzusetzen, unter welchen Voraussetzungen eine Person als zur Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung unter Berücksichtigung der Fahrzeugarten geeignet zu gelten hat. Letzteres ist in der PBStV geregelt. Der Prüfer, der die wiederkehrende Begutachtung im Rahmen einer ermächtigten Begutachtungsstelle durchführt, wird darin „ermächtigte Person“ genannt.

Zusammenfassend kann daher diesbezüglich gesagt werden, dass der Landeshauptmann des jeweiligen Bundeslands auf Antrag eine für die wiederkehrende Begutachtung gesetzlich nominierte Stelle unter Einhaltung der geltenden Ermächtigungsvoraussetzungen zur Durchführung der Begutachtung ermächtigt und die geeignete Person nach Nennung gegenüber der Behörde die Begutachtung durchführt. Gemäß § 57a Abs 2 KFG kann erforderlichenfalls der Ausschluss bestimmter geeigneter Personen von dieser Tätigkeit behördlich angeordnet werden.

2.4. Qualitätskontrolle

Aufgrund der Bestimmung des § 57a Abs 2a KFG gilt, dass der Landeshauptmann regelmäßig zu überprüfen hat, ob

die Voraussetzungen für die Erteilung der Ermächtigung noch gegeben sind und ob die Begutachtungen ordnungsgemäß durchgeführt werden. Insbesondere bei zur Reparatur von Fahrzeugen berechtigten Gewerbetreibenden hat er auf die Objektivität der Begutachtung zu achten. Er kann Anordnungen zur Behebung von Mängeln treffen.

Gemäß § 15 Abs 1 PBStV hat der Landeshauptmann ermächtigte Stellen unangekündigt Revisionen (Audits) zu unterziehen. Die Revisionen sind insbesondere durchzuführen bei Verdacht, dass die Voraussetzungen für die Ermächtigung nicht mehr gegeben sind, die Vertrauenswürdigkeit nicht mehr gegeben ist oder Begutachtungen und Prüfungen nicht ordnungsgemäß erfolgten. Folgen bei Beanstandungen im Rahmen einer Revision können laut dem behördlichen Beanstandungskatalog eine Anordnung, ein Verweis oder gar ein Widerruf der Prüfermächtigung sein.

2.5. Prüfumfang

Mit Ausnahme der folgenden sind sämtliche andere zum öffentlichen Verkehr zugelassene Fahrzeuge wiederkehrend zu begutachten:

- Anhänger, mit denen eine Geschwindigkeit von 25 km/h nicht überschritten werden darf;
- Zugmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h;
- selbstfahrende Arbeitsmaschinen und Transportkarren jeweils mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h;
- Motorkarren mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h.

Bei Fahrzeugen mit einem hzG bis 3,5 t ist zu prüfen, ob diese den Erfordernissen der Verkehrs- und Betriebssicherheit entsprechen und bei Kraftfahrzeugen, ob mit dem Fahrzeug nicht übermäßig Lärm, Rauch, übler Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen verursacht werden können.

Bei Fahrzeugen mit einem hzG über 3,5 t ist zusätzlich zu prüfen, ob sie den Vorschriften dieses Bundesgesetzes und der aufgrund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entsprechen (Vorschriftsmäßigkeit).

Im Zuge der wiederkehrenden Begutachtung wird der Zustand im Augenblick der Vorführung des Fahrzeugs festgehalten. Aussagen über die zukünftige Haltbarkeit, insbesondere auch bis zur Fälligkeit der nächsten Begutachtung, werden damit nicht getroffen.

2.6. Rechtliche Einstufung des §-57a-Gutachtens

Gemäß § 57a Abs 4 KFG hat der Ermächtigte über den Zustand eines ihm vorgeführten Fahrzeugs vor Behebung al-

lenfalls festgestellter Mängel ein Gutachten auf einem Begutachtungsformblatt auszustellen. Das Gutachten ist eine öffentliche Urkunde. Eine Ausfertigung ist dem das Fahrzeug Vorführenden zu übergeben (eine Mitführverpflichtung beim Betrieb des Fahrzeugs besteht jedoch nicht), eine zweite Ausfertigung des Gutachtens ist fünf Jahre lang aufzubewahren und den mit Angelegenheiten des Kraftfahrzeugwesens befassten Behörden auf Verlangen vorzulegen. Ein positives Gutachten berechtigt zur Ausgabe einer §-57a-Prüfplakette („Pickerl“).

2.7. Haftung bei einem Verschulden im Rahmen der wiederkehrenden Begutachtung

Da §-57a-Begutachtungsstellen bzw deren ermächtigte Personen im Rahmen der wiederkehrenden Begutachtung hoheitlich tätig sind, unterliegen Schadenersatzforderungen der Amtshaftung. Gemäß § 1 Amtshaftungsgesetz (AHG) gilt: *„Der Bund, die Länder, die Bezirke, die Gemeinden, sonstige Körperschaften des öffentlichen Rechts und die Träger der Sozialversicherung – im folgenden Rechtsträger genannt – haften nach den Bestimmungen des bürgerlichen Rechts für den Schaden am Vermögen oder an der Person, den die als ihre Organe handelnden Personen in Vollziehung der Gesetze durch ein rechtswidriges Verhalten wem immer schuldhaft zugefügt haben; dem Geschädigten haftet das Organ nicht. Der Schaden ist nur in Geld zu ersetzen.“* Als Organ im Sinne des AHG ist die zur wiederkehrenden Begutachtung ermächtigte Stelle zu verstehen.

Gehaftet wird für Schäden, die entweder am Vermögen und/oder an einer Person entstanden sind, zB Schäden, die im Rahmen der wiederkehrenden Begutachtung am Fahrzeug selbst entstehen, oder Schäden, die nach einer wiederkehrenden Begutachtung an Personen und Sachen infolge mangelhafter Überprüfung entstehen. Bei grober Fahrlässigkeit oder Vorsatz haftet die Begutachtungsstelle gegenüber der Republik Österreich im Rahmen eines Regresses.

Zuständig für die administrative Schadensabwicklung ist die Finanzprokuratur der Republik Österreich, über die Ablehnung oder Anerkennung entscheidet das BMVIT als Auftraggeber. Wird der Schadenersatzanspruch abgelehnt, besteht für den Geschädigten die Möglichkeit der Klage beim sachlich und örtlich zuständigen Landesgericht.

3. Das §-57a-Gutachten in der Begutachtungspraxis

3.1. Prüfpositionen

Prinzipiell sind 10 Hauptgruppen vorgesehen, die wiederum in zahlreiche einzelne – teils äußerst umfangreiche – Prüfpositionen untergliedert sind. Die einzelnen Prüfpositionen selbst sehen wiederum zahlreiche konkrete Mängelbestimmungen samt Mängeleinstufung hinsichtlich der Bauteile vor.

Die 10 Hauptgruppen lauten:

- Bremsanlage;
- Lenkvorrichtung und Lenkrad;
- Sichtverhältnisse;
- Leuchten, Rückstrahler und sonstige elektrische Anlagen;
- Achsen, Räder, Reifen und Aufhängungen;
- Fahrgestell oder Fahrgestellrahmen und daran befestigte Teile;
- sonstige Ausstattungen, soweit vorgeschrieben.
- Umweltbelästigungen;
- zusätzliche Prüfpunkte für Fahrzeuge, die der Fahrgastbeförderung dienen;
- Identifizierung des Fahrzeugs.

Hinsichtlich der Beurteilung gibt es gemäß § 10 Abs 2 PBStV für Fahrzeuge bis 3,5 t hzG drei Mängelstufungen (leichter Mangel, schwerer Mangel, Mängel mit Gefahr im Verzug) und zusätzlich für Fahrzeuge über 3,5 t hzG eine weitere (Vorschriftsmangel).

- Leichter Mangel (LM): kein nennenswerter Einfluss auf die Verkehrs- und Betriebssicherheit, positives Gutachten möglich, Mängel müssen dennoch behoben werden.
- Schwerer Mangel (SM): schließt die Verkehrs- und Betriebssicherheit aus, negatives Gutachten, Mängel müssen bei der nächsten in Betracht kommenden Werkstätte behoben werden.
- Mangel mit Gefahr im Verzug (GV): direkte und unmittelbare Gefährdung der Verkehrs- und Betriebssicherheit, negatives Gutachten, Mängel müssen umgehend behoben werden (bei einer Prüfung an Ort und Stelle durch die Behörde führt ein Mangel mit Gefahr im Verzug zur Abnahme des Zulassungsscheins und der Kennzeichentafeln).
- Vorschriftsmangel (VM): genehmigter Zustand des Fahrzeugs nicht mehr gegeben, negatives Gutachten, Fahrzeug ist umgehend in einen vorschriftskonformen Zustand zu versetzen.

Die Schwierigkeit der korrekten Beurteilung bei sehr vielen Prüfpositionen liegt darin, dass das Gesetz für ein und dieselbe Mangelbezeichnung mehrere Mängelstufungen gleichzeitig vorsieht. Im Mängelkatalog sind zwar unterstützend bei etlichen Positionen Zusatzinformationen bzw „Empfehlungen“ vorgesehen, jedoch liegt die letztendliche Beurteilung prinzipiell im Ermessen des Prüfers. Lediglich bei Positionen mit klaren Messwertvorgaben (zB Abgas, Bremsen) oder konkreten gesetzlichen Vorgaben (zB Anzahl/Bestückung mit bestimmten Einrichtungen, Anbringungs-/Ausrüstungsvorschriften) ist die jeweilige Mängelstufung automatisch vorgegeben.

Abweichungen hinsichtlich der Mängelbeurteilung sind, wenn es die Bauvorschriften zum Zeitpunkt der erstmaligen Zulassung und unter Berücksichtigung allfälliger gesetzlicher Nachrüstplichten erfordern, zulässig (zB historische Fahrzeuge). Nicht in der Anlage 6 PBStV bzw Mängelkatalog explizit aufgelistete Mängel sind nach dem Stand der Technik zu beurteilen. Fahrzeuge, die aufgrund ihrer Bauart vom technischen Standard abweichen und auf die daher einige Prüfverfahren möglicherweise nicht anwendbar sind, sind nach Herstellerangaben zu beurteilen.

3.2. Schwachstellen der wiederkehrenden Begutachtung hinsichtlich der Aussagekraft des Gutachtens

3.2.1. Grenzfälle

Vorwiegend bei Korrosionsschäden sowie bei Undichtheit oder einem Spiel von Bauteilen kommt es hinsichtlich der MängelEinstufung häufig zu Grenzfällen zwischen einem leichten und schweren Mangel. Da die Beurteilung ohne konkrete gesetzliche Vorgaben im Ermessen des Prüfers liegt, ergeben sich bei mehreren Begutachtungen durch verschiedene Personen oftmals unterschiedliche Ergebnisse. Mangels einer Einstufung mit Skalierung (zB 1 [= sehr guter Zustand] bis 10 [= nicht verkehrs- und betriebssicher]) entscheidet die Differenzierung zwischen einem leichten und einem schweren Mangel, ob das Gutachten positiv oder negativ ausfällt. Nachdem bereits bei einem schweren Mangel das Gutachten negativ ausfällt und bei älteren Fahrzeugen die Behebung dieser Mängel oftmals unwirtschaftlich ist, ist der Druck auf den Prüfer seitens des Fahrzeugbesitzers nicht unerheblich, „zumindest einmal noch ein Auge zuzudrücken“ und doch nur einen leichten Mangel zu vergeben. Selbstverständlich ist auch der unterschiedliche Ausbildungsstand der einzelnen Personen ausschlaggebend bei der Beurteilung von Grenzfällen.

3.2.2. Gefälligkeitsgutachten

Von einem „Gefälligkeitsgutachten“ kann dann ausgegangen werden, wenn im Rahmen einer wiederkehrenden Begutachtung (auf Wunsch des Zulassungsbesitzers) absichtlich ein positives Gutachten für ein Fahrzeug ausgestellt wird, welches jedoch nicht verkehrs- und betriebssicher im Sinne des § 57a KFG ist und daher negativ beurteilt hätte werden müssen. Dies kann zB dadurch erfolgen, dass

- ein Mangel, der die Verkehrs- und Betriebssicherheit ausschließt, im Rahmen einer Prüfposition zwar erkannt wurde, dieser Mangel aber als solcher im Gutachten nicht festgehalten oder
- das Fahrzeug gesamt oder die betroffene Prüfposition überhaupt nicht begutachtet wird.

Ein Gefälligkeitsgutachten kann sowohl zu einer zivilrechtlichen Haftung als auch zu einer strafrechtlichen Verurteilung führen.

Bei einem Gefälligkeitsgutachten handelt es sich um einen Missbrauch der Amtsgewalt, die Sanktionen (meist Freiheitsstrafe) gemäß § 302 StGB nach sich zieht. Je nach Art und Ausmaß der „Gefälligkeit“ hat das Gutachten dementsprechend wenig bis keine Aussagekraft bezüglich der Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeugs zum Zeitpunkt der Überprüfung. Sachverständige sind in den meisten Fällen im Nachhinein vor große Probleme hinsichtlich der Nachvollziehbarkeit der im Gutachten angeführten Mängelbeurteilungen gestellt.

3.2.3. Nachüberprüfung

Eine gesetzlich nicht gedeckte Nachüberprüfung wird in vielen Fällen in der §-57a-Praxis deswegen angeboten, um Arbeitszeit und so dem Fahrzeughalter Kosten für die zweite Begutachtung zu sparen. Muss die erste Begutachtung aufgrund schwerer Mängel, Mängel mit Gefahr im Verzug oder Vorschriftsmängeln negativ beurteilt werden (oftmals wird dabei die Begutachtung einfach abgebrochen, ohne ein Gutachten auszustellen) und erteilt der Fahrzeughalter dem Betrieb keinen diesbezüglichen Reparaturauftrag zur Behebung dieser Mängel, so bekommt der Fahrzeughalter – praxisüblich binnen einer Frist von 14 Tagen – die Möglichkeit eingeräumt, das Fahrzeug nach einer Eigenreparatur nochmals zur Begutachtung vorzuführen.

Die Gesetzeswidrigkeit liegt dann darin, dass bei der Nachüberprüfung meist nur mehr die Behebung der bei der ersten Begutachtung festgestellten Mängel überprüft wird, sämtliche anderen Prüfpositionen jedoch nicht mehr beachtet werden. Wurden die Mängel durch den Fahrzeughalter behoben, wird anschließend ein positives Gutachten ausgestellt. Dieses würde jedoch die aktuelle Beachtung sämtlicher Prüfpositionen voraussetzen. Somit werden dabei Veränderungen bzw mittlerweile negative Auswirkungen auf bestimmte Bauteile (zB Bremsen) nicht mehr berücksichtigt und dem Fahrzeug wird zum Zeitpunkt der Nachüberprüfung die volle Verkehrs- und Betriebssicherheit attestiert. Gerade bei Fahrzeugen mit einer hohen Fahrleistung (zB Vertreterfahrzeug, Schwerverkehr) kann dies fatale Auswirkungen haben. Letztendlich hat das Gutachten hinsichtlich der nicht mehr überprüften Positionen keine Aussagegewirkung mehr und ist somit unvollständig.

3.2.4. Falsches Gutachten

Ähnlich wie bei einer gesetzeswidrigen Nachüberprüfung kann es sich bezüglich der Aussagekraft des gesamten Gutachtens bei einem Negativgutachten nach einem Abbruch verhalten. Oftmals wird dabei in der Praxis bei Erkennen eines schweren Mangels im Rahmen der vorgeordneten Hauptgruppen (zB Bremsen – Hauptgruppe 1) die Begutachtung für den Fall eines durch den Fahrzeughalter nicht erteilten Reparaturauftrags abgebrochen und daher hinsichtlich sämtlicher anderen Positionen nicht mehr fortgesetzt, jedoch ein negatives Gutachten ausgestellt. Dabei

wird zwar dem Gesetz Genüge getan, dem Fahrzeughalter die nicht mehr vorhandene Verkehrs- und Betriebssicherheit verlässlich mitzuteilen, jedoch gilt prinzipiell auch für die Ausstellung eines negativen Gutachtens, dass sämtliche Positionen zu überprüfen sind. Die in derartigen Fällen nicht mehr überprüften Positionen scheinen im Gutachten dann ohne Mängel auf, obwohl dies nicht den Tatsachen entsprechen muss.

3.2.5. Vorschriftsmäßigkeit

Wie bereits ausgeführt, muss bei Fahrzeugen mit einem hzG über 3,5 t zusätzlich zur Verkehrs- und Betriebssicherheit überprüft werden, ob sich das Fahrzeug in seinem zuletzt genehmigten Zustand befindet. Dafür sind aber zwei Voraussetzungen absolut notwendig:

- die Vorlage und Kontrolle des Fahrzeug-Genehmigungsdokuments und
- die tatsächliche Kontrolle der Bauteile in Abgleich mit dem genehmigten Zustand.

Zum einen werden jedoch in den meisten Fällen die Genehmigungsdokumente (Typenschein, Einzelgenehmigungs- bzw. Abänderungsbescheid) bei der wiederkehrenden Begutachtung trotz gesetzlicher Verpflichtung nicht mitgeführt (diese liegen zB bei Leasingfahrzeugen auf der Bank), zum anderen ist der zeitliche Rahmen der Begutachtung derartiger Fahrzeuge in der Regel zu kurz angesetzt bzw. liegt in der Praxis seitens der Fahrzeughalter kein Interesse für eine Abgeltung dieses notwendigen Mehraufwands.

Wie bis dato eindeutig festzustellen ist, wird die Prüfung der Vorschriftsmäßigkeit somit größtenteils vernachlässigt. Die Aussagekraft des Gutachtens bezüglich dieser gesetzlich normierten Prüfvorschrift ist daher eher gering.

4. Das §-57a-Gutachten in der Sachverständigen- und Gerichtspraxis

4.1. Aussagekraft des Gutachtens in einem behördlichen Verfahren bzw. zur Rekonstruktion von Verkehrsunfällen

Einerseits gilt das §-57a-Gutachten als öffentliche Urkunde, die durch die Begutachtungsstelle quasi als Behörde ausgestellt wurde und daher prinzipiell aus rechtlicher Sicht einen hohen Stellenwert hat, andererseits wurden bereits die sich aus der Praxis ergebenden nicht zu leugnenden Schwachstellen aufgezeigt. Daraus ergibt sich für den technischen Sachverständigen und in weiterer Folge für den behördlichen Verfahrensleiter bzw. Richter, dass eben die Aussagekraft einzelner Gutachten unterschiedlich zu bewerten ist. Die Überprüfung der Aussagekraft von §-57a-Gutachten zum Zeitpunkt eines Verfahrens stellt die Beteiligten vor allem deshalb vor Schwierigkeiten, da mit dem Gutachten Aussagen zur Verkehrs- und Betriebssicherheit

bzw. Vorschriftsmäßigkeit zum Zeitpunkt der Vorführung des Fahrzeugs zur Begutachtung getätigt wurden, durch den Weiterbetrieb der Fahrzeuge über einen längeren Zeitraum jedoch bekanntlich teilweise erhebliche Veränderungen an den Bauteilen bzw. deren Zustand eintreten können.

Folgend zwei Beispiele aus der Behördenpraxis.

4.1.1. Rekonstruktion von Verkehrsunfällen

Gerade in Verfahren zur Feststellung der Kausalität zwischen der Verursachung eines Verkehrsunfalls und dem technischen Zustand eines Bauteils spielt die zeitliche Verlagerung zwischen der wiederkehrenden Begutachtung und dem Eintritt des Verkehrsunfalls eine bedeutende Rolle. Bei Pkw/Kombi (Fahrzeugklasse M1) – ausgenommen Taxis, Rettungs- und Krankentransportfahrzeuge – kann sich die Aussage des Ergebnisses der ersten wiederkehrenden Begutachtung aufgrund der 3-2-1-Regel (erste Begutachtung drei Jahre nach der Erstzulassung, zweite Begutachtung zwei Jahre nach der ersten Begutachtung, danach jährlich) hinsichtlich der Begutachtungsfrist bis hin zum Ende des fünften Zulassungsjahres beziehen. Welche Veränderungen an Bauteilen jedoch innerhalb des vierten und fünften Zulassungsjahres eintreten können, muss an dieser Stelle wohl nicht näher erläutert werden.

Leicht stellt sich die Beurteilung der Kausalität dann dar, wenn bei der letzten Begutachtung an einem unfallkausalen Bauteil ein Mangel festgestellt wurde und dieser jedoch nachweislich bis zum Unfallszeitpunkt nicht behoben wurde. In diesem Fall hat das §-57a-Gutachten zweifelsfrei eine hohe Aussagekraft.

Ganz anders sieht es aber eben im umgekehrten Fall aus. Vor allem bei Bauteilen, die generell einem hohen Verschleiß unterliegen (zB Bremsen, Reifen), geht die Aussagekraft bei einer großen zeitlichen Verlagerung zwischen Begutachtung und Unfall fast zur Gänze verloren. Gerade diese Bauteile haben aber für eine kausale Unfallsverursachung erfahrungsgemäß große Bedeutung. Diesbezüglich steht der Sachverständige dann vor einer großen Herausforderung, wenn vom Beschuldigten ein bei der letzten wiederkehrenden Begutachtung als mangelfrei beurteiltes Bauteil schuldbefreiend eingewendet wird.

4.1.2. Strafverfahren wegen Amtsmissbrauchs und/oder Betrugs, Zivilverfahren wegen Irrtumsanfechtung des Kaufvertrages, Verwaltungsverfahren wegen Entzugs der §-57a-Prüfermächtigung

In all den genannten Fällen geht es aus rechtlicher Sicht darum, dem Prüfer als Organ ein Verschulden unter Vorsatz nachzuweisen. Der Vorsatz bezieht sich darauf, ob der Prüfer somit bewusst und absichtlich im Rahmen der wiederkehrenden Begutachtung eine Handlung setzte, die entweder eine Person hinsichtlich des Eigentums an dem be-

troffenen Fahrzeug schädigte (Betrug, Irrtumsanfechtung), oder seine amtlichen Befugnisse missbrauchte (Amtsmisbrauch).

Ergibt sich bei der Rekonstruktion von Verkehrsunfällen aufgrund der unter Punkt 4.1.1. erwähnten Tatsachen je nach Zeitverlagerung ein mehr oder minder großer Interpretationsrahmen für den Sachverständigen, so ist in den gegenständlichen Verfahren die vorsätzliche Handlung eben zum Zeitpunkt der Begutachtung exakt nachzuweisen. Gerade bei der Beurteilung von Korrosionsschäden spielt dies oftmals eine große Rolle. Denkt man dabei an eine oder mehrere zwischen der wiederkehrenden Begutachtung und dem nunmehrigen Verfahren liegende Wintersaisonen in Verbindung mit den diesbezüglichen Witterungseinflüssen auf die gegenständlichen Bauteile, werden oftmals die Grenzen der Nachvollziehbarkeit erreicht.

4.2. Rechtliche Stellung des Mängelkatalogs für den Sachverständigen

Der §-57a-Mängelkatalog hat für die Sachverständigentätigkeit rund um die wiederkehrende Begutachtung große Bedeutung, da es sich dabei um den einzigen vom BMVIT approbierten Fachkommentar zu dieser Materie handelt. In den letzten Jahren ist es jedoch vermehrt zu Auslegungsproblemen dahingehend gekommen, welche rechtliche Stellung der Mängelkatalog bezüglich der amtlichen Sachverständigentätigkeit hat.

Wie bereits unter Punkt 2.2. ausgeführt, sind zwar prinzipiell die einzelnen Prüfpositionen samt zugehörigen Mängeleinstufungen der Anlage 6 PBStV zu entnehmen. Da im derzeit aktuellen Mängelkatalog 2009 jedoch die gesamte Anlage 6 PBStV als Basis übernommen wurde, können die diesbezüglichen Inhalte gleich direkt angewendet werden. Das eigentliche Herzstück des Mängelkatalogs, der Kommentar zu den einzelnen Prüfpositionen samt Prüfanweisungen, erlangt durch die Anwendungsvorschrift des § 10 Abs 4 PBStV direkt rechtlichen Charakter. Somit ist für Gutachten bzw in weiterer Folge Urteile, Bescheide etc ausschlaggebend, dass Bezugnahmen auf Prüfpositionen und Mängeleinstufungen der wiederkehrenden Begutachtung nach der Anlage 6 PBStV zu zitieren sind, auf Kommentare und Prüfanweisungen nach dem Mängelkatalog in der jeweils geltenden Fassung.

Letztendlich stellt sich noch die Frage, ab wann der Inhalt des Mängelkatalogs nach einer Neuauflage oder Ergänzung in Kraft tritt, da es an einem formellen Inkrafttreten, wie zB nach Verlautbarung im BGBl, mangelt (ob der Mängelkatalog durch die Approbation des BMVIT Erlasscharakter hat, ist umstritten). Da es sich um eine Holschuld handelt, spielen diesbezüglich mehrere Faktoren eine Rolle: Inkrafttreten der PBStV, Approbation durch das BMVIT, Erscheinen des neuen Mängelkatalogs zum Verkauf. Wohl kann auch für diesen Fall eindeutig gesagt werden, dass

- neue Bestimmungen bezüglich Prüfpositionen und Mängeleinstufungen mit Inkrafttreten einer Novelle der PBStV,
- Kommentare und Prüfanweisungen mit Bezug auf novellierte Prüfpositionen und Mängeleinstufungen mit Erscheinen einer Neuauflage des Mängelkatalogs

Geltung erlangen. Durch neue oder geänderte Prüfpositionen und Mängeleinstufungen überholte Kommentare und Prüfanweisungen einer bestehenden Auflage des Mängelkatalogs verlieren mit Inkrafttreten der Novelle der PBStV an Geltung.

In diesem Zusammenhang problematisch ist jedoch eine bei Neuauflage des Mängelkatalogs bis dato nicht erfolgte amtliche Verständigung der Begutachtungsstellen. Künftig sollte dafür gesorgt werden, wobei diese Aufgabe auch von der Standesvertretung der Betriebe flächendeckend wahrgenommen werden könnte.

4.3. §-57a-Ausbildung für gerichtlich beeedete Sachverständige

Im Rahmen der wiederkehrenden Begutachtung tätige Prüforgane (ermächtigte Personen) unterliegen gesetzlich verankerten und periodisch wiederkehrenden speziellen Schulungsmaßnahmen. Um überhaupt diesbezüglich tätig werden zu dürfen, muss – abgesehen von der jeweils erforderlichen beruflichen Ausbildung und einer in den meisten Fällen erforderlichen zweijährigen einschlägigen Praxis – eine Grundausbildung im Ausmaß von 36 Stunden (Fahrzeuge bis 3,5 t hzG) bzw 52 Stunden (Fahrzeuge über 3,5 t hzG und einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h) absolviert werden. In weiterer Folge ist alle drei Jahre eine periodische Weiterbildung im Ausmaß von acht Stunden (Fahrzeuge bis 3,5 t hzG) bzw 16 Stunden (Fahrzeuge über 3,5 t hzG und einer Bauartgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h) zu absolvieren.

Diese Schulungsmaßnahmen wurden im Jahre 2001 zur Qualitätssicherung eingeführt. In diesem Zusammenhang wäre daher zu hinterfragen, ob auch Sachverständige, die speziell Fragen im Rahmen der wiederkehrenden Begutachtung in behördlichen Verfahren zu klären haben und selbst nicht zur Durchführung der wiederkehrenden Begutachtung ermächtigt sind, nicht ebenso verpflichtende Schulungen absolvieren sollten. Die wiederkehrende Begutachtung gemäß § 57a KFG stellt zwischenzeitlich bereits eine „Wissenschaft“ dar, die gerade auch Sachverständige zur fortlaufenden Weiterbildung herausfordern sollte.

Korrespondenz:

Mag. Karl-Heinz Wegrath

Wegrath-Consult OG

Birkenweg 1, 3730 Eggenburg

Internet: <http://www.wegrath-consult.at>