

Kurztitel

Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung

Kundmachungsorgan

BGBI. II Nr. 78/1998 zuletzt geändert durch BGBI. II Nr. 65/2018

Typ

V

§/Artikel/Anlage

§ 10a

Inkrafttretensdatum

20.05.2018

Abkürzung

PBSStV

Index

90/02 Kraftfahrrecht

Text**Technische Unterwegskontrollen**

§ 10a. (1) Bei technischen Unterwegskontrollen gemäß § 58a KFG 1967 sind einer, mehrere oder alle der im Prüfbericht gemäß Anlage 6a vorgesehenen Prüfpunkte zu überprüfen. Die Zuordnung und Beurteilung festgestellter Mängel richtet sich nach § 10. Das Ergebnis der Prüfung ist im Prüfbericht festzuhalten. Die Inhalte des Prüfberichtes müssen dem Muster der Anlage 6a entsprechen. Werden bei der Überprüfung der Abgasemissionen oder der Bremsanlage auch Messungen durchgeführt, so sind auch die Messergebnisse im Prüfbericht festzuhalten. Die für die technischen Unterwegskontrollen eingesetzten Prüforgane müssen mindestens die persönlichen Voraussetzungen des § 3 für die geeigneten Personen erfüllen.

(2) Wird im Zuge einer technischen Unterwegskontrolle auch eine Kontrolle der Ladungssicherung vorgenommen, so ist diese von besonders geschulten Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes oder besonders geschulten Prüforganen unter Beachtung der Vorgaben des § 101 Abs. 1 lit. e KFG 1967 durchzuführen. Das Kontrollverfahren besteht aus einer Sichtprüfung der ordnungsgemäßen Anwendung geeigneter Maßnahmen in dem Umfang, der zur Sicherung der Ladung erforderlich ist; zusätzlich oder alternativ kann eine Messung der Zugkräfte, eine Berechnung der Wirksamkeit der Sicherung und, falls zutreffend, eine Prüfung der Bescheinigungen erfolgen.

(3) Grundsätzlich ist bei der Ladungssicherung zu beachten, dass die Ladungssicherung folgenden, beim Beschleunigen bzw. Abbremsen des Fahrzeugs auftretenden Kräften standhält:

1. in Fahrtrichtung dem 0,8-Fachen des Gewichts der Ladung,
2. in seitlicher Richtung dem 0,5-Fachen des Gewichts der Ladung,
3. entgegen der Fahrtrichtung dem 0,5-Fachen des Gewichts der Ladung,

und dass sie generell das Kippen oder Umstürzen der Ladung verhindert.

(4) Festgestellte Mängel bei der Ladungssicherung sind in eine der folgenden Mängelgruppen einzustufen:

1. Geringer Mangel: ein geringer Mangel liegt vor, wenn die Ladung zwar sachgerecht gesichert ist, aber möglicherweise ein Sicherheitshinweis angezeigt ist.
2. Erheblicher Mangel: ein erheblicher Mangel liegt vor, wenn die Ladung nur unzureichend gesichert ist und eine erhebliche Verlagerung oder ein Umkippen der Ladung oder von Ladungsteilen möglich ist.
3. Gefährlicher Mangel: Ein gefährlicher Mangel liegt vor, wenn die Verkehrssicherheit aufgrund der Gefahr des Verlusts der Ladung oder von Ladungsteilen oder aufgrund einer von der Ladung unmittelbar ausgehenden Gefahr unmittelbar beeinträchtigt ist oder wenn Menschen unmittelbar gefährdet werden.

Treten mehrere Mängel gleichzeitig auf, wird die Beförderung in die jeweils höchste Mängelgruppe eingestuft. Falls sich bei mehreren gleichzeitig auftretenden Mängeln die Wirkungen aufgrund des Zusammenwirkens dieser Mängel voraussichtlich gegenseitig verstärken, ist die Beförderung in die nächsthöhere Mängelgruppe einzustufen.

(5) Bei der Bewertung der Mängel kann nach den Vorgaben der Tabelle 1 des Anhang III zur Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG, ABl. Nr. L 127 vom 29.04.2014 S. 134 (auf Seite 201 bis 206 wiedergegeben) vorgegangen werden, wobei die in dieser Tabelle 1 aufgeführten Werte lediglich Richtwerte darstellen und im Rahmen einer Einzelfallbeurteilung als Richtschnur zur Einstufung des gegebenen Mangels unter Berücksichtigung der besonderen Umstände – abhängig insbesondere von der Art der Ladung und vom Ermessen des Prüfers/des Prüforgans – dienen sollten.

Schlagworte

Verkehrssicherheit

Zuletzt aktualisiert am

17.04.2018

Gesetzesnummer

10012794

Dokumentnummer

NOR40200985