



II-7244 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XVIII. Gesetzgebungsperiode

REPUBLIK ÖSTERREICH  
DER BUNDESMINISTER FÜR  
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
Tel. (0222) 711 62-9100  
Teletex (232) 3221155  
Telex 61 3221155  
Telefax (0222) 713 78 76  
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 5901/43-4-92

3363 /AB

1992 -09- 11

ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. zu 3282 /A  
Resch und Genossen vom 8. Juli 1992, Nr.  
3282/J-NR/1992, "Landmaschinenimporte nach  
Österreich"

Ihre Fragen darf ich wie folgt beantworten:

Zu Frage 1:

"Welche Maßnahmen planen Sie, um die einzelnen Landesregierungen zu einer strengen Vorgangsweise im Einzelgenehmigungsverfahren zu bewegen?"

Die geschilderte Problematik wurde bereits von der Bundeswirtschaftskammer und von österreichischen Traktorenherstellern meinem Ressort nahegebracht. Daraufhin fand am 4. Juni 1992 eine Besprechung zu diesem Thema mit den mit der Einzelgenehmigung solcher Fahrzeuge befaßten Sachbearbeitern der Bundesländer statt. Dabei hat sich herausgestellt, daß von der "Kann-Bestimmung" des § 22 Abs. 1 vorletzter Satz Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung (KDV) 1967 großzügig Gebrauch gemacht wird und daher die Vollziehungspraxis in den Ländern sehr parteienfreundlich ist. Die Möglichkeit, fehlende Nachweise durch die Beibringung entsprechender Gutachten der Prüf-anstalt in Wieselburg zu ersetzen, wird bedauerlicherweise in letzter Zeit nicht mehr genützt. Vielmehr werden einmal eingeholte Gutachten auch für gleiche oder ähnliche Fahrzeuge verwendet.

Zum Unterschied von der Typengenehmigung, wo alle Nachweise erbracht werden müssen, können bei der Einzelgenehmigung bestimmte Nachweise entfallen. § 22 Abs. 1 vorletzter Satz KDV 1967 bestimmt:

- 2 -

"Auf Verlangen der Behörde sind, soweit dies erforderlich ist, auch die im § 20 Abs. 3 lit. a bis h, j, k, l und n angeführten Nachweise zu erbringen."

Dabei handelt es sich vor allem um folgende Nachweise:

- b) Wirkung der Bremsanlagen
- c) Betriebsgeräusch
- g) Einhaltung der Abgasbestimmungen
- h) Sitze und Schutzvorrichtungen
- k) Windschutzscheiben.

In meinem Ressort wird derzeit überlegt, durch einen Erlaß an die Genehmigungsbehörden (Landeshauptmänner) den Ermessensspielraum einzuschränken und die Behörden zu veranlassen, in jedem Fall die Vorlage entsprechender Nachweise bzw. Gutachten zu verlangen und eine einheitliche Vollzugspraxis sicherzustellen.

Dabei darf aber nicht außer Acht gelassen werden, daß dann etliche dieser eigenimportierten Fahrzeuge nicht mehr oder nur mehr mit einem großen wirtschaftlichen Aufwand (Transport nach Wieselburg und Erstellung eines Gutachtens der dortigen Prüf-anstalt) genehmigt werden können und somit voraussichtlich negative Reaktionen seitens der Landwirtschaft auf eine solche Verschärfung erwartet werden müssen.

#### Zu Frage 2

"Sind Sie nicht auch der Ansicht, daß es sich bei den aufgezeigten Problemen um eine krasse Wettbewerbsbenachteiligung der inländischen Landmaschinenhersteller gegenüber den ausländischen handelt?"

Das Kraftfahrrecht umfaßt lediglich Angelegenheiten, die das Kraftfahrzeug und seinen Lenker betreffen und die aus der Eigenart der Kraftfahrzeuge notwendigen verkehrspolizeilichen Bestimmungen sowie die Bestimmungen über die Beschaffenheit der Fahrzeuge und ihren Betrieb.

- 3 -

Im Kraftfahrrecht sind keine wettbewerbsrechtlichen Bestimmungen verankert. Aus meiner Sicht ist jedoch ein einheitlicher Vollzug der kraftfahrrechtlichen Bestimmungen zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen notwendig.

Zu Frage 3:

"Würden Sie die Wiedereinführung der Vidierungspflicht und die Einleitung eines Anti-dumping-Verfahrens begrüßen? Ist es nicht erforderlich, daß bei serienmäßig hergestellten Fahrzeugen, egal welcher Herkunft, von den Herstellern eine Typengenehmigung nach § 29 KFG eingefordert werden sollte?"

Die Frage der Vidierungspflicht fällt in den Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten. Aus industriepolitischer Sicht ist ein allfälliges Dumping jedenfalls abzulehnen und die dafür erforderlichen Verfahren einzuleiten.

Zur Typengenehmigung ist festzuhalten, daß das Kraftfahrzeuggesetz (KFG) 1967 derzeit keine verpflichtende Typengenehmigung von serienmäßig hergestellten Fahrzeugen vorsieht. Die Möglichkeit der Typengenehmigung von serienmäßig hergestellten Fahrzeugen stellt eine Vereinfachung für den Hersteller dar, da nur ein Fahrzeug einer Serie geprüft werden muß, und nach Genehmigung alle Fahrzeuge, die dieser Type entsprechen können diese Fahrzeuge als genehmigt gelten.

Demgegenüber muß bei einer Einzelgenehmigung von Fahrzeugen, die keiner genehmigten oder einer genehmigten Type angehören und bei der ein Nachweis erbracht wurde, daß für das Fahrzeug kein Typenschein erlangt werden kann, jedes einzelne Fahrzeug einer Prüfung unterzogen und vom Landeshauptmann genehmigt werden.

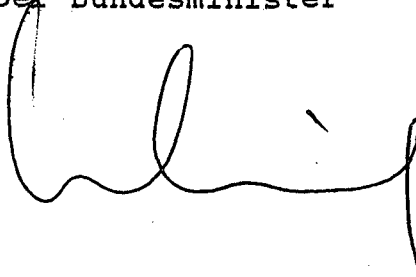
Selbst wenn für Traktoren ausländischer Hersteller eine Typengenehmigung vorliegen würde, könnten Fälle von direktem Einzelimport durch Privatpersonen nicht verhindert werden. Diese benötigen jedoch dann eine Einzelgenehmigung für dieses Fahrzeug, da sie keinen Typenschein vom Bevollmächtigten erhalten.

- 4 -

Bei den Einzelgenehmigungen kommt es jedoch zu den in der Antwort zu Frage 1 angeschnittenen Vollzugsproblemen.

Wien, am 8. September 1992

Der Bundesminister

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'W. G. ...', written over the typed name 'Der Bundesminister'.