

Im Detail

Gemäß § 58 Abs. 2b KFG 1967 hat die Behörde die erhobenen Daten zur Anzahl der einer Prüfung an Ort und Stelle (= technische Unterwegskontrolle) unterzogenen Nutzfahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen und nach Zulassungsland und unter Angabe der Punkte, die kontrolliert und der Mängel, die festgestellt wurden, dem Landeshauptmann mitzuteilen.

Der Landeshauptmann hat die Berichte für das Bundesland zusammenzufassen und halbjährlich jeweils bis zum 31. August und 28. Februar einen Bericht über das vorhergehende Halbjahr der Bundesanstalt für Verkehr (BAV) zur jährlichen Berichterstattung an das österreichische Parlament und zur Berichterstattung an die Kommission der Europäischen Union zu übermitteln.

Diese Berichte wurden der BAV für das Berichtsjahr 2015 in der gemäß Erlass des BMVIT, GZ. BMVIT-179.517/0001-II/ST4/2008 vom 21.02.2008 festgelegten Form zur Datenübermittlung über technische Unterwegskontrollen zeitgerecht und vollständig übermittelt.

Die technischen Unterwegskontrollen wurden in Österreich im Jahr 2015 von technischen Sachverständigen der Länder, der ASFINAG-MSG und der BAV jeweils gemeinsam mit den speziell geschulten Polizeiorganen des BMI gemäß den Vorgaben der RL 2000/30/EG vom 6.6.2000, der RL 2010/47/EU vom 5.7.2010, der Empfehlungen der Kommission 2010/378/EU und 2010/379/EU vom 5.7.2010 und gemäß den Bestimmungen des § 58 KFG 1967 durchgeführt.

Zu den europäischen und österreichischen Rechtsvorschriften ist zusammenfassend festzuhalten, dass die Mitgliedstaaten der Union zur Durchführung von technischen Unterwegskontrollen (= Prüfung an Ort und Stelle) verpflichtet und damit Maßnahmen vorgesehen sind, durch welche gewährleistet werden soll, dass die im Straßenverkehr teilnehmenden Nutzfahrzeuge im Interesse der Straßenverkehrssicherheit, des Umweltschutzes und eines fairen Wettbewerbs in einem betriebs- und verkehrssicheren Zustand gehalten werden.

Das Instrument der technischen Unterwegskontrolle im österreichischen Fahrzeugprüfsystem erfährt mit der am 29.4.2014 veröffentlichten neuen EU-Richtlinie 2014/47/EU keine wesentlichen Änderungen in Bezug auf Art und Umfang der Durchführung solcher Fahrzeugkontrollen. Vielmehr lässt neben der eigenen inhaltlichen Beurteilung die (neue) EU-Richtlinie eine Bestätigung des hohen Niveaus des österreichischen Fahrzeugprüfsystems deutlich erkennen.

Allenfalls erforderliche Anpassungen von Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen, sind von den Mitgliedstaaten bis zum 20.5.2017 zu erlassen und zu veröffentlichen; deren Anwendung ist ab dem 20. 5. 2018 vorgesehen.

Die Art und der Umfang der im Jahr 2015 durchgeführten technischen Unterwegskontrollen entspricht bereits im Wesentlichen den Anforderungen der oben zitierten neuen Richtlinie 2014/47/EU. Die darin enthaltene Differenzierung zwischen anfänglichen und gründlicheren Unterwegskontrollen wurde im vorliegenden Bericht bei der statistischen Auswertung ausgewiesen:

Gemäß Artikel 3 der Richtlinie 2014/47/EU ist unter einer technischen Unterwegskontrolle die unerwartete technische Kontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit eines Nutzfahrzeugs durch die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats oder unter ihrer unmittelbaren Aufsicht zu verstehen.

Gemäß Artikel 10 Abs. 1 lit. a) und b) der Richtlinie 2014/47/EU ist sicherzustellen, dass die für eine Kontrolle ausgewählten Fahrzeuge einer anfänglichen technischen Unterwegskontrolle unterzogen werden. Eine anfängliche technische Unterwegskontrolle eines Fahrzeugs beinhaltet jedenfalls eine Sichtprüfung des technischen Zustands des Fahrzeugs.

Gemäß Artikel 10 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 2014/47/EU ist sodann ausgehend vom Ergebnis der anfänglichen Unterwegskontrolle vom Prüforgan zu entscheiden, ob das Fahrzeug oder sein Anhänger einer gründlicheren Unterwegskontrolle zu unterziehen ist. Bei der gründlicheren technischen Unterwegskontrolle sind all jene Prüfpositionen heranzuziehen, die als erforderlich betrachtet werden und relevant sind, wobei insbesondere die Sicherheit der Bremsanlage, die Reifen, die Räder, das Fahrgestell und die Umweltbelastung sowie die für die Prüfung dieser Positionen empfohlenen Methoden zu berücksichtigen sind.

Der Begriff „technische Unterwegskontrolle“ bleibt damit unverändert definiert als die nicht angekündigte und somit unerwartete, auf öffentlichen Straßen durch die Behörden oder unter ihrer unmittelbaren Aufsicht durchgeführte technische Kontrolle eines Nutzfahrzeuges, das im Gebiet eines Mitgliedstaats am Straßenverkehr teilnimmt.

Alle Kontrollen müssen ohne Unterscheidung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Fahrers oder des Landes durchgeführt werden, in dem das Nutzfahrzeug zugelassen ist oder in Verkehr gebracht wurde, sowie unter Berücksichtigung der Notwendigkeit, die Kosten und Verzögerungen für die Fahrer und Unternehmen so gering wie möglich zu halten.

Ausgehend von der allgemein gültigen Präventivwirkung von Verkehrskontrollen besteht neben der Leistung eines Beitrages zur Verhinderung von Wettbewerbsverzerrungen im

gewerblichen Güter- und Personenverkehr auf der Straße die angestrebte Wirkung auch im Bereich der technischen Unterwegskontrollen darin, Unfälle zu vermeiden und schädliche Emissionen zu verringern, indem möglichst wenige technisch mangelhafte Fahrzeuge, so insbesondere mit potentieller Unfallgefährdung am Straßenverkehr teilnehmen.

Grundsätzlich gilt, dass die angestrebte Wirkung dieser Tätigkeiten umso größer bewertet werden kann, je weniger auffällige Fahrzeuge bei Verwendung eines Vorauswahlverfahrens und bei einer annähernd gleichbleibenden Kontrolldichte ausgeleitet werden müssen und je weniger Mängel dabei festgestellt werden.

Die mitunter angesichts unverändert festzustellender Problemfelder mit verkehrs- und betriebssicherheitsrelevanten technischen Mängeln geäußerte Kritik, nämlich einer zu geringen Wirksamkeit des Instruments technischer Unterwegskontrollen erscheint insofern zu kurz gegriffen, als grundsätzlich alle Bereiche der Verkehrssicherheitsarbeit durch eine stete Herausforderung geprägt sind, bei der man sich mit dem bisher Erreichten nicht zufrieden geben kann.

Für eine Beurteilung der Bedeutung dieses Instruments zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit ist außerdem zu bedenken, dass mit einem umfassenden Fahrzeugprüfsystem dafür gesorgt werden soll, dass Fahrzeuge während ihres gesamten Betriebes in einem sicheren und umweltfreundlichen Zustand gehalten werden. In diesem Gesamtsystem sollen einerseits technische Unterwegskontrollen die regelmäßigen Überprüfungen lediglich ergänzen und sollen die regelmäßigen Überprüfungen das wichtigste Instrument bleiben, mit dem für Verkehrs- und Betriebssicherheit gesorgt wird.

Andererseits leisten die technischen Unterwegskontrollen auch einen wichtigen Beitrag zur Qualitätskontrolle der regelmäßigen Überprüfungen.

Die Art und der Umfang der Einsätze zu technischen Unterwegskontrollen wurden auch für das Jahr 2015 im Interesse einer österreichweiten Abstimmung der Kontrollaktivitäten sowie einer mittelfristigen Ressourcenplanung in jeweils einer schriftlichen Vereinbarung zwischen der BAV und den Bundesländern Burgenland, Steiermark, Kärnten, Tirol und Vorarlberg festgelegt. Diese Vereinbarungen wurden beginnend mit 1.7.2015 durch solche der ASFINAG-MSG mit den oben erwähnten Bundesländern abgelöst.

Von den Bundesländern Niederösterreich, Oberösterreich, Salzburg und Wien wurde wie in den Jahren zuvor kein diesbezüglicher Bedarf angemeldet.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der ASFINAG-MSG wirkten ab 1.7.2015, unterstützt von jenen der BAV an der Organisation und Durchführung technischer Unterwegskontrollen in den oben erwähnten fünf Bundesländern mit.

Die im Jahr 2015 zum praktizierten Prüfsystem gemachten Erfahrungen zeigen, dass einerseits das Interesse der steten Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit durch eine

Verbesserung der Effizienz der technischen Fahrzeugkontrollen, so auch mit der Stärkung der Kontrolltätigkeit des ohnedies in der Fläche tätigen SKD der ASFINAG-MSG erfüllt wurde und andererseits auch mit den unionsrechtlichen Entwicklungen zur verstärkten Einbeziehung privater Stellen mit nichtamtlichen Sachverständigen in die Durchführung technischer Unterwegskontrollen Schritt gehalten werden kann.

In der sogenannten „LKP“, ein Gremium das sich aus Vertreterinnen und Vertretern der für die österreichischen Kontrollaktivitäten relevanten Stellen (Ämter der Landesregierungen und/oder Landesprüfstellen, BMI, ASFINAG-MSG und BAV) zusammensetzt, wurden in der Sitzung am 2.3.2016 auch die Ergebnisse der im Jahr 2015 durchgeführten technischen Unterwegskontrollen eingehend analysiert.

Während das in Österreich geübte Prüfsystem ohne Änderungsbedarf unter Beibehaltung des praktizierten Vorauswahlsystems mit der Beiziehung technischer Sachverständiger in der Phase der gründlicheren Kontrolle sowie erzielte Verbesserungen der Effizienz bei der Durchführung gründlicherer technischer Unterwegskontrollen einhellig bestätigt wurde, war in Hinblick auf die für das Jahr 2015 in der statistischen Erfassung und Aufbereitung erfolgte Differenzierung zwischen anfänglichen und gründlicheren Kontrollen im Sinne der Bestimmungen der Artikel 4 und 10 der Richtlinie 2014/47/EU auch die Notwendigkeit festzustellen, eine Verbesserung und Vereinheitlichung bei der statistischen Erfassung anfänglicher technischer Unterwegskontrollen und der dazu erforderlichen Berichterstattung zu erreichen.

In der LKP-Sitzung am 2.3.2016 wurde dazu einvernehmlich festgestellt, dass die Gesamtzahl geplanter Schwerpunkteinsätze bis auf geringfügige Veränderungen konstant geblieben ist und damit die seit Jahren in Österreich erreichte hohe Kontrolldichte bestätigt werden kann.

Um eine möglichst umfassende und einheitliche Erfassung aller anfänglichen Unterwegskontrollen auch unter den Vorgaben der neuen Richtlinie 2014/47/EU zu gewährleisten, werden Daten und Zahlen zu den anfänglichen Unterwegskontrollen beginnend mit dem Jahr 2017 gemäß der Definition in Artikel 10 der Richtlinie 2014/47/EU vom BMI zentral erfasst und der BAV zur Verfügung gestellt, um sodann in den Jahresbericht gemäß § 58 Abs. 2b KFG 1967 Eingang finden zu können.

Mit einem proaktiven Blick auf die mit Inkrafttreten des in Artikel 5 in Verbindung mit Artikel 2 Abs. 1 und 2 der Richtlinie 2014/47/EU nunmehr festgelegte Mindestzahl für, im Zuge einer anfänglichen technischen Unterwegskontrolle zu kontrollierende Fahrzeuge im Ausmaß von mindestens fünf Prozent der im jeweiligen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeuge, war zu den in Österreich bereits bislang und so auch im Berichtsjahr 2015 entfaltetten Kontrollaktivitäten festzuhalten, dass bei einem unter den Anwendungsbereich der oben zitierten Richtlinie

fallenden Fahrzeugbestand in Österreich von ~ 350.000 Fahrzeugen (das sind die Fahrzeugklassen M2 und M3, N2 und N3, O3, O4, T5 sowie N1) eine dem Instrument der technischen Unterwegskontrolle angemessene und so auch bereits der Anforderung des Artikel 5 der RL 2014/47/EU entsprechende Kontrolldichte erreicht werden konnte.

Technische Unterwegskontrollen gemäß § 58 KFG 1967 sind allerdings nicht nur im Zuge von im Voraus geplanten Schwerpunktaktionen durchzuführen, sondern sollen stets erfolgen, also insbesondere immer dann, wenn ein befugtes Organ ein Fahrzeug im Straßenverkehr antrifft, bei dem offensichtliche Zweifel an der Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeuges angebracht sind.

Bei technischen Unterwegskontrollen im Rahmen von Schwerpunktaktionen wird die Ausleitung der Fahrzeuge an Ort und Stelle aus dem Fließverkehr von speziell geschulten Polizeiorganen durchgeführt, wobei gezielt auf technische Mängel verdächtig erscheinende Fahrzeuge vorselektiert werden.

Dieses effektive Vorauswahlsystem leistet ebenso wie etwa auch die Verwendung von mobilen Kontrolleinrichtungen bereits einen wesentlichen Beitrag, um den Zeitverlust für Unternehmen und Fahrzeughalter möglichst gering zu halten.

(Hinweis: Aus diesem Grund – Vorauswahlsystem - können die vorliegenden Mängelzahlen nicht direkt auf das gesamte Fahrzeugkollektiv umgelegt werden.)

Bestätigt sich im Zuge der anfänglichen Überprüfung der Verdacht auf technische Mängel mit potentieller Gefährdung der Betriebs- und Verkehrssicherheit, wird das Fahrzeug einer gründlicheren technischen Überprüfung mit einer mobilen oder in einer ortsfesten Kontrolleinrichtung unter Beiziehung eines technischen Sachverständigen gemäß den Bestimmungen des KFG 1967 sowie jener der PBStV unterzogen.

Zur persönlichen Qualifikation der technischen Sachverständigen wird in § 10a in Verbindung mit § 3 PBStV festgelegt, dass die für technische Unterwegskontrollen eingesetzten Prüforgane mindestens die persönlichen Voraussetzungen des § 3 PBStV für die geeignete Person, also die persönliche Qualifikation für eine wiederkehrende Begutachtung gemäß § 57a KFG 1967 erfüllen müssen.

Je nach Schwere der festgestellten Mängel

- geringe Mängel ohne bedeutende Auswirkung auf die Fahrzeugsicherheit oder auf die Umwelt sowie andere geringfügige Unregelmäßigkeiten,
- erhebliche Mängel, welche die Fahrzeugsicherheit oder die Umwelt beeinträchtigen oder durch die andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden können, oder andere bedeutendere Unregelmäßigkeiten,

- gefährliche Mängel, die eine direkte und unmittelbare Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellen oder die Umwelt beeinträchtigen, sodass das Fahrzeug unter keinen Umständen am Straßenverkehr teilnehmen sollte,

ist dem Lenker die Weiterfahrt zu untersagen oder mit der Auflage zu erlauben, binnen einer festzusetzenden Frist die festgestellten Mängel beheben zu lassen. Im letzteren Fall ist die erfolgte Mängelbehebung der zuständigen Behörde im Rahmen einer besonderen Überprüfung gemäß § 56 KFG 1967 nachzuweisen.

Der dafür erforderliche Informationsfluss zwischen den Behörden in Österreich und den anderen Behörden (Zulassungsstaat) innerhalb der Europäischen Union ist durch standardisierte Meldewege im Wege eigens dafür benannter Kontaktstellen (in Österreich ist diese Kontaktstelle in der Bundesanstalt für Verkehr eingerichtet) gewährleistet.

Ausblick 2016

Mit dem Ergebnis der im Jahr 2015 abgeschlossenen Verwaltungs- und Strukturreform der BAV wurde diese in die Lage versetzt, Kernaufgaben wie im gegenständlichen Kontext jene in der RL 2014/47/EU vorgesehene Aufgaben, so insbesondere

- einer Kontaktstelle gemäß Artikel 17,
- der Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 18
- der Mitwirkung bei der Organisation und Durchführung untereinander abgestimmter technischer Unterwegskontrollen gemäß Artikel 19 sowie
- die Aufgaben der Informationsübermittlung an die EK gemäß Artikel 20

ebenso erfüllen zu können, wie auch die Qualitätskontrolle der technischen Unterwegskontrollen gemeinsam mit den im Gremium LKP vertretenen Stellen sicherzustellen.

Einsatzstatistik 2013 – 2015

Die nachfolgend dargestellte Statistik basiert auf den Daten, welche der BAV für das Jahr 2015 gemäß § 58 Abs. 2b KFG 1967 übermittelt und vom BMI um die Daten zur Anzeigestatistik und zu den Einsatzzahlen durchgeführter anfänglicher Kontrollen sowie abgestimmter Kontrollen gemäß Artikel 5 der RL 2006/22/EG und Artikel 19 RL 2014/47/EU ergänzt wurde.

| Berichtsjahr | 2013/2014 | 2015 |
|--|----------------------|---------------|
| A) Anzahl geprüfter Fahrzeuge im Zuge einer anfänglichen Kontrolle | 33.994/49.667 | 55.455 |
| B) Anzahl geprüfter Fahrzeuge im Zuge einer gründlicheren Kontrolle | 24.055/24.689 | 26.155 |

| | | |
|---|----------------------|---------------|
| <i>Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug</i> | 22,64/22,51 % | 21,44 % |
| <i>Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln</i> | 36,14/35,72 % | 35,73 % |
| <i>Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln</i> | 25,13/29,07 % | 28,78 % |
| <i>Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel</i> | 15,34/11,92 % | 13,00 % |
| <i>Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln</i> | 0,76/0,79 % | 1,05 % |
| <i>Anzeigen nach KFG, ADR, STVO, FSG und VO 561/06/EG</i> | 74.277/78.222 | 62.607 |
| <i>Organmandate</i> | 11.847/10.811 | 8.023 |
| C) Mängelaufteilung nach Herkunftsland | 2013/2014 | 2015 |
| Geprüfte Fahrzeuge aus Österreich: | 12.027/11.305 | 11.330 |
| <i>Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug</i> | 17,95/17,66 % | 16,53 % |
| <i>Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln</i> | 39,89/37,77 % | 39,06 % |
| <i>Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln</i> | 26,50/31,49 % | 29,92 % |
| <i>Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel</i> | 14,49/11,60 % | 12,45 % |
| <i>Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln</i> | 1,16/1,49 % | 2,04 % |
| Geprüfte Fahrzeuge aus der EU (excl. Ö): | 10.964/12.241 | 13.816 |
| <i>Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug</i> | 26,87/26,44 % | 25,23 % |
| <i>Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln</i> | 32,24/33,72 % | 33,08 % |
| <i>Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln</i> | 23,96/24,17 % | 27,72 % |
| <i>Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel</i> | 16,55/12,48 % | 13,74 % |
| <i>Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln</i> | 0,37/0,19 % | 0,23 % |
| Geprüfte Fahrzeuge aus Drittländern: | 1.064/1.143 | 1.009 |
| <i>Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug</i> | 32,05/28,52 % | 30,36 % |
| <i>Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln</i> | 33,83/36,75 % | 30,90 % |
| <i>Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln</i> | 21,71/25,37 % | 29,40 % |
| <i>Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel</i> | 12,31/9,01 % | 9,20 % |
| <i>Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln</i> | 0,09/0,35 % | 0,14 % |

Rechtsfundstellen und Abkürzungen

| | |
|----------------------|---|
| ADR | Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), BGBl. Nr. 522/1973 idgF |
| ASFINAG-MSG | ASFINAG Maut Service GmbH |
| ASFINAG-SKD | ASFINAG Service- und Kontrolldienst |
| BAV | Bundesanstalt für Verkehr |
| BMI | Bundesministerium für Inneres |
| BMVIT | Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie |
| EK | Europäische Kommission |
| FSG | Bundesgesetz über den Führerschein (Führerscheingesetz - FSG), BGBl. I Nr. 120/1997 idgF |
| KFG 1967 | Bundesgesetz über das Kraftfahrwesen (Kraftfahrgesetz 1967), BGBl. 267/1967 idgF |
| LKP | LKW-Kontroll-Plattform |
| Mängelbezeichnungen: | |
| o GV | Gefahr in Verzug |
| o SM | Schwerer Mangel |
| o LM | Leichter Mangel |
| o VM | Vorschriftsmangel |
| o OM | Ohne Mangel |
| PBStV | Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung – PBStV, BGBl. II Nr. 78/1998 idgF |
| RL 2000/30/EG | Richtlinie 2000/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juni 2000 über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen. |
| RL 2006/22/EG | Richtlinie 2006/22/EG des europäischen Parlaments und des Rates 15.3.2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates |
| RL 2014/47/EU | Richtlinie 2014/47/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen. |

| | |
|--------------|--|
| StVO | Bundesgesetz vom 6. 7. 1960, mit dem Vorschriften über die Straßenpolizei erlassen werden (Straßenverkehrsordnung 1960 - StVO 1960), BGBl. Nr. 159/1960 idgF |
| VO 561/06/EG | Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. 3. 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates. |