



## **Bericht der Bundesanstalt für Verkehr über technische Unterwegskontrollen im Jahr 2016**

Bundesanstalt für Verkehr  
1210 Wien, Trauzlgasse 1

Tel: +43 1 71162 659150, Fax: +43 1 71162 659099  
bav@bmvit.gv.at <http://versa.bmvit.gv.at>

Seite 1 von 14

## ZUSAMMENFASSUNG

Der vorliegende Tätigkeitsbericht basiert auf den der Bundesanstalt für Verkehr gemäß § 58 KFG 1967 gemeldeten Zahlen und Daten über die im Berichtsjahr 2016 durchgeführten technischen Unterwegskontrollen in Österreich und den Berichten über abgestimmte Kontrollen gemäß Artikel 5 der RL 2006/22/EG sowie die durchgeführten Kontrollen der Lenk- und Ruhezeitvorschriften im Straßenverkehr.

Demnach wurden im Jahr 2016 auf dem österreichischen Straßennetz 47.010 Fahrzeuge mit Verdacht auf technische Mängel aus dem Fließverkehr ausgeleitet und an Ort und Stelle im Zuge einer anfänglichen technischen Unterwegskontrolle überprüft.

Ausgehend vom Ergebnis der anfänglichen Kontrollen mussten davon sodann 21.379 Fahrzeuge einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle zugeführt werden, womit die unionsrechtlich vorgesehene Kontrollquote von 5 % bei einem in den Anwendungsbereich dieser Regelung fallenden Fahrzeugbestand in Österreich von ~ 350.000 Fahrzeugen um 29.510 kontrollierte Fahrzeuge überschritten wurde (im Detail dazu siehe Einsatzstatistik 2016, Seite 10+11).

Neben den fahrzeugtechnischen Aspekten wurden im Berichtsjahr 2016 im Zuge der Straßenkontrollen die Lenk- und Ruhezeiten von 128.995 Fahrern mit insgesamt 2.136.902 Arbeitstagen kontrolliert, womit die unionsrechtliche Vorgabe von 3 % zu kontrollierender Arbeitstage um 5 % überschritten wurde.

Die Entwicklung der Einsatzzahlen im Jahr 2016 wurde in der ersten Sitzung der vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, Mag. Jörg Leichtfried initiierten „Plattform LKW Sicherheit“ am 27.9.2016 der Einsatzplanung für das Jahr 2017 zugrunde gelegt (siehe dazu im Detail Seite 5 und 12).

Die Zusammenarbeit der für Verkehrskontrollen vom Bundesministerium für Inneres eingesetzten und dafür speziell geschulten Polizeiorgane mit den technischen Sachverständigen der Landesprüfstellen und der ASFINAG-MSG hat sich erneut bewährt, womit auch im Jahr 2016 eine dem Instrument der technischen Unterwegskontrolle angemessen hohe Kontrolldichte aufrecht erhalten und damit ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit geleistet werden konnte.

Wien, am 13. 1. 2017

Der Leiter der Bundesanstalt für Verkehr:

Hofrat Gerald Pöllmann

Bundesanstalt für Verkehr  
1210 Wien, Trauzlgasse 1

Tel: +43 1 71162 659150, Fax: +43 1 71162 659099  
bav@bmvit.gv.at <http://versa.bmvit.gv.at>

Seite 2 von 14

## *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 2016 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 2016 von technischen Sachverständigen der Länder und der ASFINAG-MSG 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.

Mit den Änderungen der vom österreichischen Parlament bereits beschlossenen 34. KFG-Novelle wurden bereits die Anpassungen der österreichischen Rechtsvorschriften vorgenommen, die erforderlich waren, um der Richtlinie 2014/47/EU nachzukommen.

Art und Umfang der im Jahr 2016 durchgeführten technischen Unterwegskontrollen entsprechen bereits im Wesentlichen den Anforderungen der neuen Richtlinie 2014/47/EU. Die darin enthaltene Differenzierung zwischen anfänglichen und gründlicheren Unterwegskontrollen wurde im vorliegenden Bericht bei der statistischen Auswertung, soweit erfasst und vorhanden bereits ausgewiesen:

Gemäß Artikel 3 der Richtlinie 2014/47/EU ist unter einer technischen Unterwegskontrolle die unerwartete technische Kontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit eines Nutzfahrzeuges 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 Räder, das Fahrgestell und die Umweltbelastung sowie die für die Prüfung dieser Positionen empfohlenen Methoden zu berücksichtigen sind.

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.

Für eine Beurteilung der Bedeutung dieses Instruments zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit ist 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.

Um die Zielsetzungen der Richtlinie 2010/47/EU hinsichtlich der, so auch nach eigener Überzeugung notwendigen Anwendung einer schlüssigen nationalen Durchsetzungsstrategie zu erreichen, wurde vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, Mag. Jörg Leichtfried mit der „Plattform LKW Sicherheit“ ein Gremium initiiert, in dem alle mit Straßenkontrollen befassten Stellen eingeladen waren, an der Koordinierung von Straßenkontrollen im Bundesgebiet teilzunehmen.

In der ersten Sitzung der „Plattform LKW Sicherheit“ am 27.9.2016 wurden Planwerte für Schwerpunkteinsätze im Jahr 2017 festgelegt, mit denen die gemeinsame Durchführung von technischen Unterwegskontrollen und von Kontrollen, so insbesondere der Einhaltung von Sozialvorschriften im Straßenverkehr, gefördert werden können.

Mit dem Ziel, eine gemeinsame nationale Durchsetzungsstrategie für Straßenkontrollen zur Einhaltung von geltenden Vorschriften abzustimmen, die für ein hohes Niveau der österreichischen Straßenverkehrssicherheit und damit für sozial- und arbeitsrechtliche sowie fahrzeugtechnische und gewerberechtliche Standards von essentieller Bedeutung sind, ist auch das Erfordernis verbunden, die Qualität der geleisteten Kontrolltätigkeit regelmäßig zu überprüfen.

Die vom BMVIT wahrzunehmenden Kernaufgaben wie die Qualitätskontrolle der technischen Unterwegskontrollen soll gemeinsam mit den im Gremium Plattform LKW Sicherheit vertretenen Stellen sichergestellt werden.

Dazu soll ein Jahresplan für Peer Reviews auch einen Beitrag leisten, um eine objektive und unparteiliche gegenseitige Überprüfung der mit der Durchführung von technischen Unterwegskontrollen befassten Stellen (das sind die 9 Landesprüfstellen und die ASFINAG-MSG) im Bundesgebiet zu gewährleisten.

Jede dieser Stellen sollte alle zwei Jahre einer Überprüfung durch Gleichrangige (Peer Review) von zwei anderen Prüfstellen unterzogen werden.

Mit dem Instrument „Peer Review“ soll auch ein angemessene Wechsel zwischen überprüfenden und überprüften Stellen gewährleistet werden. Termine und Orte für die Durchführung von Peer Reviews werden in der „Plattform für LKW Sicherheit“ jeweils für ein Jahr im Voraus auf Basis der österreichweiten Jahresplanung für Einsätze zu technischen Unterwegskontrollen festgelegt.

Ein Peer Review umfasst jedenfalls einen Vor-Ort-Besuch im Zuständigkeitsbereich der überprüften Stelle mit einer Überprüfung

1. der Qualifikation des eingesetzten Prüfpersonals gemäß § 10a in Verbindung mit § 3 Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung – PBStV,
2. der Inhalte erstellter Prüfberichte gemäß dem Muster der Anlage 6a Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung – PBStV und

3. der Eignung des Prüfortes bzw. der verwendeten technischen Prüfeinrichtungen.

Die Ergebnisse der durchgeführten Peer Reviews werden den überprüfenden und überprüften Stellen zur Stellungnahme übermittelt. Gibt eine dieser Stellen innerhalb der festzusetzenden angemessenen Frist keine Stellungnahme ab, kann von einer Zustimmung dieser Stelle zum Ergebnis des durchgeführten Peer Reviews ausgegangen werden.

Das BMVIT fasst die Ergebnisse der durchgeführten Peer Reviews, einschließlich allfälliger daraus abgeleiteter systemrelevanter Empfehlungen in einem Jahresbericht zusammen, wobei die Anonymität sämtlicher beteiligter natürlicher und juristischer Personen zu wahren ist.

Technische Unterwegskontrollen sind gemäß der Richtlinie 2010/47/EU „ein entscheidendes Element, um während der gesamten Nutzungsdauer eines Nutzfahrzeugs ein beständig hohes Niveau der Verkehrs- und Betriebssicherheit zu erreichen. Solche Kontrollen tragen nicht nur zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit und zur Verringerung von Fahrzeugemissionen bei, sondern auch dazu, Wettbewerbsverzerrungen im Straßenverkehrssektor zu verhindern, die dadurch entstehen, dass hingegenommen wird, dass das Kontrollniveau je nach Mitgliedstaat unterschiedlich ist.“

Um den Zeitverlust für Unternehmen und Fahrzeugführer möglichst gering zu halten und um die Wirksamkeit von technischen Unterwegskontrollen insgesamt zu verbessern, sind die Mitgliedstaaten aufgefordert, die gemeinsame Durchführung von technischen Unterwegskontrollen und von Kontrollen, so insbesondere der Einhaltung von Sozialvorschriften im Straßenverkehr zu fördern.

Die Überwachung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr stellt einen wesentlichen Bestandteil der Kontrollaktivitäten im Nutzfahrzeugsektor dar.

Im Jahr 2016 wurden im Rahmen der Überwachung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Polizei 128.995 Lenker von Fahrzeugen, die der Personenbeförderung und der Güterbeförderung unterliegen, kontrolliert. In den Kontrollzahlen sind eigene Staatsangehörige, Mitgliedstaaten und Drittstaaten beinhaltet.

Im Zuge dieser Kontrollen wurden im Jahr 2016 2.136.902 Arbeitstage an Hand von Schaublättern und Auswertungen von Fahrerkarten geprüft und dabei 212.148 Verstöße gegen die Sozialvorschriften festgestellt (Lenkzeit, Ruhezeit, Fahrtunterbrechung, Kontrollgerät - Manipulation/Missbrauch)

Weiters wurden im Jahr 2016 in den Kalenderwochen 6, 19, 30, 37, 41 und 47 Gemeinschaftskontrollen gemäß den Vorgaben der Richtlinie 2006/22 EG durchgeführt. Diese Kontrollen werden vom BMI koordiniert und konzentrieren sich auch auf die Überwachung der Einhaltung der Sozialvorschriften, die Feststellung von Manipulationen am Kontrollgerät sowie die Überprüfung des technischen Zustandes der angehaltenen Fahrzeuge.

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

*(Hinweis: Aus diesem Grund – Vorauswahlssystem - sind die erhobenen Mängelzahlen nicht repräsentativ für das gesamte Fahrzeugkollektiv)*

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.

Technische Unterwegskontrollen tragen nicht nur dazu bei, dass Unfälle vermieden, sondern auch, dass schädliche Emissionen verringert werden, indem möglichst wenige technisch mangelhafte Fahrzeuge am Straßenverkehr teilnehmen.

Die Ergebnisse der im Zuge von Unterwegskontrollen mit Abgasfernmessverfahren geprüften Fahrzeuge zeigen einen direkten Zusammenhang zwischen Schadstoffemissionen und Verkehrssicherheit.

Mehr als 80 % der schadstoffauffälligen Fahrzeuge weisen auch schwere technische Mängel auf. Da derartige Abgasfernmessungen nicht bei normierten Bedingungen durchgeführt werden und die Streuung des Messverfahrens unter Umständen relativ hoch sein kann, ist dieses Messverfahren für Einzelmessungen nicht einsetzbar.

Am 14.9.2016 wurde vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, Mag. Jörg Leichtfried im Zuge einer allgemeinen Aussprache über aktuelle Fragen aus dem Arbeitsbereich des Verkehrsausschusses gemäß § 34 Abs. 5 GOG darauf hingewiesen, dass vom BMVIT mit Einzelmessungen Fahrzeuge hinsichtlich deren Emissionsverhalten im realen Straßenverkehr überprüft werden und dabei auch geprüft wird, ob verbotene Abschaltvorrichtungen vorhanden sind.

Es ist zu beachten, dass das derzeitige EU-Fahrzeuggenehmigungssystem in den einschlägigen EU-Gremien aktuell überarbeitet wird und soll die derzeit noch geltende Rahmenrichtlinie durch eine EU-VO abgelöst werden, mit der die Mitgliedstaaten in Zukunft verpflichtet sein werden, Fahrzeuge, die bereits auf dem Markt sind, stichprobenartig, so auch hinsichtlich der Emissionen im realen Straßenverkehr nachzuprüfen.

Alle Mitgliedstaaten sollen demnach in der Lage sein, Schutzmaßnahmen gegen nichtkonforme Fahrzeuge in ihrem Hoheitsgebiet zu ergreifen, ohne abzuwarten, bis die Behörde, welche die Typgenehmigung erteilt hat, tätig wird.

Die Porsche Austria GmbH hat als Vertretung Volkswagens in Österreich am 26. Jänner 2016 mit dem Rückruf von 387.431 in Österreich zugelassenen Fahrzeugen mit Motoren der Serie EA189 begonnen, von denen 363.196 Fahrzeuge nachweislich über illegale Abschaltvorrichtungen verfügen. Seitdem hat das deutsche Kraftfahrtbundesamt laufend betroffene Fahrzeugmodelle zum Rückruf freigegeben.

Zum Zeitpunkt der Berichterstellung wurde bei rund 34% der 327.402 vom KBA freigegebenen Fahrzeuge in Österreich das geplante Update durchgeführt. Dies entspricht 29% aller von der Rückrufaktion betroffenen Fahrzeuge in Österreich.

Mit den Abgastests hat das BMVIT im Oktober 2016 gestartet. Mit den Ergebnissen konnten Erkenntnisse zu unzulässigen Abschaltvorrichtungen und zu Systematiken und Randbedingungen von Prüfstands- und Zykluserkennungen gewonnen werden.

Die Fahrzeugauswahl berücksichtigte verwertbare Ergebnisse bereits durchgeführter Untersuchungen in Österreich sowie in anderen Mitgliedstaaten der EU, sie orientierte sich an den österreichischen Marktgegebenheiten und erfolgte auf Basis einer Auswertung des österreichischen KFZ-Bestands.

Durch die Kooperation mit Experten der Technischen Universität Wien kann in einem ersten Schritt das Ziel erreicht werden, für das BMVIT personelle und technische Ressourcen für die kommenden Aufgaben der Marktüberwachung und Produktionskontrolle zur Verfügung zu stellen.

Es wurden Messfahrten mit portablen Emissionsmesssystemen (PEMS) im öffentlichen Straßenverkehr zur Abgasmessung an sechs Dieselfahrzeugen, darunter zwei Fahrzeuge mit EA189 Motor vor und nach dem Softwareupdate sowie Emissionsmessungen an einem Dieselfahrzeug Euro 6 in modifizierten NEFZ Tests (Neuer Europäischer Fahrzyklus) am Rollenprüfstand (NEFZ warm/kalt, +/-10% Geschwindigkeit, 5x innerörtlicher Abschnitt, bei 10°C, bei 40°C) sowie mittels RDE-Messfahrt auf der Straße (NEFZ normal und NEFZ in umgekehrter Reihenfolge) durchgeführt.

Derzeit findet eine Analyse und Bewertung der Messergebnisse statt, die Kooperation mit Experten der TU Wien wird im Jahr 2017 fortgesetzt und mit vom BMVIT beschafftem PEMS Equipment werden zudem eigenständig in Form von Stichproben Abgasmessungen an Fahrzeugen durchgeführt.

Im Ergebnis wird in einem zweiten Schritt das Ziel verfolgt, ein erkenntnisstarkes Prüfprogramm zu entwickeln, welches mittels Messungen auf dem Rollenprüfstand und auf der Straße nichtkonforme Maßnahmen von Fahrzeugherstellern im Bereich der Emissionsminderungsmaßnahmen (des Emissionskontrollsystems) aufzeigt und Aufschlüsse zu Treibstoffverbrauchsdaten liefert.

Dieses Prüfprogramm soll in eine Gesamtstrategie zur Marktüberwachung von Personenkraftwagen, welche auch ein Fahrzeug-Auswahlverfahren beinhalten wird, sukzessive im Jahr 2017 eingebunden werden.

Das Prüfprogramm besteht in der Durchführung von RDE-Fahrten sowie den Prüfstandvergleichsmessungen zur Beurteilung des Verhaltens des Emissionskontrollsystems sowie der NOx- und CO<sub>2</sub>-Emissionen in Abhängigkeit verschiedener Aspekte wie der Geschwindigkeit, dem thermischen Motorzustand, der Dauer des Tests, der Umgebungstemperatur, der realen Fahrwiderstände, der realen Fahrzeugmasse und der realen Witterungsbedingungen.

Die Messergebnisse werden an die Europäische Kommission sowie jene Behörde mitgeteilt, welche die jeweilige EU-Betriebserlaubnis erteilt hat.

## Einsatzstatistik 2014 – 2016

Die nachfolgend dargestellte Statistik basiert auf den Daten, welche der BAV für das Jahr 2016 gemäß § 58 Abs. 2b KFG 1967 übermittelt und vom BMI um die Einsatzzahlen durchgeführter anfänglicher Kontrollen sowie abgestimmter Kontrollen gemäß Artikel 5 der RL 2006/22/EG ergänzt wurde.

Berichtsjahr	2014/2015	2016
<b>A) Anzahl geprüfter Fahrzeuge im Zuge einer anfänglichen Kontrolle</b>	<b>49.667/55.455</b>	<b>47.010</b>
<b>B) Anzahl geprüfter Fahrzeuge im Zuge einer gründlicheren Kontrolle</b>	<b>24.689/26.155</b>	<b>21.379</b>
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug</i>	22,51/21,44 %	22,35 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln</i>	35,72/35,73 %	36,32 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln</i>	29,07/28,78 %	28,74 %
<i>Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel</i>	11,92/13,00 %	11,50 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln</i>	0,79/1,05 %	1,09 %
<b>C) Mängelaufteilung nach Herkunftsland</b>	<b>2014/2015</b>	<b>2016</b>
<b>Geprüfte Fahrzeuge aus Österreich:</b>	<b>11.305/11.330</b>	<b>9.009</b>
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug</i>	17,66/16,53 %	16,95 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln</i>	37,77/39,06 %	39,82 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln</i>	31,49/29,92 %	29,26 %
<i>Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel</i>	11,60/12,45 %	11,68 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln</i>	1,49/2,04 %	2,30 %
<b>Geprüfte Fahrzeuge aus der EU (excl. Ö):</b>	<b>12.241/13.816</b>	<b>11.394</b>
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug</i>	26,44/25,23 %	26,05 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln</i>	33,72/33,08 %	33,42 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln</i>	24,17/27,72 %	28,57 %
<i>Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel</i>	12,48/13,74 %	11,77 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln</i>	0,19/0,23 %	0,19 %

<b>Geprüfte Fahrzeuge aus Drittländern:</b>	<b>1.143/1.009</b>	<b>976</b>
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug</i>	28,52/30,36 %	29,00 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln</i>	36,75/30,90 %	37,91 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln</i>	25,37/29,40 %	26,02 %
<i>Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel</i>	9,01/9,20 %	6,66 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln</i>	0,35/0,14 %	0,41 %

<b>Planwerte</b> für Kontrollen im gewerblichen Straßengüter- und Personenverkehr	
<b>A) Straßenkontrollen</b>	<b>2017</b>
<b>Anzahl geplanter Schwerpunkteinsätze</b>	2.300*
<b>B) Betriebskontrollen</b>	<b>2017</b>
<b>Anzahl geplanter Kontrollen</b>	350.000 AT**

<b>C) Inhalte der Straßenkontrollen</b>	<b>C) Istwerte 2016</b>
<i>Fahrzeugtechnische Vorschriften</i>	
<i>Technische Prüfung an Ort und Stelle</i>	Anzahl durchgeführter Schwerpunkteinsätze: 2.385
<i>Anfängliche Unterwegskontrollen</i>	Anzahl geprüfter Fahrzeuge: 47.010
<i>Gründlichere Unterwegskontrollen</i>	Anzahl geprüfter Fahrzeuge: 21.379
<i>Sozialvorschriften</i>	
<i>Kontrollgerät/Aufzeichnungen, Lenk- und Ruhezeiten</i>	Anzahl angehaltene Fahrzeuge: 128.995 Anzahl kontrollierter Fahrer: 128.995 Anzahl kontrollierter Arbeitstage: 2.136.902

\* Wert: Anzahl der gemäß Tagung der Plattform LKW Sicherheit vom 27.9.2016 für das Jahr 2017 geplanten Schwerpunkteinsätze  
(mit Anhaltung der Fahrzeuge aus dem Fließverkehr; ausgenommen Einzelvorführungen)

\*\* Wert: Kontrollierte Arbeitstage (AT) des Fahrpersonals am Betriebsgelände von Unternehmen im Güter- und Personenverkehr

**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

## Mängelbezeichnungen:

- GV Gefahr in Verzug
- SM Schwerer Mangel
- LM Leichter Mangel
- VM Vorschriftsmangel
- OM Ohne Mangel

PBStV	Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung – PBStV, BGBl. II Nr. 78/1998 idgF
PLS	Plattform LKW Sicherheit
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.