



**Bericht an das österreichische Parlament
gemäß § 58 Abs. 2b KFG 1967
über technische Unterwegskontrollen im Jahr 2013**

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

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 zur jährlichen Berichterstattung an das österreichische Parlament und zur Berichterstattung an die Kommission der Europäischen Union zu übermitteln.

Technische Unterwegskontrollen werden in Österreich von technischen Sachverständigen der Länder und der Bundesanstalt für Verkehr gemeinsam mit der Polizei gemäß den Vorgaben der Richtlinie 2000/30/EG vom 6.6.2000, der Richtlinie 2010/47/EU vom 5.7.2010, der Empfehlungen der Kommission 2010/378/EU und 2010/379/EU vom 5.7.2010 und des § 58 KFG 1967 durchgeführt.

Zu den europäischen und österreichischen Rechtsvorschriften ist zusammenfassend festzuhalten, dass 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 guten Zustand sind.

Das Instrument der technischen Unterwegskontrolle im österreichischen Fahrzeugprüfsystem erfährt mit der am 29.4.2014 veröffentlichten neuen EU-Richtlinie keine wesentlichen Änderungen in Bezug auf Art und Umfang der Durchführung solcher Fahrzeugkontrollen.

Zu dieser 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, ABI. Nr. L 127 vom 29.4.2014 S. 134, sind (allenfalls) erforderliche Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie nachzukommen, von den Mitgliedstaaten bis zum 20.5.2017 zu erlassen und zu veröffentlichen; deren Anwendung ist ab dem 20. Mai 2018 vorgegeben.

Durch technische Unterwegskontrollen von Nutzfahrzeugen sollen die regelmäßigen Überprüfungen ergänzt werden; technische Unterwegskontrollen stellen ein entscheidendes Element dar, 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 wegen unterschiedlich hoher Kontrollniveaus zu verhindern.

Der Begriff „technische Unterwegskontrolle“ ist definiert als die von den Behörden nicht angekündigte und somit unerwartete, auf öffentlichen Straßen durchgeführte technische Kontrolle eines Nutzfahrzeugs, das im Gebiet eines Mitgliedstaats am Straßenverkehr teilnimmt, durch die Behörden oder unter ihrer Aufsicht.

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 der angestrebte Erfolg bzw. die angestrebte Wirkung auch im Bereich der technischen Unterwegskontrollen in der Verhütung von Unfällen und damit der Vermeidung von Verkehrstoten und Verletzten, indem möglichst wenige technisch mangelhafte Fahrzeuge mit potentieller Unfallgefährdung am Straßenverkehr teilnehmen.

Je weniger auffällige Fahrzeuge bei einer annähernd gleichbleibenden Kontrolldichte ausgeleitet werden müssen und je weniger Mängel dabei festgestellt werden, umso größer kann die angestrebte Wirkung dieser Tätigkeiten bewertet werden.

Die aktuellen Zahlen (siehe unten Statistik) unterstreichen allerdings die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung der bislang entfalteten hohen Kontrolldichte in Österreich.

Das System der Sicherung der Qualität innerhalb des periodischen Fahrzeugprüfsystems in Österreich basiert auf einem 3 - Säulen - Modell. Die Hauptbestandteile dieses Modells sind stichprobenweise Rechecks von Fahrzeugen

besonders definierter Fahrzeuggruppen durch Prüfungen gemäß § 56 Abs. 1a KFG 1967, stichprobenweise Kontrollen des technischen Zustands von Fahrzeugen im Verkehr durch Prüfungen an Ort und Stelle gemäß § 58 KFG 1967 und regelmäßige Revisionen der ermächtigten Prüfstellen gemäß § 57a KFG 1967.

Ein wesentlicher Bestandteil dieser Aktivitäten ist, dass sie von Stellen durchgeführt werden, die keinerlei Abhängigkeit (insbes. finanzieller Natur) von diesen Tätigkeiten haben. Die Ergebnisse der im 3 - Säulen - Modell beschriebenen Aktivitäten werden periodisch innerhalb der Arbeitsgruppe Qualitätssicherung im Zuge eines Bundesaudits zusammengeführt und interpretiert.

Die Überprüfung der zum Verkehr zugelassenen Fahrzeuge erfolgt in solchen Abständen, dass mit hoher Wahrscheinlichkeit angenommen werden kann, dass technische Mängel bei betriebsüblicher Fahrzeugnutzung bereits festgestellt werden können, noch bevor negative Auswirkungen auf die Verkehrs- und Betriebssicherheit erwartet werden müssen.

Die wiederkehrende Überprüfung der Fahrzeuge findet in den Landesprüfstellen und in einer großen Anzahl von ermächtigten Prüfstellen (Zivilingenieure, Vereine bzw. Autofahrerclubs und Gewerbetreibende) statt. Diese Prüfstellen dürfen teilweise auch Reparaturen an den Fahrzeugen durchführen. Daher ist besonders auf die qualitativ hochwertige und objektive Begutachtung der Fahrzeuge zu achten.

Um diese hochwertige Qualität und Objektivität sicherzustellen, sind die Landeshauptleute mit der Ermächtigung der Begutachtungsstellen und der periodischen Überprüfung des Vorliegens der personellen und materiellen Voraussetzungen sowie der Verlässlichkeit betraut. Sie haben diese Begutachtungsstellen einer regelmäßigen Überprüfung zu unterziehen. Bei jedem Verdacht, dass eine Begutachtungsstelle nicht nach den festgelegten Qualitätskriterien arbeitet, ist ebenfalls eine Überprüfung anzusetzen.

Es sind bei einem Verstoß gegen diese Qualitätskriterien unverzüglich durch die jeweils zuständigen Landeshauptleute Maßnahmen zu setzen.

Hinsichtlich von Kraftfahrzeugen und Anhängern, bei denen Bedenken bestehen, ob sie sich in verkehrs- und betriebssicherem Zustand befinden, oder ob mit ihnen mehr Lärm, Rauch, übler Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen als bei ordnungsgemäßem Zustand und sachgemäßem Betrieb unvermeidlich ist, verursacht

werden, hat die Zulassungsbehörde dafür zu sorgen, dass diese Fahrzeuge von der zuständigen Landesprüfstelle dahingehend überprüft werden, ob sie den Vorschriften des KFG 1967 und den auf Grund dieses Bundesgesetzes erlassenen Verordnungen entsprechen.

Um die Qualität der periodischen Fahrzeugprüfung und die Sicherheit auf den Straßen zu überwachen, sind Fahrzeuge hinsichtlich der Wirksamkeit von Teilen und Ausrüstungsgegenständen, die bei seinem Betrieb betätigt werden und für die Verkehrs- und Betriebssicherheit von Bedeutung sind, einschließlich des Zustandes der Reifen sowie des mit dem Fahrzeug entwickelten Geräusches und der Luftemissionen an Ort und Stelle (= technische Unterwegskontrolle) zu überprüfen.

Vom BMVIT selbst wurden im Jahr 2013 für Tätigkeiten im Rahmen der technischen Unterwegskontrollen gemäß § 58 KFG 1967 insgesamt 27 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bundesanstalt für Verkehr gemäß § 131 Abs. 3 KFG eingesetzt und Budgetmittel in der Höhe von ~ Euro 2,5 mio. aufgewendet (Detailbudget 41.02.04.01 Bundesanstalt für Verkehr).

Im Jahr 2013 wurde ein neuer „Mobiler Prüfzug“ für die Bundesanstalt für Verkehr zur Durchführung technischer Unterwegskontrollen beschafft; diese „mobile Kontrolleinheit“ ist ein nicht ortsgebundenes System von Prüfgeräten, das für gründlichere Unterwegskontrollen benötigt wird und von für gründlichere technische Unterwegskontrollen ausgebildeten Prüfern bedient werden muss.

Solche mobilen Kontrolleinheiten müssen ebenso wie eine stationäre Prüfstelle über die geeignete Ausstattung für die Durchführung einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle verfügen; dies schließt jedenfalls eine Ausrüstung ein, die zur Beurteilung des Zustands der Bremsen und der Bremswirkung, der Lenkung und der Aufhängung des Fahrzeugs bzw. der vom Fahrzeug ausgehenden Umweltbelastung erforderlich ist.

Die aktuellen Kontrollzahlen für den Berichtszeitraum 2013 unterstreichen die Notwendigkeit und damit verbunden die Richtigkeit solcher Investitionen in flexibel einsetzbares Prüfgerät zur Aufrechterhaltung einer hohen Kontrolldichte auf allen Straßen in Österreich, welche auch mit dem operativen Beitrag des BMVIT (im Jahr 2013 ~ 22 % aller durchgeführten technischen Unterwegskontrollen in Ö) sichergestellt werden konnte.

Die präventive Wirkung alleine des Anteils an technischen Unterwegskontrollen der Bundesanstalt für Verkehr in Bezug auf die Vermeidung von Unfällen und damit verbunden die Vermeidung von Todesfällen und Verletzten im Straßenverkehr ist monetär mit ca. Euro 27.800.000,00 pro Jahr zu beziffern. (In dieser Berechnung sind die Kosten für das menschliche Leid gemäß Unfallfolgekostenrechnung nicht berücksichtigt; Quelle: BMVIT, Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Band 177; ZVR)

Die Art und der Umfang der Einsätze zu technischen Unterwegskontrollen wurden im Interesse einer österreichweiten Abstimmung der Kontrollaktivitäten sowie einer mittelfristigen Ressourcenplanung in jeweils einer schriftlichen Vereinbarung zwischen der Bundesanstalt für Verkehr und den Bundesländern Burgenland, Steiermark, Kärnten, Tirol und Vorarlberg festgelegt.

Im Bereich der technischen Unterwegskontrollen obliegt der Bundesanstalt für Verkehr auch die Aufgabe einer nationalen und internationalen Koordinationsstelle, die im Wesentlichen in der Zusammenfassung und Auswertung sämtlicher in Österreich stattgefundenen Kontrollaktivitäten gemäß § 58 KFG 1967 und der anschließenden Berichterstattung an das Österreichische Parlament und die Europäische Kommission gemäß § 58 Abs. 2b KFG 1967 und Art. 6 der Richtlinie 2000/30/EG vom 6. Juni 2000 besteht.

Die Überwachung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr stellt einen weiteren wesentlichen Bestandteil der Kontrollaktivitäten im Nutzfahrzeugsektor dar. Im Jahr 2013 wurden im Rahmen der Überwachung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr, VO (EG) Nr. 561/2006 und der VO (EWG) 3821/85 (die Kontrolltätigkeiten werden im Wesentlichen von MitarbeiterInnen der Polizei durchgeführt; gemäß § 102 Abs. 11 a KFG die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Straßenaufsicht) 2.442 Fahrzeuge, die der Personenbeförderung unterliegen und 136.851 Fahrzeuge, die der Güterbeförderung unterliegen, kontrolliert. In den Kontrollzahlen sind eigene Staatsangehörige, Mitgliedstaaten und Drittstaaten beinhaltet.

Im Zuge dieser Kontrollen wurden im Jahr 2013 2.108.613 Arbeitstage an Hand von Schaublättern und Auswertungen von Fahrerkarten geprüft und dabei 174.744

Verstöße gegen die Sozialvorschriften/Kontrollgeräten festgestellt (tägliche Lenkzeit, tägliche Ruhezeit, Fahrtunterbrechung, Manipulation, etc...).

Weiters wurden im Jahr 2013 in den Kalenderwochen 11, 20, 33, 38, 41, 50 Gemeinschaftskontrollen gemäß den Vorgaben der Richtlinie 2006/22 EG durchgeführt. Diese Kontrollen werden von Polizeidienststellen gemeinsam koordiniert und konzentrieren sich neben der Überwachung der Einhaltung der Sozialvorschriften auf Manipulationen am Kontrollgerät.

Verschiedenen europäischen Untersuchungen zufolge sind Straßenverkehrsunfälle mit einer LKW-Beteiligung mit einem Anteil von 5 % bis zu 19 % unfallkausal auf technische Mängel der LKW und zu rd. 70 % unfallkausal auf Faktoren im Bereich Unaufmerksamkeit/Müdigkeit/Ablenkung zurückzuführen, wobei in der Regel ein Zusammenwirken mehrerer Faktoren letztlich ein Unfallereignis auslöst.

Zu den unterschiedlichen Ansätzen zum Anteil technischer Mängel als maßgeblicher Faktor für ein Unfallgeschehen (hier im Nutzfahrzeugsektor) ist zu bedenken, dass diverse internationale Studien wie zum Beispiel die 2007 veröffentlichte ETAC-Studie Aufschlüsse über die wesentlichen Unfallursachen unter Beteiligung schwerer Lkw in der EU geben (ETAC = European Truck Accident Causation der International Road Transport Union IRU). Sie belegen, dass technische Fahrzeugmängel jedenfalls zu etwas mehr als 5 % für Unfälle mit Güterkraftfahrzeugen verantwortlich sind.

Dabei wird allerdings von einer relevanten zusätzlichen Dunkelziffer ausgegangen, da auch im Rahmen von Studien technische Fahrzeugmängel nach Unfallereignissen in der Regel nur schwer oder gar nicht zu erkennen sind, weshalb eine in die Statistikdaten zwangsläufig einfließende schlechte Erkennbarkeit von technischen Fahrzeugmängeln bei der Datenaufnahme am Unfallort berücksichtigt werden muss.

Um weiterführende Aufschlüsse in diesem Zusammenhang zu bekommen, können etwa die Ergebnisse von gründlichen technischen Untersuchungen an tatsächlich verunfallten Fahrzeugen herangezogen werden.

Im „Verkehrssicherheitsreport LKW 2009“ der Dekra Automobil GmbH wird ausgeführt, dass die durchgeföhrten Analysen tatsächlich verunfallter Lkw interessante Aufschlüsse über die technischen Mängel bei schweren Nutzfahrzeugen ergeben. Beim technischen Zustand zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen jüngeren und

älteren Lkw. Über alle Altersklassen hinweg wurden über mehrere Jahre hinweg bei 29 Prozent der nach Verkehrsunfällen untersuchten Lkw technische Mängel festgestellt. Bei den sieben bis neun Jahre alten Unfall-Lkw wurden an 46,2 Prozent der Fahrzeuge Mängel festgestellt, bei über neun Jahre alten Fahrzeugen an 59,1 Prozent. Diese Ergebnisse erhalten in Hinblick auf unfallauslösende Faktoren wie Unachtsamkeit/Müdigkeit/Ablenkung des Fahrzeuglenkers auch insofern eine besondere Bedeutung, als ein Kompensieren technischer Mängel beim Lenken eines Fahrzeuges in aller Regel besondere Aufmerksamkeit erfordert.

Unter Berücksichtigung der höheren Fahrleistungen von Nutzfahrzeugen sind in den Auswirkungen Unfälle mit Beteiligung schwerer LKW in der Regel besonders stark, was den Verletzungsgrad und auch die Beeinträchtigung des Verkehrs oder etwa den finanziellen Aufwand für die Wiederherstellung der Straßeneinrichtungen anbelangt. Technische Unterwegskontrollen stellen daher in Fachkreisen unbestrittener Weise einen wesentlichen Beitrag zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit dar und sind (berechtigter Weise) fixer Bestandteil auch im Qualitätssicherungssystem des österreichischen Fahrzeugprüfsystems.

Bei den technischen Unterwegskontrollen wird die Ausleitung der Fahrzeuge an Ort und Stelle aus dem Verkehr von speziell geschulten Polizeiorganen durchgeführt, wobei gezielt auf technische Mängel verdächtig erscheinende Fahrzeuge aus dem Fließverkehr heraus angehalten und einer ersten anfänglichen Überprüfung durch Polizeiorgane und technische Sachverständige zugeführt werden. (Hinweis: Aus diesem Grund können die Mängelzahlen auch 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, so wird das entsprechende Fahrzeug einer gründlicheren Überprüfung am mobilen Prüfzug oder in einer Prüfhalle unterzogen. In Österreich werden zusätzlich zu den Überprüfungen von Fahrzeugen in geeigneten Prüfhallen insgesamt 13 mobile Prüfzugeinrichtungen für technischen Unterwegskontrollen eingesetzt, wodurch eine entsprechend hohe Flexibilität hinsichtlich der Prüforte erreicht werden kann.

Je nach Schwere der festgestellten Mängel

- geringe Mängel ohne bedeutende Auswirkung auf die Fahrzeugsicherheit oder auf die Umwelt sowie andere geringfügige Unregelmäßigkeiten,
- erhebliche Mängel, die 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, so dass das Fahrzeug unter keinen Umständen am Straßenverkehr teilnehmen sollte,

kann dem Lenker die Weiterfahrt untersagt oder mit der Auflage erlaubt werden, 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.

Im Zuge der technischen Fahrzeugkontrollen werden sämtliche Baugruppen der ausgewählten Fahrzeuge auf ihren technischen Zustand überprüft und vor Ort ein Gutachten zur Frage erstellt, ob die untersuchten Fahrzeuge verkehrs- und betriebssicher sind.

Insbesondere die folgenden Prüfpunkte werden kontrolliert:

- (1) Bremsanlage und Bauteile
- (2) Abgassystem
- (3) Abgastrübung (bei Dieselmotoren)
- (4) Abgase (Benzin-, Erdgas- oder Flüssiggasmotoren)
- (5) Lenkanlage
- (6) Leuchten, Beleuchtungs- und Signaleinrichtungen
- (7) Räder/Reifen
- (8) Aufhängung (sichtbare Mängel)
- (9) Fahrgestell (sichtbare Mängel)

(10) Fahrtenschreiber (Einbau)

(11) Geschwindigkeitsbegrenzer (Einbau)

Bei den Überprüfungen treten als häufigste Mängel insbesondere nicht oder nicht einwandfrei funktionierende Bremsanlagen, Schäden an der Achsaufhängung, der Bereifung, der Leuchten und Beleuchtung, Schäden an Fahrgestell und Rahmen sowie defekte Lenkanlagen auf.

Statistik

	2012	2013
<i>Einsätze insgesamt:</i>	<u>2.750</u>	<u>2.946</u>
<i>Geprüfte Fahrzeuge durch SV der BAV oder BL:</i>	<u>32.046</u>	<u>33.994</u>
Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug	21,25 %	22,64 %
Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln	34,92 %	36,14 %
Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln	28,51 %	25,13 %
Anteil der Fahrzeuge mit keinen Mängeln	14,62 %	15,34 %
Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln	0,69 %	0,76 %
Anzeigen nach KFG, ADR, STVO, FSG, VO 561/06	70.869	74.277
Organmandate	13.553	11.847
<i>Aufteilung nach Herkunftsland:</i>		
1) Geprüfte Fahrzeuge aus Österreich:	<u>20.747</u>	<u>21.650</u>
Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug	16,98 %	17,95 %
Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln	37,75 %	39,89 %
Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln	29,85 %	26,50 %
Anteil der Fahrzeuge mit keinen Mängeln	14,24 %	14,49 %
Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln	1,19 %	1,16 %
2) Geprüfte Fahrzeuge aus der EU (excl. Ö):	<u>10.291</u>	<u>11.130</u>
Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug	25,67 %	26,87 %

Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln	31,79 %	32,24 %
Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln	27,08 %	23,96 %
Anteil der Fahrzeuge mit keinen Mängeln	15,32 %	16,55 %
Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln	0,14 %	0,37 %
3) Geprüfte Fahrzeuge aus Drittländern:	<u>1.008</u>	<u>1.214</u>
Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug	29,66 %	32,05 %
Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln	31,65 %	33,83 %
Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln	26,39 %	21,71 %
Anteil der Fahrzeuge mit keinen Mängeln	12,10 %	12,31 %
Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln	0,20 %	0,09 %
<u>Einsätze aufgeteilt nach Bundesländern:</u>		
Burgenland	273	277
Kärnten	267	287
NÖ	554	555
OÖ	174	198
Salzburg	202	219
Steiermark	414	476
Tirol	302	377
Vorarlberg	196	155
Wien	368	402

Wien, am 28. Mai 2014

Gerald Pöllmann

- Auszug KFG 1967:

„§ 58. Prüfung an Ort und Stelle

- (1) Die Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich sich das Fahrzeug befindet, oder die ihr zur Verfügung stehenden Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes können jederzeit an Ort und Stelle den technischen Zustand und die Vorschriftsmäßigkeit eines Fahrzeuges oder seiner Teile und Ausrüstungsgegenstände überprüfen. Wird die Verkehrssicherheit durch die weitere Verwendung des Fahrzeuges gefährdet, so sind die Bestimmungen des § 57 Abs. 8 anzuwenden. Weist das Fahrzeug Beschädigungen auf, die gegenwärtig seine weitere Verwendung offensichtlich ausschließen, so ist dies der Behörde anzugeben.
- (2) Die Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich sich ein Fahrzeug befindet, oder die ihr zur Verfügung stehenden Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes können jederzeit an Ort und Stelle prüfen, ob mit dem Fahrzeug mehr Lärm, Rauch, übler Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen verursacht werden, als bei ordnungsgemäßem Zustand und sachgemäßem Betrieb unvermeidbar ist. Wird dabei festgestellt, dass mit dem Fahrzeug auf Grund unzulässiger, nicht genehmigter Änderungen oder auf Grund von schadhaften Teilen oder Ausrüstungsgegenständen unzulässig starker Lärm, Rauch, übler Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen verursacht werden, so sind bei Gefahr im Verzug, unbeschadet der Bestimmungen des § 44 Abs. 1 lit. a über die Aufhebung der Zulassung, der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln unverzüglich abzunehmen. Durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie können nähere Kriterien, wann Gefahr im Verzug anzunehmen ist und der Zulassungsschein und die Kennzeichentafeln abzunehmen sind, festgelegt werden.
- (2a) Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2, N3, O3 und O4 sind unabhängig ihrer Herkunft von der Behörde, in deren örtlichem Wirkungsbereich sich das Fahrzeug befindet, oder von den ihr zur Verfügung stehenden Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes technischen Prüfungen an Ort und Stelle (technischen Unterwegskontrollen) zuzuführen. Das Ergebnis der Prüfung ist in einem Prüfbericht festzuhalten. Eine Durchschrift des Prüfberichtes ist dem Lenker auszuhändigen. Die Behörde hat schwerwiegende Mängel an einem Nutzfahrzeug, das Eigentum eines Gebietsfremden ist, insbesondere Mängel, auf Grund deren die Benutzung des Fahrzeugs vorläufig untersagt wurde, den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist oder in Verkehr gebracht wurde, auf der Grundlage des Musters des Prüfberichtes unbeschadet einer verwaltungsstrafrechtlichen Ahndung im Inland zu melden. Die Anzahl, Durchführung, Umfang und Dokumentation (Prüfbericht) dieser Prüfungen ist durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festzusetzen.
- (2b) Die Behörde hat die erhobenen Daten zur Anzahl der kontrollierten 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 zur jährlichen Berichterstattung an den Nationalrat und zur Berichterstattung an die Kommission der Europäischen Union zu übermitteln.

(3) Kraftfahrzeuglenker,

1. die mit ihrem Fahrzeug mehr Lärm, Rauch, übeln Geruch oder schädliche Luftverunreinigungen verursachen, als bei ordnungsgemäßem Zustand und sachgemäßem Betrieb unvermeidbar ist, oder

2. bei deren Fahrzeug die Wirksamkeit von Teilen und Ausrüstungsgegenständen, die für die Verkehrs- und Betriebssicherheit von Bedeutung sind, beeinträchtigt erscheint, haben das Fahrzeug auf Verlangen der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes an einem geeigneten, nicht mehr als 10 km von ihrem Weg zum Fahrziel entfernten Ort zur Prüfung gemäß Abs. 2 vorzuführen.

(4) Wurden im Zuge der Prüfung an Ort und Stelle (Abs. 1 bis 3) schwere Mängel (§ 57 Abs. 7) festgestellt, so ist für die Benützung der zur Verfügung gestellten Einrichtungen vom Zulassungsbewerber unmittelbar ein Kostenersatz zu entrichten. Der Lenker des Kraftfahrzeugs gilt als Vertreter des Zulassungsbewerbers, falls dieser nicht selbst oder ein von ihm bestellter Vertreter bei der Überprüfung anwesend ist. Wird der Kostenersatz nicht ohne weiteres entrichtet, so ist der Kostenersatz von der Behörde vorzuschreiben. Der Kostenersatz fließt der Gebietskörperschaft zu, die den Aufwand für die zur Verfügung gestellten Einrichtungen zu tragen hat. Die Höhe dieses Kostenersatzes ist durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie festzusetzen.“

- Auszug Erlass BMVIT

„.....BMVIT - II/ST4 (Rechtsbereich Kraftfahrwesen und Fahrzeugtechnik)

An

alle Landeshauptmänner

Wien, am 21.02.2008

Betreff: technische Unterwegskontrollen; Datenübermittlung an die BAV

Die Richtlinie 2000/30/EG sieht im Art. 6 einen zweijährigen Bericht der Mitgliedsstaaten an die Kommission vor, der aufgeschlüsselt nach Herkunftsland der kontrollierten Fahrzeuge die bei den Kontrollen festgestellten Mängel enthält. Im Art. 7 Abs. 2 der Richtlinie 2000/30/EG ist von den Mitgliedsstaaten gefordert, bei Fahrzeugen von anderen Mitgliedsstaaten mit schweren technischen Mängeln eine Information auf Basis des Kontrollberichtes an die benannte Stelle im jeweiligen Herkunftsland zu übermitteln.

Gemäß Art. 7 Abs. 1 der Richtlinie 2000/30/EG benennt jeder Mitgliedsstaat eine Kontaktstelle für den Informationsaustausch. Österreich hat die Bundesanstalt für Verkehr als Kontaktstelle genannt. Das Erfüllen dieser Vorgaben unter Verwendung des von der Europäischen Kommission vorgegebenen Berichtsmusters ist bei manueller Erfassung und Aufbereitung der notwendigen Daten nur unter

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 13 von 14

immensem bürokratischen Aufwand möglich. Im Rahmen der LKW-Kontroll-Plattform (LKP) wird für die zukünftige Datenerfassung und Datenübermittlung daher wie folgt vorgegangen:

- 1. Gutachten gemäß § 58 KFG 1967 und Kontrollberichte gemäß Richtlinie 2000/30/EG werden von den Sachverständigen ausschließlich mittels Programmsystem EBV elektronisch erstellt.*
- 2. Die Länder übermitteln periodisch, per 10. des Folgemonats, die Datensätze der Gutachten und Kontrollberichte auf elektronischem Wege unter Verwendung der Exportfunktion „Export Anzeige KFG“ (siehe Anlage) an die Bundesanstalt für Verkehr. (Datei per e-mail an kfz@bmvit.gv.at)*
- 3. Die Bundesanstalt für Verkehr übernimmt die Aufgaben der nationalen Kontaktstelle und*
 - 3.1 fasst die übermittelten Datensätze zusammen,*
 - 3.2 erstellt den zweijährigen Bericht an die Europäische Kommission und*
 - 3.3 leitet die Information über Fahrzeuge mit schweren technischen Mängeln an die jeweilige Kontaktstelle des Zulassungslandes,*
 - 3.4 leitet einlangende Informationen über österreichische Fahrzeuge mit schweren technischen Mängeln an die zuständige Landesfahrzeugprüfstelle und die zuständige Bezirksverwaltungsbehörde zur Durchführung einer besonderen Überprüfung gemäß § 56 KFG 1967 weiter und*
 - 3.5 berichtet deren Ergebnis an die Kontaktstelle des berichtenden Mitgliedstaates.*
- 4. Die Bundesanstalt für Verkehr fasst im Rahmen der LKP im so genannten Kontroll-Master-Plan die Ergebnisse der Kontrollen zusammen, wertet diese aus und bereitet sie für die Analyse im Rahmen der LKW-Kontroll-Plattform auf.*
- 5. Auf Anfrage der Länder werden einzelne gesonderte Auswertungen von der Bundesanstalt für Verkehr durchgeführt und den Ländern zur Verfügung gestellt.*
- 6. In Folge der Übermittlung der Informationen über Fahrzeuge mit schweren Mängeln durch die Bundesanstalt für Verkehr an die Kontaktstellen in den anderen Mitgliedsstaaten werden die Behörden von dieser Aufgabe entlastet. Der Verpflichtung zur Information wird durch den Weg der Übermittlung des Datensatzes durch das Land an die Bundesanstalt für Verkehr und deren unter 3.3 beschriebenen Aufgabe nachgekommen. Die Behörde muss daher nicht noch zusätzlich die ausländische Stelle informieren....“.*