 **Bundesministerium**
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Technische Unterwegskontrollen im Jahr 2019

Bericht der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Der vorliegende Bericht basiert auf den der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie gem. § 58a Abs. 4 KFG 1967 und gem. § 3 Abs. 2 TUK-V übermittelten Daten über die im Berichtsjahr 2019 durchgeführten technischen Unterwegskontrollen in Österreich sowie den Berichten über abgestimmte Kontrollen gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2006/22/EG und die durchgeführten Kontrollen der Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr.

Im Jahr 2019 wurden auf dem österreichischen Straßennetz 211.214 Fahrzeuge mit Verdacht auf technische Mängel aus dem Fließverkehr ausgeleitet und an Ort und Stelle im Zuge einer anfänglichen technischen Unterwegskontrolle überprüft. Damit wird der Prozentsatz der zu kontrollierenden Fahrzeuge gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2014/47/EU erfüllt. Im Rahmen von Schwerpunktkontrollen wurden ausgehend vom Ergebnis einer anfänglichen Kontrolle 21.787 Fahrzeuge einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle zugeführt

Neben den fahrzeugtechnischen Aspekten wurden im Zuge der Straßenkontrollen 2019 die Lenk- und Ruhezeiten von 107.773 Fahrern mit insgesamt 1.826.112 Arbeitstagen kontrolliert, womit die Vorgabe gemäß Artikel 2 der Richtlinie 2006/22/EG überschritten wurde.

Grundlagen

In der Richtlinie 2014/47/EU¹ wird zwischen anfänglichen technischen Unterwegskontrollen und gründlicheren technischen Unterwegskontrollen unterschieden. Die anfängliche technische Unterwegskontrolle, die in § 58a Abs. 3 KFG 1967² umgesetzt ist, wird von den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes durchgeführt. Dabei wird die letzte Prüfbescheinigung über die regelmäßige technische Überwachung (§ 57a-Gutachten) und, falls vorhanden, der letzte Bericht über eine technische Unterwegskontrolle – sowie die Behebung der darin festgestellten Mängel – kontrolliert. Mit Hilfe einer Sichtprüfung des technischen Zustands oder technischer Prüfungen nach jeder für zweckmäßig erachteten Methode wird entschieden, ob das Fahrzeug einer gründlicheren Unterwegskontrolle zu unterziehen ist.

Die gründlichere technische Unterwegskontrolle gem. § 58a Abs. 5 KFG 1967 wird von einem geeigneten Prüforgan – das sind die Sachverständigen der Länder und der ASFINAG Maut Service GmbH (nunmehr ASFINAG Service GmbH) – unter Einsatz einer mobilen Kontrolleinheit, in einer speziellen Einrichtung für Unterwegskontrollen oder in einer gemäß § 57 oder § 57a KFG ermächtigten Prüfstelle oder in einer Landesprüfstelle durchgeführt. Bei einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle werden diejenigen in Anhang II der Richtlinie 2014/47/EU aufgeführten Positionen geprüft, die als erforderlich betrachtet werden und relevant sind, wobei insbesondere die Sicherheit der Bremsanlage, die Reifen, die Räder, das Fahrgestell und die Umweltbelastung zu berücksichtigen sind.

Sowohl bei der anfänglichen als auch bei der gründlicheren technischen Unterwegskontrolle kann die Sicherung der Ladung überprüft werden.

Gemäß § 58b Abs. 4 KFG 1967 sind über die anfänglichen technischen Unterwegskontrollen Aufzeichnungen zu führen und die für die Berichterstattung gemäß Artikel 20 der Richtlinie 2014/47/EU benötigten Daten zu erfassen. Diese Aufzeichnungen sind von den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes zu sammeln und automationsunterstützt im Wege des Bundesministeriums für Inneres zumindest halbjährlich in anonymisierter Form an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

¹ Richtlinie 2014/47/EU des europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 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. L 127 vom 29. 4. 2014, S 134)

² Kraftfahrsgesetz 1967, BGBl. Nr. 267/1967, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 24/2020

(BMK) zu übermitteln. Das Bundesministerium für Inneres hat die Aufzeichnungen zusammenzufassen und halbjährlich jeweils bis zum 31. August und 28. Februar einen Bericht über das vorhergehende Halbjahr der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zur jährlichen Berichterstattung an den Nationalrat und zur Berichterstattung an die Europäische Kommission zu übermitteln.

Gemäß § 3 TUK-V³ hat die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) die gesammelten Daten über alle im Bundesgebiet durchgeführten technischen Unterwegskontrollen in einer Datenbank zu pflegen. Da gemäß § 58a Abs. 7 KFG 1967 eine elektronische Version des Prüfberichtes über die gründlichere technische Unterwegskontrolle an die Begutachtungsplakettendatenbank gem. § 57c KFG 1967 zu übermitteln ist, erfolgt die Pflege der Daten zweckmäßigerweise im Auftrag der ASFINAG in dieser Begutachtungsplakettendatenbank. Damit kann die Auswertung der Daten nunmehr vollautomatisiert erfolgen. Die Nutzung dieses Systems führt zu merklichen Vereinfachungen in der Verwaltung für Bund und Länder, da die bisher erforderliche Übermittlung der Daten durch den Landeshauptmann an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und die teilweise manuelle Auswertung der Daten entfallen kann.

Die entsprechenden Daten wurden dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vorschriftsgemäß übermittelt und liegen gegenständlichem Bericht zugrunde.

Die technischen Unterwegskontrollen wurden in Österreich im Jahr 2019 von technischen Sachverständigen der Länder und der ASFINAG Maut Service GmbH jeweils gemeinsam mit den speziell geschulten Polizeiorganen des BMI gemäß den Vorgaben der Richtlinie 2000/30/EG⁴, der Richtlinie 2014/47/EU, den Empfehlungen der Kommission 2010/378/EU⁵

³ Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der Bestimmungen über die Abwicklung technischer Unterwegskontrollen erlassen werden, BGBl. II Nr. 206/2018

⁴ 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 (ABl. L 203 vom 10.8.2000, S 1)

⁵ Empfehlung der Kommission vom 5. Juli 2010 zur Mängelbewertung bei der technischen Überwachung gemäß der Richtlinie 2009/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (2010/378/EU, ABl. L 173 vom 8. 7. 2010, S 74)

und 2010/379/EU⁶ und gemäß den Bestimmungen der §§ 58 und 58a KFG 1967 durchgeführt.

Mit der 35. KFG-Novelle wurde die (nunmehrige) Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie dazu ermächtigt, bestimmte nichtbehördliche Aufgaben im Zusammenhang mit der Erfüllung der Aufgaben einer Kontaktstelle gemäß Artikel 17 der Richtlinie 2014/47/EU, des Berichtswesens sowie der Qualitätssicherung im Bereich technischer Unterwegskontrollen und der Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten, der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zur eigenverantwortlichen Besorgung zu übertragen. Mit der TUK-V wurde von dieser Ermächtigung Gebrauch gemacht und die ASFINAG als österreichische Kontaktstelle gem. Art. 17 Abs. 1 der Richtlinie 2014/47/EU eingerichtet und diese übernimmt die Berichterstattung über die technische Unterwegskontrolle an die Europäische Kommission (Art. 20) und die Informationspflichten gegenüber anderen Mitgliedstaaten, in denen ein in Österreich kontrolliertes Fahrzeug zugelassen ist, über die Ergebnisse der durchgeführten technischen Unterwegskontrollen (Art. 18). Darüber hinaus wurden der ASFINAG Aufgaben der Qualitätssicherung in der Form von Schulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen und zwischen den Bundesländern abgestimmten technischen Unterwegskontrollen übertragen.

Innerhalb der ASFINAG übernimmt die ASFINAG Maut Service GmbH die Aufgaben gem. TUK-V und die Durchführung der gründlicheren technischen Unterwegskontrollen. Mit 1. 1. 2020 gehen diese Aufgaben innerhalb der ASFINAG auf Grund einer Umstrukturierung auf die ASFINAG Service GmbH über.

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.

⁶ Empfehlung der Kommission vom 5. Juli 2010 zur Risikobewertung der bei technischen Unterwegskontrollen (von Nutzfahrzeugen) gemäß der Richtlinie 2000/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates festgestellten Mängel (2010/379/EU, ABl. L 173 vom 8. 7. 2010, S 97)

Richtlinie 2014/47/EU

Art und Umfang der im Jahr 2019 durchgeführten technischen Unterwegskontrollen entsprechen den Anforderungen der 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 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 Prüfer 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 – insbesondere mit potenzieller 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 umwelt-

freundlichen 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.

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.

Austausch Prüfergebnisse durch die nationalen Kontaktstellen

Seit Anfang des Jahres werden von der ASFINAG als nationale Kontaktstelle in Österreich inländische Prüfergebnisse, welche mit schwerem Mangel beurteilt wurden, den Heimatbehörden der betroffenen Länder zur Kenntnisnahme übermittelt. Die ausländischen Behörden werden dadurch in die Lage gebracht, wirkungsvoll gegen in den jeweiligen Mitgliedstaaten zugelassenen Fahrzeuge, die die Verkehrssicherheit ernsthaft gefährden, vorzugehen. So wurden seitens der österreichischen Kontaktstelle 8.818 diesbezügliche Informationen an die Kontaktstellen der Mitgliedstaaten übermittelt. Im Gegenzug erhielt die österreichische Kontaktstelle 36 Berichte über mangelhafte österreichische Fahrzeuge von den anderen europäischen Behörden genannt. Diese wurden an die zuständigen Bezirksverwaltungsbehörden weitergeleitet.

Plattform Lkw-Sicherheit

Im Jahr 2019 lag der Schwerpunkt der Tätigkeiten im Rahmen der Plattform Lkw-Sicherheit einerseits auf der weiterhin für die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte bedeutenden

Überprüfung hinsichtlich der Manipulationen von SCR-Systemen, die in schweren Nutzfahrzeugen zur Reduktion der Stickoxide eingesetzt werden. Andererseits wurden die Maßnahmen zur Qualitätssicherung gem. § 4 TUK-V von ASFINAG und Ländern durchgeführt.

Arbeitskreis AdBlue-Manipulation

Die mit der gründlicheren technischen Unterwegskontrolle betrauten Sachverständigen der Länder und der ASFINAG konnten aufbauend auf dem Maßnahmenkatalog der Experten der TU Wien, mit dessen Hilfe Fahrzeuge im Rahmen einer technischen Unterwegskontrolle auf solche Manipulationen hin überprüft werden können, die Kontrollen in verstärktem Ausmaß fortsetzen. Jedenfalls wird die Bedeutung der Kontrollen hinsichtlich der Manipulationen der Emissionsminderungssysteme unverändert hoch eingeschätzt; gemeinsam mit Ländern und ASFINAG wurden die diesbezüglichen Aktivitäten weitergeführt. Die durch die durchgeführten Messungen und Schwerpunktaktionen gewonnenen Erkenntnisse wurden 2018 im neu gegründeten Arbeitskreis AdBlue-Manipulation vertieft und ausgetauscht.

Im Jänner 2019 fand unter der Leitung der ASFINAG eine länderübergreifende Sitzung des Arbeitskreises AdBlue-Manipulation in Salzburg statt. Neben den regulären Teilnehmern von BMI, BMK und den Fachabteilungen für Kraftfahrwesen der Bundesländer war auch das deutsche Bundesamt für Güterverkehr (BAG) eingeladen. Im Rahmen einer Abstimmung wurden die unterschiedlichen Möglichkeiten zur Erkennung von Manipulationen erörtert. Von großem Interesse waren die unterschiedlichen Selektionsmethoden, die mit Hilfe von in den Fahrzeugen des BAG integrierten Sensoren durchgeführt werden können. Die in Zukunft stetig präsenter werdende „digitale“ Prüfung mit Hilfe von Diagnosegeräten war bei allen Teilnehmern von maßgebendem Interesse. Diese Gespräche waren ein erster Schritt zur Anschaffung von geeigneten Diagnosegeräten für AdBlue Kontrollen in Österreich. Andere Entwicklungen die teilweise an österreichischen Universitäten durchgeführt werden, wurden ebenfalls im Rahmen unterschiedlicher Termine begutachtet.

Im Bereich von AdBlue Kontrollen bleibt eine europäische Zusammenarbeit von großer Bedeutung. Dies ist umso wichtiger, da die AdBlue-Manipulationen immer raffinierter durchgeführt werden.

Qualitätssicherung

Die Maßnahmen der ASFINAG zur Qualitätssicherung gem. § 4 TUK-V werden ebenfalls im Rahmen der Plattform Lkw-Sicherheit durchgeführt.

Gemäß § 4 TUK-V hat die die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft im Interesse der Durchsetzung einer nationalen Kontrollstrategie und zur Sicherung einheitlicher Standards bei der Durchführung der technischen Unterwegskontrollen personelle und technische Ressourcen, welche die in § 10a der Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung festgelegten Anforderungen erfüllen, zur Verfügung zu stellen, um die Mitwirkung an der Durchführung

1. von organisierten gemeinsamen Schulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen für an der technischen Unterwegskontrolle Beteiligte sowie
2. von zwischen zwei oder mehreren Bundesländern abgestimmten technischen Unterwegskontrollen im Ausmaß von jährlich mindestens zwölf Kontrollen

sicherstellen zu können.

Im Jahr 2019 wurden von der ASFINAG gemeinsam mit den Bundesländern 17 Evaluierungstermine in Form von gemeinsamen Kontrollen durchgeführt. Ziel dieser gemeinsamen Kontrollen ist in erster Linie ein gemeinsames Verständnis bezüglich der Mängelbeurteilungen aller Beteiligten zu erreichen. Darüber hinaus sollen bei diesen gemeinsamen Kontrollen „best practice“ Beispiele entdeckt werden, welche als Vorbild für Techniker in anderen Organisationseinheiten übernommen werden können. Weitere Maßnahmen und Schulungen sind für das Jahr 2020 in Planung.

Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten

Im Jahr 2019 wurden im Rahmen der Überwachung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Polizei 107.773 Lenker von Fahrzeugen, die der Personenbeförderung und der Güterbeförderung unterliegen, kontrolliert. In den Kontrollzahlen sind eigene Staatsangehörige sowie Angehörige von anderen Mitgliedstaaten und von Drittstaaten beinhaltet. Im Zuge dieser Kontrollen wurden im Jahr 2019 1.826.112 Arbeitstage an Hand von Schaublättern und Auswertungen von Fahrerkarten geprüft und dabei 159.503 Verstöße gegen die Sozialvorschriften festgestellt (Lenkzeit, Ruhezeit, Fahrtunterbrechung, Kontrollgerät-Manipulation/-Missbrauch). Weiters wurden im Jahr 2019 in den Kalenderwochen 8, 20, 30, 38, 42 und 47 abgestimmte

Kontrollen gemäß den Vorgaben der Richtlinie 2006/22/EG⁷ 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.

Über diese Kontrollen ist alle 2 Jahre anhand eines vorgegebenen Berichtsmusters an die Europäische Kommission zu berichten, damit diese alle zwei Jahre einen Bericht über die Durchführung der gegenständlichen EU-Verordnungen und über die Entwicklungen auf dem betreffenden Gebiet erstellen kann. Dieser Bericht wird im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

Technische Unterwegskontrollen

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 Anteile an mangelhaften Fahrzeugen nicht repräsentativ für das gesamte Fahrzeugkollektiv.) Bestätigt sich im Zuge der anfänglichen Überprüfung der Verdacht auf technische Mängel mit potenzieller 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 PBStV⁸ unterzogen.

⁷ Richtlinie 2006/22/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 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 (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S 35)

⁸ Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr, mit der Bestimmungen über die Durchführung der besonderen Überprüfung und wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen sowie über die Prüfung von Fahrtschreibern, Kontrollgeräten und Geschwindigkeitsbegrenzern festgelegt werden (Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung), BGBl. II Nr. 78/1998, zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. II Nr. 65/2018

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, die in

- **geringe Mängel** ohne bedeutende Auswirkung auf die Fahrzeugsicherheit oder auf die Umwelt sowie andere geringfügige Unregelmäßigkeiten (leichte Mängel LM),
- **erhebliche Mängel**, die die Fahrzeugsicherheit oder die Umwelt beeinträchtigen oder durch die andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden können, oder andere bedeutendere Unregelmäßigkeiten (schwere Mängel SM), oder
- **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 (Mängel mit Gefahr im Verzug GV),

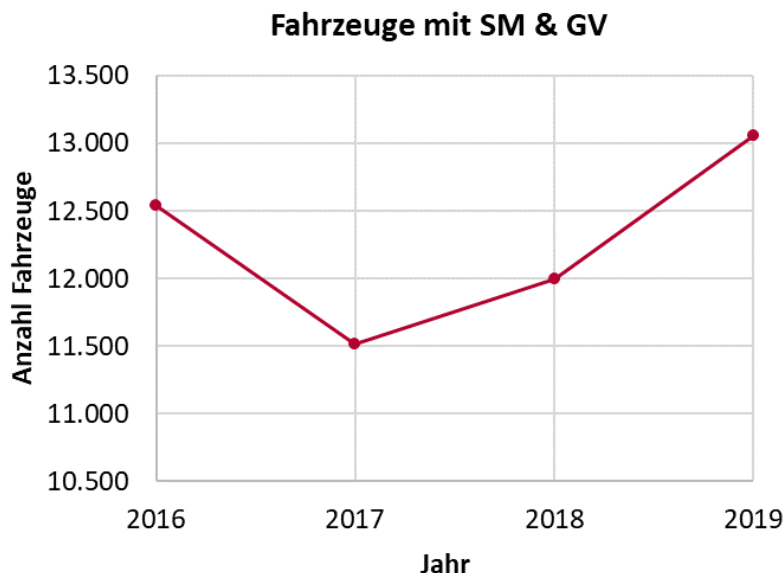
eingeteilt sind, ist dem Lenker die Weiterfahrt zu untersagen oder mit der Auflage zu erlauben, binnen einer festzusetzenden Frist die festgestellten Mängel beheben zu lassen. Im letzteren Fall ist die erfolgte Mängelbehebung der zuständigen Behörde im Rahmen einer besonderen Überprüfung gemäß § 56 KFG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

Einsatzstatistik 2019

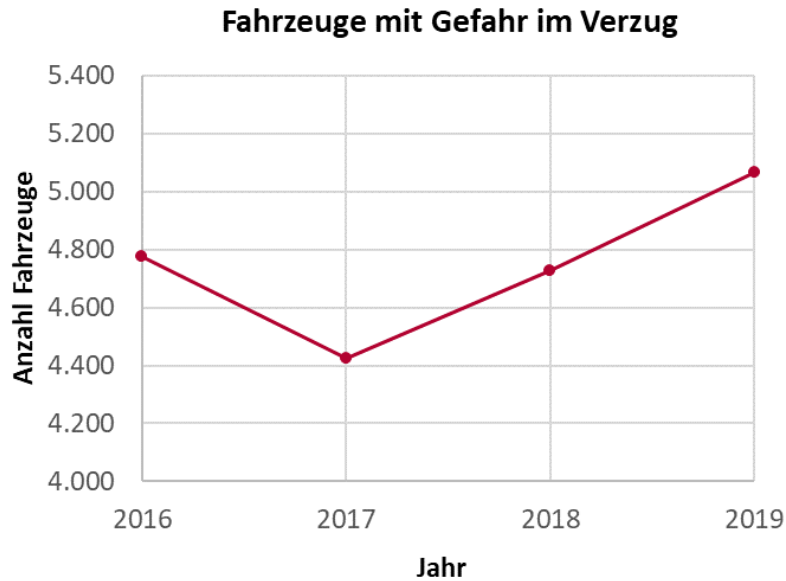
Die nachfolgend dargestellte Statistik basiert auf den Daten, welche dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie für das Jahr 2019 gemäß § 58a Abs. 4 KFG 1967 übermittelt und vom BMI um die Einsatzzahlen durchgeführter anfänglicher Kontrollen sowie abgestimmter Kontrollen gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2006/22/EG ergänzt wurden. Die Zahlen der Jahre 2016 – 2018 sind der leichteren Vergleichbarkeit wegen ebenfalls angegeben. Während bis zum Jahr 2016 nur die Anzahl der im Zuge von Schwerpunkteinsätzen einer anfänglichen technischen Unterwegskontrolle unterzogenen Fahrzeuge erfasst wurde, werden seit dem Jahr 2017 im Hinblick auf die Umsetzung der Richtlinie 2014/47/EU alle anfänglichen technischen Unterwegskontrollen durch Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes erfasst. Dadurch ist der Anstieg von 47.010 auf 128.997 geprüfte Fahrzeuge in diesem Zeitraum zu erklären.

Die Richtlinie 2014/47/EU sieht vor, dass die Anzahl der anfänglichen technischen Unterwegskontrollen zumindest 5 % der im jeweiligen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeuge der

von der Richtlinie umfassten Klassen N₂ und N₃ (Lkw über 3,5 t), M₂ und M₃ (Omnibusse) sowie O₃ und O₄ (Anhänger über 3,5 t) beträgt. Für Österreich ergibt sich daraus eine Mindestanzahl von anfänglichen technischen Unterwegskontrollen von etwa 8.700. Diese Zahl wird mit 211.214 anfänglichen Kontrollen bei weitem überschritten. Bei den nachfolgenden gründlicheren technischen Unterwegskontrollen konnten dadurch über 13.000 Fahrzeuge ausfindig gemacht werden, die auf Grund der festgestellten Mängel nicht verkehrs- und betriebssicher waren (Fahrzeuge mit schweren Mängeln SM und Mängeln mit Gefahr im Verzug GV). Diese Fahrzeuge müssen vor der weiteren Verwendung bei der nächsten in Betracht kommenden Werkstätte repariert werden. Über 5.000 Fahrzeuge davon wiesen sogar Mängel mit Gefahr im Verzug auf, das sind Mängel, die eine direkte und unmittelbare Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit darstellen. Diese Mängel sind so schwerwiegend, dass die Kennzeichentafeln und Zulassungsscheine dieser Fahrzeuge unverzüglich, d. h. an Ort und Stelle abgenommen werden müssen. Es konnte also – unmittelbar, dabei bleibt die zusätzliche Präventivwirkung noch unberücksichtigt – in über 13.000 Fällen verhindert werden, dass Lenker, Insassen oder andere Verkehrsteilnehmer durch diese Fahrzeuge gefährdet werden. Diese Zahlen, die einen direkten Sicherheitsgewinn für den Straßenverkehr bedeuten, konnten seit 2017 von 11.500 (SM & GV) auf über 13.000 für 2019 gesteigert werden; die Zahl der Fahrzeuge, denen die unmittelbare Weiterfahrt auf Grund von Mängeln mit Gefahr im Verzug untersagt wurde, stieg im selben Zeitraum von 4.400 auf über 5.000 an.



Anzahl der bei technischen Unterwegskontrollen in den Jahren 2016 – 2019 kontrollierten Fahrzeuge mit schweren oder gefährlichen Mängeln (SM & GV)



Anzahl der bei technischen Unterwegskontrollen in den Jahren 2016 – 2019 kontrollierten Fahrzeuge mit Mängeln mit Gefahr im Verzug

Bemerkenswert ist darüber hinaus die Effizienz der technischen Unterwegskontrollen in Österreich. Durch das Werkzeug der anfänglichen technischen Unterwegskontrolle, die auf Basis einer rasch und effizient zu bewerkstelligenden Sichtkontrolle durchgeführt wird, können die Fahrzeuge, die einer nachfolgenden gründlicheren technischen Unterwegskontrolle zugeführt werden müssen, sehr zielgerichtet ausgewählt werden. Dadurch kann sich einerseits die aufwändigere gründlichere Kontrolle auf die Fahrzeuge konzentrieren, für die ein unmittelbarer Verdacht einer Beeinträchtigung der Verkehrs- und Betriebssicherheit besteht. Andererseits kann dadurch der Zeitverlust für die Lenker, deren Fahrzeuge keine oder nur geringfügige Mängel aufweisen, möglichst gering gehalten werden, was die Beeinträchtigung von Lenkern und Betrieben minimiert. Mehr als 60 % der Fahrzeuge, die einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle zugeführt werden, weisen tatsächlich erhebliche oder gefährliche Mängel auf; das ist im Vergleich zu anderen Mitgliedstaaten ein sehr hoher Wert. Der Durchschnittswert in der Europäischen Union liegt hier bei 7,6 %; nur Estland (90,6 % bei gesamt 2.281 kontrollierten Fahrzeugen), Italien (52,6 %/5.446) und Malta (50,3 %/6.305) liegen über 50 %⁹.

⁹ Werte aus dem Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Anwendung der 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, durch die Mitgliedstaaten im Berichtszeitraum 2017-2018. *Anm.: Der nächste Bericht für 2019-2020 wird erst 2021 veröffentlicht.*

Berichtsjahr	2016	2017	2018	2019
Geprüfte Fzge im Zuge einer anfänglichen Kontrolle	47.010	128.997	160.690	211.214
Geprüfte Fzge im Zuge einer gründlicheren Kontrolle	21.379	19.629	20.125	21.787
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug</i>	22,35 %	22,55 %	23,48 %	23,25 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln</i>	36,32 %	36,11 %	36,12 %	36,70 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln</i>	28,74 %	28,04 %	24,56 %	24,59 %
<i>Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel</i>	11,50 %	12,15 %	15,10 %	14,49 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln</i>	1,09 %	1,15 %	0,74 %	0,97 %
Mängelaufteilung nach Herkunftsland				
Geprüfte Fahrzeuge aus Österreich	9.009	8.471	8.196	8.994
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug</i>	16,95 %	17,74 %	19,80 %	19,27 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln</i>	39,82 %	39,92 %	39,86 %	40,50 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln</i>	29,26 %	28,77 %	25,55 %	23,58 %
<i>Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel</i>	11,68 %	11,25 %	13,15 %	14,64 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln</i>	2,30 %	2,31 %	1,63 %	2,00 %
Geprüfte Fahrzeuge aus der EU (ohne Ö)	11.394	10.386	11.097	11.650
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug</i>	26,05 %	25,54 %	25,32 %	25,76 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln</i>	33,42 %	32,99 %	33,31 %	33,73 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln</i>	28,57 %	27,99 %	24,20 %	25,64 %
<i>Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel</i>	11,77 %	13,21 %	17,03 %	14,62 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln</i>	0,19 %	0,27 %	0,14 %	0,26 %
Geprüfte Fahrzeuge aus Drittländern	976	772	832	1.143
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug</i>	29,00 %	34,72 %	34,86 %	29,05 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln</i>	37,91 %	36,14 %	37,02 %	37,01 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln</i>	26,02 %	20,85 %	19,59 %	21,87 %
<i>Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel</i>	6,66 %	8,03 %	8,53 %	11,99 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln</i>	0,41 %	0,26 %	0,0 %	0,09 %

