

# DER ÖSTERREICHISCHE *transporteur*

OFFIZIELLE FACHZEITSCHRIFT DES FACHVERBANDES UND DER FACHGRUPPEN DES GÜTERBEFÖRDERUNGSGEWERBES



**50 JAHRE PACCAR PARTS**

## Die Teile- beschleuniger

Seite 60

Österreichische Post AG - MZZ02042092 M, Reaktor Verlag GmbH - Dr. Neumann-Gasse 7, 1230 Wien

RETOUREN AN POSTFACH 555, 1008 WIEN



### **FORDERUNG AN DIE POLITIK** **„Kostenstopp sofort!“**

Bei der Jahrestagung in Hörsching appellierte Oberösterreichs Fachgruppenobmann Reder an die politischen Entscheidungsträger.

Seite 14





# Erstaunliche Ergebnisse

Wir sind der oft diskutierten Frage nachgegangen, ob die österreichische Exekutive bei Lkw-Kontrollen die EU-Vorgaben überschreitet und konnten erstaunliche Ergebnisse zu Tage fördern.

Es ist nicht von der Hand zu weisen, dass immer wieder massiv mangelhafte Lkw beanstandet werden müssen. Mehr als 350.000 schwere Nutzfahrzeuge, die 2009/2010 in der EU bei technischen Unterwegskontrollen überprüft wurden, mussten aufgrund ihres Zustands aus dem Verkehr gezogen werden. Bei den Kontrollergebnissen zeigten sich jedoch erhebliche Unterschiede zwi-

Die Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge und Fahrer in Österreich liegt weit über der EU-Mindestvorgabe.

schen den einzelnen Mitgliedstaaten. So variierte nicht nur die Anzahl der Kontrollen – wie oft wird kontrolliert? – sondern auch die Quote der festgestellten Mängel: zwischen 2,1 Prozent aller kontrollierten Fahrzeuge in einem Mitgliedstaat und 48,3 Prozent in einem anderen Mitgliedstaat.



**STATISTIK** 2022 wurden in Österreich 83.454 Lkw-Lenker kontrolliert, 24.065 davon waren Österreicher (rund 30 Prozent), 56.630 aus EU/EWR/Schweiz sowie 2.759 Fahrer aus Drittländern.

Deshalb haben sich die EU-Mitgliedstaaten darauf geeinigt, dass die Zahl der Kontrollen proportional zur Zahl der in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen und/oder betriebenen Nutzfahrzeuge sein soll. Geregelt wurde das alles in der Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen.

**Nachholbedarf bei Verladern**  
Nicht nur der technische Zustand der Fahrzeuge, sondern auch das Thema Ladungssicherung wird in dieser Richtlinie behandelt und alle am Logistikprozess beteiligten Akteure (Verpacker, Verlader, Verkehrsunternehmen, Fahrzeughalter und Lenker) müssen für das ordnungsgemäße Verpacken der Ladung

## ZUM AUTOR

**Mag. Dr. Christian Spendel**  
Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Transportwesen  
TRANSPORT COMPETENCE CENTER  
Dr. Neumann-Gasse 7 | 1230 Wien | Tel.: +43 664 5455 077  
Mail: office@sv-spendel.at | Web: www.sv-spendel.at



### Wie viele Lenker aus welchen Ländern wurden 2022 in Österreich kontrolliert?

Hauptbeförderungsart	EU / EWR / Schweiz		Drittländer	Insgesamt
	Eigene Staatsangehörige	Fremde Staatsangehörige		
Güterverkehr	24.065	56.630	2.759	83.454

### Wie viele Fahrzeuge aus welchen Ländern wurden 2022 in Österreich kontrolliert?

Straßen-kategorie	AT	BE	BG	CY	CZ	DE	DK	ES	EE	FR	FI	UK	EL	HU	HR	IT	IE
	Autobahnen	8.400	61	2.022	51	2.593	2.203	33	541	165	51	18	32	497	4.107	1.709	2.323
Bundes- und Nationalstraßen	14.258	12	429	7	1.669	1.056	4	56	26	10	3	2	46	1.545	543	800	2
Nebenstraßen	1.534	3	37	0	115	37	0	10	2	2	0	2	3	102	28	17	2
Straßen-kategorie	LU	LT	LV	MT	NL	PT	PL	RO	SE	SK	SI	LI	IS	NO	CH	An-dere	Gesamt
	Autobahnen	26	2.530	339	9	423	278	9.584	6.347	26	2.200	5.034	13	0	4	36	2.539
Bundes- und Nationalstraßen	5	417	42	0	135	28	1.892	1.343	3	786	1.825	8	0	0	29	330	27.311
Nebenstraßen	0	24	7	0	7	1	165	105	0	80	69	0	0	0	2	42	2.396



## HIAB PROCARE™ LIEFERN SIE WIE VERSPROCHEN

Regelmäßige Wartung senkt nachweislich die Ausfallzeiten, steigert die betriebliche Effizienz und Sicherheit und senkt teure Reparaturarbeiten.

Mit HIAB PROCARE™ haben wir das Ziel sicherzustellen, dass Sie jederzeit weiterarbeiten und die vereinbarten Termine einhalten können. Maßgeschneiderte ProCare Wartungsverträge bieten die höchste Wartungsstufe und machen den Besitz Ihrer Geräte zu einem unbeschwertem Erlebnis.

Mit HIAB PROCARE™ übernehmen wir die vorbeugende Wartung Ihres Geräts. Wir bieten ein flexibles, mehrstufiges Angebot, um den sicheren Betrieb und maximale Maschinenverfügbarkeit zu gewährleisten. Mit planmäßiger und vorbeugender Wartung behalten Ihre Geräte ihre hohe Qualität bei.





Welche Delikte gem. Anhang III RL 2006/22/EG wurden 2022 bei den Lenker-Kontrollen festgestellt?

Anhang III RL 2006/22/EG	Art der Zuwerdung	Güterverkehr			
		EU / EWR / Schweiz		Drittländer	Insgesamt
		Eigene Staatsangehörige	Fremde Staatsangehörige		
I.	Tägliche Lenkzeiten	2.953	16.924	572	20.449
81-86					
II.	Wöchentliche Lenkzeiten	67	640	55	762
87-89					
III.	Zweiwöchige Lenkzeit	178	2.485	35	2.698
90-92					
IV.	Fahrtunterbrechungen	7.000	24.780	420	32.200
93-95					
V.	Tägliche Ruhezeit	4.274	20.964	855	26.093
96-98					
VI.	Wöchentliche Ruhezeiten	416	3.340	138	3.894
99-101					
VII.	Fehlerhafte Funktion des Kontrollgerätes	81	141	4	226
102-104					
VIII.	Nachweise Vorlage für den vorgesehenen Zeitraum	6.750	6.591	201	13.542
105-107					
IX.	Kontrollgerät Feststellung mögl. Missbrauch oder Manipulation	259	1.161	111	1.531
108-110					
X.		6.793	9.556	358	16.707
111-113					
XI.	Keine Aufzeichnungen andere Arbeiten	3.128	3.835	147	7.110
114-116					



**FLEISSIG** In Sachen Lkw-Kontrollen nimmt die österreichische Exekutive ihre Arbeit sehr genau.

Österreich ergibt sich daraus eine Mindestanzahl von rund 8.700 anfänglichen technischen Unterwegskontrollen, die im Jahr 2022 mit 142.602 (!) Erstkontrollen deutlich übertroffen wurde. Bei den anschließenden vertieften technischen Unterwegskontrollen von 21.772 Fahrzeugen wurden in über 13.700 Fällen (ca. 10 Prozent) verkehrs- und betriebsunsichere Fahrzeuge festgestellt, die vor der Weiterfahrt repariert werden mussten. Bei über 5.100 Fahrzeugen (3,5 Prozent aller kontrollierten Fahrzeuge) wurden Mängel mit Gefahr im Verzug festgestellt, die eine direkte

und unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellten, so dass Kennzeichen und Zulassungsscheine an Ort und Stelle abgenommen werden mussten. Das alles sagt aber noch nichts aus über die „Trefferquote“ nach Länderzugehörigkeit, dazu später. Sowohl bei der anfänglichen als auch bei der gründlicheren technischen Unterwegskontrolle kann die Sicherung der Ladung überprüft werden. Daten über mangelhafte Ladungssicherung können aus den vorliegenden Statistiken leider nicht entnommen werden.

und deren ordnungsgemäße Verladung auf ein geeignetes Fahrzeug sorgen. Dass hier noch sehr viel Nachholbedarf besteht und das Thema Ladungssicherung vor allem bei den Verladern noch nicht wirklich angekommen ist, müssen wir leider immer wieder bei zahlreichen Lkw-Kontrollen und leider auch bei Transportschäden feststellen.

**Trefferquote**

Die Richtlinie 2014/47/EU sieht vor, dass die Anzahl der anfänglichen technischen Unterwegskontrollen mindestens fünf Prozent der im jeweiligen Mitgliedstaat zugelassenen Lkw betragen muss. Für

**Gegenüberstellung der technischen Mängel nach Herkunftsland**

Berichtsjahr	2019	2020	2021	2022
Geprüfte Fzge im Zuge einer anfänglichen Kontrolle	211.214	120.363	125.688	142.602
Geprüfte Fzge im Zuge einer gründlicheren Kontrolle	21.787	16.822	22.156	21.772
Geprüfte Fahrzeuge aus Österreich	8.994	6.282	8.650	8.305
Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug	19,27 %	18,43%	22,02%	22,32%
Geprüfte Fahrzeuge aus der EU (ohne Ö)	11.650	9.815	12.632	12.700
Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug	25,76 %	23,34%	25,74%	24,13%
Geprüfte Fahrzeuge aus Drittländern	1.143	725	874	767
Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug	29,05 %	31,59%	33,41%	35,46%

**Verstöße der Sozialvorschriften**

Neben den fahrzeugtechnischen Aspekten wurden im Zuge der Straßenkontrollen 2022 die Lenk- und Ruhezeiten von 83.939 Fahrern mit insgesamt 1.449.896 Arbeitstagen kontrolliert, womit die 3-Prozent-Vorgabe gemäß Artikel 2 der Richtlinie 2006/22/EG ebenfalls bei weitem überschritten wurde. In den Kontrollzahlen sind österreichische Staatsangehörige sowie Angehörige von anderen Mitgliedstaaten und von Drittstaaten beinhaltet. 125.212 Verstöße gegen die Sozialvorschriften wurden im Zuge dieser Kontrollen im Jahr 2022 festgestellt (Lenkzeit, Ruhezeit, Fahrtunterbrechung, Kontrollgerät-Manipulation/-Missbrauch). Bei den kontrollierten Lkw zeigt die Auswertung, dass österreichische Fahrzeuge (25.726 bzw. 30 Prozent) sowie Polen (11.641 bzw. 13 Prozent) und Slowenien (6.925 bzw. 8 Prozent) die mit Abstand am häufigsten kontrollierte Gruppe darstellen. Vergleicht man die Statistik der Anzahl der kontrollierten Lenker mit der Anzahl der festgestellten Verstöße, so fällt auf, dass die österreichischen Lenker in der Deliktsrubrik „Vorlage der Nachweise für den vorgesehenen Zeitraum“ mit 50 Prozent der Verstoß-Statistik eklatant negativ auffallen. Darunter fällt die Verweigerung der Kontrolle oder das gänzliche Nichtvorlegen von Schaublättern, Fahrerkarten oder Fahrerkartenaufzeichnungen.

**KOMMENTAR** Dass die österreichischen Behörden ihre Arbeit sehr genau nehmen, kann jedenfalls nicht mehr bestritten werden. Dass die Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge und Fahrer in Österreich über der EU-Mindestvorgabe liegt, war mir bekannt. Dass die Abweichung aber so eklatant ist, war auch mir neu. Ob in Österreich zu viel kontrolliert wird, kann man gerne diskutieren. Wenn mehr kontrolliert wird, werden auch mehr Mängel festgestellt. Für diesen Größenschluss muss man kein Experte sein. Die für mich wesentlichen Aussagen liegen in der Trefferquote und in der Verteilung auf inländische und ausländische Fahrzeuge bzw. Lenker. Das BMK fasst zusammen, dass mehr als die Hälfte aller Lkw, die nach einer Vorauswahl einer gründlichen Kontrolle unterzogen wurden, tatsächlich erhebliche oder gefährliche Mängel aufwiesen. Dies sei im Vergleich zu anderen Mitgliedstaaten ein sehr hoher Wert. Der Durchschnitt in der Europäischen Union liegt hier bei nur 7,6 Prozent. Nun frage ich mich, woran das liegen kann? Wenn man die Zahlen der Herkunftsländer bei den technischen Mängeln vergleicht, weichen die Werte auch nicht gravierend voneinander ab.

Bei Gefahr im Verzug hatten wir im Jahr 2022 eine Trefferquote von 22,32 Prozent bei den einheimischen Lkw und 24,13 Prozent bei den EU-Lkw. Es kommt also nicht darauf an, wo das Fahrzeug zugelassen ist, sondern wo es kontrolliert wird. Entweder schauen die österreichischen Beamten genauer hin oder sie sind besser geschult. Irgendinen nachvollziehbaren Hintergrund muss das ja haben. Jedenfalls ist hier dem Interpretationsspielraum Tür und Tor geöffnet und wird noch zu einigen heißen Diskussionen führen. Mir geht es jedenfalls – wie bei allen meinen Berichten – um die Wahrung eines fairen Wettbewerbs. Verstöße müssen aufgedeckt und geahndet werden. Unabhängig davon, wo der Lkw, der Fahrer oder der Unternehmer seinen Sitz hat. Und wer seine „sieben Zwetschken“ beisammen hat, braucht auch keine Angst vor technischen Unterwegskontrollen zu haben. Wer sich zu Unrecht bestraft fühlt, kann anwaltlichen oder sachverständigen Beistand in Anspruch nehmen.



**Der Trailer-Standard der Zukunft**

**DAS ist für uns Trailer-Effizienz:**

- 10 % weniger Gewicht
- 10 % weniger Diesel
- 10 % weniger CO<sub>2</sub>



Fliegl Fahrzeugbau GmbH  
Oberpöllnitzer Straße 8  
D-07819 Triptis

+49 36482 830-0  
+49 36482 830-60  
triptis@fliegl.com

www.fliegl-trailer.de  
f i t y