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

# Technische Unterwegskontrollen im Jahr 2022

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 2022 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 2022 wurden auf dem österreichischen Straßennetz 142.602 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 21.722 Fahrzeuge einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle zugeführt. 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 Vorgabe gemäß Artikel 2 der Richtlinie 2006/22/EG überschritten wurde. Nach einem durch die COVID-19-Pandemie bedingten merklichen Rückgang der Kontrollzahlen im Jahr 2020 konnten auch 2022 wieder deutlich mehr Einsatztage und damit Kontrollen durchgeführt werden, was auch mit dem wieder erhöhten Verkehrsaufkommen korreliert.

## Grundlagen

In der Richtlinie 2014/47/EU<sup>1</sup> wird zwischen anfänglichen technischen Unterwegskontrollen und gründlicheren technischen Unterwegskontrollen unterschieden. Die anfängliche technische Unterwegskontrolle, die in § 58a Abs. 3 KFG 1967<sup>2</sup> 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 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 § 58a 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

---

<sup>1</sup> 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)

<sup>2</sup> Kraftfahrzeuggesetz 1967, BGBl. Nr. 267/1967, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 35/2023

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 (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-V<sup>3</sup> 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 2022 von technischen Sachverständigen der Länder und der ASFINAG Service GmbH jeweils gemeinsam mit den speziell geschulten Polizeiorganen des BMI gemäß den Vorgaben der Richtlinie 2014/47/EU 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

---

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

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. 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.

## **Richtlinie 2014/47/EU**

Art und Umfang der im Jahr 2022 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 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.

Technische Unterwegskontrollen sind gemäß der Richtlinie 2014/47/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 hingenommen 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 2019 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 im Jahr 2022 13.364 diesbezügliche Informationen an die Kontaktstellen der betreffenden Mitgliedstaaten übermittelt. Im Gegenzug erhielt die österreichische Kontaktstelle 74 Berichte über mangelhafte österreichische Fahrzeuge von den anderen europäischen Behörden genannt. Diese wurden an die zuständigen Bezirksverwaltungsbehörden und Landespolizeidirektionen weitergeleitet.

## **Plattform Lkw-Sicherheit**

Die 5. Arbeitssitzung „Plattform LKW Sicherheit“ fand am 18. Mai 2022 im Bundesamtsgebäude Radetzkystraße mit Vertretern von ASFINAG, BMK, Bundesministerium für Inneres (BMI) und den Ländern statt. Die bedeutendsten Tagesordnungspunkte dieser Arbeitssitzung waren die Statistik der technischen Unterwegskontrollen im Jahr 2021, die Einsatzplanung für die Jahre 2022/23 sowie die Qualitätssicherung gem. § 4 TUK-V.

## **Arbeitskreis AdBlue-Manipulation**

Die mit der gründlicheren technischen Unterwegskontrolle betrauten Sachverständigen der ASFINAG und der Länder konnten im Jahr 2022, aufbauend auf dem Maßnahmenkatalog der Experten der TU Wien, mit dessen Hilfe Fahrzeuge im Rahmen einer technischen Unterwegskontrolle auf solche AdBlue-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 und gemeinsam mit ASFINAG und den Ländern wurden die diesbezüglichen Aktivitäten weitergeführt. Die durch die durchgeführten Messungen und Schwerpunktaktionen gewonnenen Erkenntnisse wurden 2018 im neu gegründeten Arbeitskreis AdBlue-Manipulation vertieft und bis heute weiter ausgetauscht. Im Bereich von AdBlue Kontrollen bleibt eine europäische Zusammenarbeit von großer Be-

deutung. Diese ist umso wichtiger, da AdBlue-Manipulationen immer raffinierter durchgeführt werden und ohne fundierte Kenntnisse der Fahrzeugelektronik kaum mehr zu erkennen sind. Die im Rahmen der 5. Arbeitssitzung der Plattform Lkw-Sicherheit geplante Sitzung des Arbeitskreises AdBlue-Manipulation fand ebenfalls am 18. Mai 2022 statt. Bei dieser Sitzung wurde der Wunsch nach einer bundesweiten, technischen Datenablage zum Thema „AdBlue-Manipulation“, welche das diesbezügliche Wissen unter allen Beteiligten teilen sollte, geäußert. Die geforderte Datenablage wurde anschließend vom BMK im ELAK implementiert und steht jetzt ASFINAG, BMI, BMK und den Ländern zur Verfügung. Der Wissenstransfer ist nun gewährleistet. Ein weiterer Tagesordnungspunkt war das Programm der europäischen Masterclass in Dänemark zum Thema „AdBlue-Manipulation“. An dieser Veranstaltung nahmen dann im Oktober 2022 Vertreter von ASFINAG, BMI und den Ländern vor Ort teil und die technischen Unterlagen wurden in der neu implementierten Datenablage im ELAK abgelegt. Der bundesweite Wissensaufbau hinsichtlich „AdBlue-Manipulation“ wächst also stetig.

Für das Jahr 2023 sind im Bundesland Niederösterreich, unter Einbeziehung von ASFINAG und Ländern, fünf ganztägige AdBlue-Schwerpunktkontrollen an verschiedenen Verkehrskontrollplätzen (VKP) geplant. Die entsprechenden Anhaltungen werden hierbei am jeweiligen VKP durch die Exekutive vorgenommen und die Fahrzeuge werden dann in weiterer Folge mit dem Fokus AdBlue-Manipulation kontrolliert. Ein aktiver, länderübergreifender Erfahrungsaustausch ist somit gewährleistet.

### **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 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 2022 konnte die ASFINAG mit den Bundesländern Burgenland, Kärnten, Steiermark und Tirol wieder gemeinsame Evaluierungstermine durchführen und es gab auch einen gemeinsamen Schwerpunkteinsatz mit dem Fokus auf Busse. Für das Jahr 2023 sind nun 6-8 gemeinsame Evaluierungstermine geplant. In den einzelnen Bundesländern sind gemeinsame Schwerpunkteinsätze mit dem Fokus auf Busse in Planung und auf den Verkehrskontrollplätzen in Niederösterreich werden gemeinsame Schwerpunktaktionen mit dem Fokus auf AdBlue-Manipulation stattfinden.

## Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten

Die Statistik über Lenk- und Ruhezeitkontrollen ist zwar von der Berichtspflicht des § 58a Abs. 4 KFG 1967 nicht umfasst, wird jedoch aus Gründen der besseren Übersicht in gegenständlichem Bericht wiedergegeben. Im Jahr 2022 wurden im Rahmen der Überwachung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Polizei 83.939 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 2022 1.449.896 Arbeitstage an Hand von Schablätteln und Auswertungen von Fahrerkarten geprüft und dabei 125.212 Verstöße gegen die Sozialvorschriften festgestellt (Lenkzeit, Ruhezeit, Fahrtunterbrechung, Kontrollgerät-Manipulation/-Missbrauch). Weiters wurden im Jahr 2022 in den Kalenderwochen 14, 24, 29, 37, 41 und 46 abgestimmte Kontrollen gemäß den Vorgaben der Richtlinie 2006/22/EG<sup>4</sup> 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 Unionsvorschriften und über die Entwicklungen auf dem betreffenden Gebiet erstellen kann. Dieser Bericht wird im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht. Nachfolgend die österreichweite Auswertung im Rahmen der Überwachung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr im Zeitraum 1.1.2022 bis 31.12.2022:

---

<sup>4</sup> 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)



## Auswertung

### 1. BERICHTSZEITRAUM:

Auswerte-Zeitraum:

1. 1. 2022 – 31. 12. 2022

### 2. KONTROLLE

#### 2.1 Zahl der bei Straßenkontrollen kontrollierten Fahrer nach Zulassungsland und Hauptbeförderungsart

Hauptbeförderungsart	EU / EWR / Schweiz		Drittländer	Insgesamt
	Eigene Staatsangehörige	Fremde Staatsangehörige		
Personenverkehr	127	206	152	485
Güterverkehr	24.065	56.630	2.759	83.454

#### 2.2 Zahl der bei Straßenkontrollen angehaltenen Fahrzeuge nach Straßenkategorie und Zulassungsland

Straßenkategorie	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
Straßenkategorie	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

#### 2.3 Zahl der bei Straßenkontrollen angehaltenen Fahrzeuge nach Art des Fahrtschreibers

Art des Fahrtschreibers	EU / EWR / Schweiz		Drittländer	Insgesamt
	Eigene Staatsangehörige	Fremde Staatsangehörige		
Analog	938	1.000	249	2.187
Digital	22.312	54.076	2.579	78.967
Smart	942	1.760	83	2.785
Smart Gen. II	0	0	0	0

#### 2.4 Zahl der bei Straßenkontrollen kontrollierten Arbeitstage nach Zulassungsland und Hauptbeförderungsart

Hauptbeförderungsart	EU / EWR / Schweiz		Drittländer	Insgesamt
	Eigene Staatsangehörige	Fremde Staatsangehörige		
Personenverkehr	1.583	2.312	773	4.668
Güterverkehr	403.256	1.020.929	21.043	1.445.228

## 4.5 ZUWIDERHANDLUNGEN - Zahl und Art der bei Straßenkontrollen festgestellten Zuwiderhandlungen

Anhang III RL 2006/22/EG	Art der Zuwer- handlung	Personenverkehr				Güterverkehr			
		EU / EWR / Schweiz		Drittländer	Insgesamt	EU / EWR / Schweiz		Drittländer	Insgesamt
		Eigene Staatsan- gehörige	Fremde Staatsan- gehörige			Eigene Staatsan- gehörige	Fremde Staatsan- gehörige		
I.	Tägliche Lenkzeiten	15	30	16	61	2.953	16.924	572	20.449
B1- B6									
II.	Wöchentliche Lenkzeiten	2	0	0	2	67	640	55	762
B7- B9									
III.	Zweiwöchige Lenkzeit	1	0	0	1	178	2.485	35	2.698
B10- B12									
IV.	Fahrtunter- brechungen	38	29	22	89	7.000	24.780	420	32.200
C1- C3									
V.	Tägliche Ruhezeit	22	60	77	159	4.274	20.964	855	26.093
D1- D12									
VI.	Wöchentliche Ruhezeiten	13	21	0	34	416	3.340	138	3.894
D13- D18									
VII.	Fehlerhafte Funktion des Kontrollgerätes	0	0	3	3	81	141	4	226
G1									
VIII.	Nachweise Vorlage für den vorgesehenen Zeitraum	55	83	116	254	6.750	6.591	201	13.542
I1- I7									
IX.	Kontrollgerät Feststellung mögl. Missbrauch oder Manipulation	2	58	76	136	259	1.161	111	1.531
J1- J2									
X.		107	61	11	179	6.793	9.556	358	16.707
A1/ E1 F4/ G2-G22 H1-H9/									
XI.	Keine Auf- zeichnungen andere Arbeiten	4	50	8	62	3.128	3.835	147	7.110

## 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 PBStV<sup>5</sup> 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, 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),

---

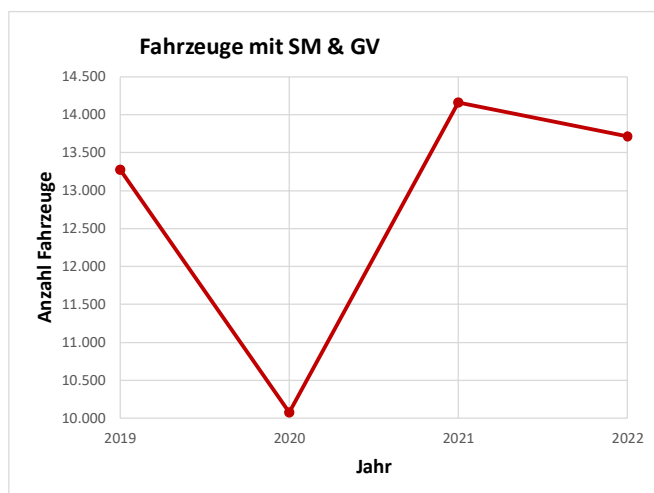
<sup>5</sup> Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr, mit der Bestimmungen über die Durchführung der besonderen Überprüfung und wiederkehrenden Begutachtung von Fahrzeugen sowie über die Prüfung von Fahrtschreibern, Kontrollgeräten und Geschwindigkeitsbegrenzern festgelegt werden (Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung), BGBl. II Nr. 78/1998, zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. II Nr. 258/2022

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.

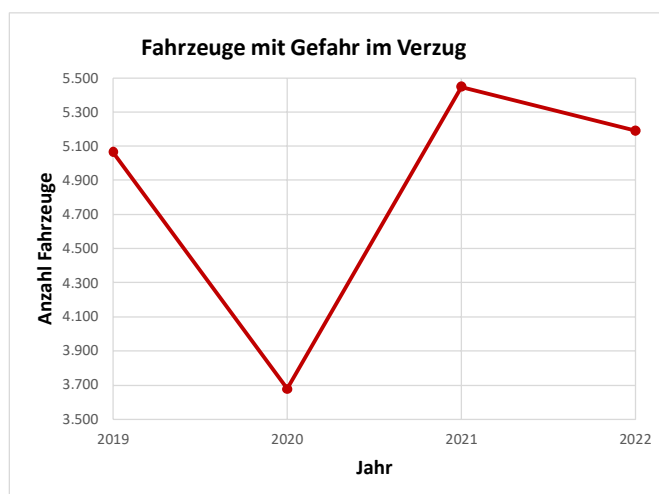
### **Einsatzstatistik 2022**

Die nachfolgend dargestellte Statistik basiert auf den Daten, welche dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie für das Jahr 2022 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 2019 – 2021 sind der leichteren Vergleichbarkeit wegen ebenfalls angegeben.

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 N<sub>2</sub> und N<sub>3</sub> (Lkw über 3,5 t), M<sub>2</sub> und M<sub>3</sub> (Omnibusse) sowie O<sub>3</sub> und O<sub>4</sub> (Anhänger über 3,5 t) beträgt. Für Österreich ergibt sich daraus eine Mindestanzahl von anfänglichen technischen Unterwegskontrollen von etwa 8.700. Diese Zahl wurde 2022 mit 142.602 anfänglichen Kontrollen bei weitem überschritten. Bei den nachfolgenden gründlicheren technischen Unterwegskontrollen konnten dadurch über 13.700 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 5.100 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 13.700 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 2019 von über 13.200 (SM & GV) auf über 13.700 für das Jahr 2022 gesteigert werden.



*Anzahl der bei technischen Unterwegskontrollen in den Jahren 2019 – 2022 kontrollierten Fahrzeuge mit schweren Mängeln, Mängeln mit Gefahr im Verzug (SM & GV)*



*Anzahl der bei technischen Unterwegskontrollen in den Jahren 2019 – 2022 kontrollierten Fahrzeuge mit Mängeln mit Gefahr im Verzug*

Im Jahr 2022 wurden 142.602 anfängliche technische Unterwegskontrollen durchgeführt, wobei diese Zahl im Jahr 2021 noch bei 125.688 lag. Die Anzahl der anfänglichen technischen Unterwegskontrollen konnte also von 2021 auf 2022 wieder um über 16.900 gesteigert werden. Im Jahr 2022 wurden 21.772 gründlichere technische Unterwegskontrollen

durchgeführt, wobei diese Zahl im Jahr 2021 bei 22.156 lag. Die Anzahl der gründlicheren technischen Unterwegskontrollen ging also von 2021 auf 2022 leicht zurück.

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. Über 60 % der Fahrzeuge, die im Jahr 2022 in Österreich einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle zugeführt wurden, wiesen tatsächlich erhebliche (SM) oder gefährliche Mängel (GV) 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 %<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> 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 wurde bisher noch nicht veröffentlicht.*

<b>Berichtsjahr</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>
<b>Geprüfte Fzge im Zuge einer anfänglichen Kontrolle</b>	211.214	120.363	125.688	<b>142.602</b>
<b>Geprüfte Fzge im Zuge einer gründlicheren Kontrolle</b>	21.787	16.822	22.156	<b>21.772</b>
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug</i>	23,25 %	21,86%	24,59%	23,84%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln</i>	36,70 %	37,12%	38,27%	37,93%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln</i>	24,59 %	26,33%	22,32%	22,29%
<i>Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel</i>	14,49 %	13,76%	13,76%	14,74%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln</i>	0,97 %	0,92%	1,05%	1,20%
<b>Mängelaufteilung nach Herkunftsland</b>				
<b>Geprüfte Fahrzeuge aus Österreich</b>	8.994	6.282	8.650	<b>8.305</b>
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug</i>	19,27 %	18,43%	22,02%	22,32%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln</i>	40,50 %	38,38%	41,68%	43,09%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln</i>	23,58 %	26,38%	20,18%	19,67%
<i>Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel</i>	14,64 %	14,72%	13,82%	12,66%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln</i>	2,00 %	2,09%	2,30%	2,25%
<b>Geprüfte Fahrzeuge aus der EU (ohne Ö)</b>	11.650	9.815	12.632	<b>12.700</b>
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug</i>	25,76 %	23,34%	25,74%	24,13%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln</i>	33,73 %	36,32%	36,26%	34,65%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln</i>	25,64 %	26,56%	23,85%	24,26%
<i>Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel</i>	14,62 %	13,54%	13,88%	16,39%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln</i>	0,26 %	0,23%	0,27%	0,57%
<b>Geprüfte Fahrzeuge aus Drittländern</b>	1.143	725	874	<b>767</b>
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug</i>	29,05 %	31,59%	33,41%	35,46%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln</i>	37,01 %	37,10%	33,75%	36,25%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln</i>	21,87 %	22,90%	21,28%	17,86%
<i>Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel</i>	11,99 %	8,28%	11,56%	10,17%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln</i>	0,09 %	0,14%	0,00%	0,26%