

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

Technische Unterwegskontrollen im Jahr 2023

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 2023 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 2023 wurden auf dem österreichischen Straßennetz 132.399 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 Schwerpunktcontrollen wurden ausgehend vom Ergebnis einer anfänglichen Kontrolle 24.091 Fahrzeuge einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle zugeführt. Neben den fahrzeugtechnischen Aspekten wurden im Zuge der Straßenkontrollen 2023 die Lenk- und Ruhezeiten von 76.362 Fahrern mit insgesamt 1.300.860 Arbeitstagen kontrolliert, womit die Vorgabe gemäß Artikel 2 der Richtlinie 2006/22/EG überschritten wurde. Im Hinblick auf die Kontrolldichte im Schwerverkehr gelang es Österreich im Jahr 2023 auch weiterhin einen Platz im EU-Spitzenfeld zu sichern.

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 Prüfscheinigung 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 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 Kraftfahrgesetz 1967, BGBl. Nr. 267/1967, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 116/2024

(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 bis zum Jahr 2019 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 2023 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 gemäß Artikel 17 der Richtlinie 2014/47/EU, des Berichtswesens sowie der Qualitätsicherung im Bereich technischer Unterwegskontrollen und der Zusammenarbeit zwischen

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

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 2023 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 Nutzfahrzeugs 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 2023 11.785 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 6. Arbeitssitzung „Plattform LKW Sicherheit“ fand am 14. Juni 2023 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 2022, die Einsatzplanung für die Jahre 2023/24 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 2023, 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, sowie auf intensivem Austausch mit den Experten anderer Mitgliedstaaten und der Weiterentwicklung der Methoden durch die Experten der Länder, 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 Bedeutung. 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 6. Arbeitssitzung der Plattform Lkw-Sicherheit geplante Sitzung des Arbeitskreises AdBlue-Manipulation fand ebenfalls am 14. Juni 2023 statt.

Ein wesentlicher Tagesordnungspunkt dieses Arbeitskreises war eine fünftägige AdBlue-Schwerpunktkontrolle in Kalenderwoche (KW) 17 im Jahr 2023. Diese fand im Bundesland Niederösterreich, unter Einbeziehung von ASFINAG und den Ländern, an verschiedenen Verkehrskontrollplätzen (VKP) statt. Das Land Niederösterreich übernahm Organisation und Koordination dieser Kontrollwoche. Die entsprechenden Anhaltungen wurden hierbei am jeweiligen VKP durch die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes vorgenommen und die Fahrzeuge wurden dann in weiterer Folge mit dem Fokus AdBlue-Manipulation kontrolliert. Ein aktiver, länderübergreifender Erfahrungsaustausch aller Bundesländer war somit gewährleistet.

Technisch gesehen wurden bei dieser Kontrollwoche von den Sachverständigen sehr viele Sensordaten bezüglich NO_x, Abgasnachbehandlung, etc. gesammelt. Partikelmessungen waren ebenfalls ein wesentlicher Bestandteil der Kontrollwoche und diesbezüglich gab bzw. gibt es die meisten Auffälligkeiten bei Fahrzeugen der Klasse N₁. Softwaretechnische Manipulationen sind für die Sachverständigen nach wie vor eine Herausforderung, da deren Erkennbarkeit sehr viel technisches Wissen und Erfahrung erfordert. Auch der Einsatz von modernen Diagnosegeräten ist hier unverzichtbar. Die länderübergreifende Kontrollwoche 2023 in KW 17 wurde von allen Beteiligten als voller Erfolg gewertet.

Ein weiterer Tagesordnungspunkt war die europäische Masterclass in Dänemark zum Thema „AdBlue-Manipulation“. An dieser Veranstaltung nahmen im Oktober 2022 Vertreter von ASFINAG, BMI und den Ländern vor Ort teil. Hinsichtlich der Erkennung von AdBlue-Manipulationen wurde die essentielle Bedeutung von softwaretechnischen Werkzeugen in Kombination mit menschlichem Wissen, Erfahrung und unterschiedlichen Diagnosegeräten zum Ausdruck gebracht. Der bundesweite Wissensaufbau hinsichtlich „AdBlue-Manipulation“ wächst also nach wie vor stetig.

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 2023 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 2024 sind nun 6-8 gemeinsame Evaluierungstermine geplant. In den einzelnen Bundesländern sind gemeinsame Schwerpunkteinsätze mit dem Fokus auf Busse in Planung.

Die ASFINAG wird zur Erkennung von schweren Nutzfahrzeugen mit hohen NO_x Emissionen ein Messgerät anschaffen. Durch diese Maßnahme können in Zukunft in Zusammenarbeit mit den Bundesländern Messreihen für ein vertieftes Verständnis der Problematik gesammelt werden.

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 gegenseitlichem Bericht wiedergegeben. Im Jahr 2023 wurden im Rahmen der Überwachung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Polizei 76.362 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 2023 1.300.860 Arbeitstage an Hand von Auswertungen von Fahrerkarten geprüft und dabei 101.990 Verstöße gegen die Sozialvorschriften festgestellt

(Lenkzeit, Ruhezeit, Fahrtunterbrechung, Kontrollgerät-Manipulation/-Missbrauch). Weiters wurden im Jahr 2023 in den Kalenderwochen 12, 19, 23, 35, 38 und 45 abgestimmte Kontrollen gemäß den Vorgaben der Richtlinie 2006/22/EG⁴ 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 1.1.2023 bis 31.12.2023:

⁴ Richtlinie 2006/22/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EG) Nr. 561/2006 und (EU) Nr. 165/2014 und der Richtlinie 2002/15/EG 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) idF der Richtlinie (EU) 2024/846

Auswertung

1. BERICHTSZEITRAUM:

Auswerte-Zeitraum: 1. 1. 2023 – 31. 12. 2023

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	199						213	716
Güterverkehr	21.492						2.522	75.646

2.2 Zahl der bei Straßenkontrollen angehaltenen Fahrzeuge nach Straßenkategorie und Zulassungsland

Straßen-kategorie	AT	BE	BG	CY	CZ	DE	DK	ES	EE	FR	FI	UK	EL	HU	HR	IT	IE
Autobahnen	8.331	53	1.753	40	2.358	2.005	34	569	145	59	16	28	454	3.985	1.955	1.903	33
Bundes- und Nationalstraßen	12.061	22	346	6	1.564	926	1	39	22	5	1	6	57	1.338	421	618	3
Nebenstraßen	1.299	1	22	0	88	44	0	2	3	0	0	0	4	95	31	16	0
Straßen-kategorie	LU	LT	LV	MT	NL	PT	PL	RO	SE	SK	SI	LI	IS	NO	CH	An-dere	Gesamt
Autobahnen	36	2.415	308	4	403	241	8.701	5.741	13	2.217	4.556	8	0	13	32	2.402	50.811
Bundes- und Nationalstraßen	7	498	43	0	123	26	1.899	1.034	1	668	1.437	4	0	2	15	270	23.463
Nebenstraßen	0	32	2	0	6	0	156	92	0	73	59	0	0	0	0	63	2.088

2.3 Zahl der bei Straßenkontrollen angehaltenen Fahrzeuge nach Art des Fahrtenschreibers

Art des Fahrtenschreibers	EU / EWR / Schweiz						Drittländer	Insgesamt
	Eigene Staatsangehörige			Fremde Staatsangehörige				
Analog	714						273	1.720
Digital	19.679						2.301	70.374
Smart	1.264						152	4.127
Smart Gen. II	34						9	141

2.4 Zahl der bei Straßenkontrollen kontrollierten Arbeitstage nach Zulassungsland und Hauptbeförderungsart

Hauptbeförderungsart	EU / EWR / Schweiz						Drittländer	Insgesamt
	Eigene Staatsangehörige			Fremde Staatsangehörige				
Personenverkehr	2.334						752	7.029
Güterverkehr	357.652						17.472	1.293.831

4.5 ZUWIDERHANDLUNGEN - Zahl und Art der bei Straßenkontrollen festgestellten Zuwiderhandlungen

Anhang III RL 2006/22/EG	Art der Zuwider- 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. B1- B6	Tägliche Lenkzeiten	20	29	7	56	2.455	14.789	393	17.637
II. B7- B9	Wöchentliche Lenkzeiten	0	0	0	0	58	560	16	634
III. B10- B12	Zweiwöchige Lenkzeit	0	1	0	1	140	1.870	9	2.019
IV. C1- C3	Fahrtunter-brechungen	67	65	10	142	6.001	22.271	330	28.602
V. D1- D12	Tägliche Ruhezeit	44	64	26	134	3.563	17.961	623	22.147
VI. D13- D18	Wöchentliche Ruhezeiten	28	42	0	70	325	2.725	68	3.118
VII. G1	Fehlerhafte Funktion des Kontrollgerätes	1	2	3	6	65	116	9	190
VIII. I1- I7	Nachweise Vorlage für den vorgesehenen Zeitraum	51	129	57	237	4.985	3.791	132	8.908
IX. J1- J2	Kontrollgerät Feststellung mögl. Missbrauch oder Manipulation	30	39	37	106	237	596	53	886
X. A1/ E1 F1/ G2-G22 H1-H9/		40	50	10	100	5.633	5.470	260	11.363
XI.	Keine Auf-zeichnungen andere Arbeiten	34	17	20	71	2.576	2.812	175	5.563

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 Vorauswahlsystem 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 – Vorauswahlsystem – 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 PBStV⁵ 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),

⁵ 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 Fahrschreibern, Kontrollgeräten und Geschwindigkeitsbegrenzern festgelegt werden (Prüf- und Begutachtungsstellenverordnung), BGBl. II Nr. 78/1998, zuletzt geändert durch die Verordnung BGBl. II Nr. 181/2023

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 letzten Fall ist die erfolgte Mängelbehebung der zuständigen Behörde im Rahmen einer besonderen Überprüfung gemäß § 56 KFG 1967 nachzuweisen.

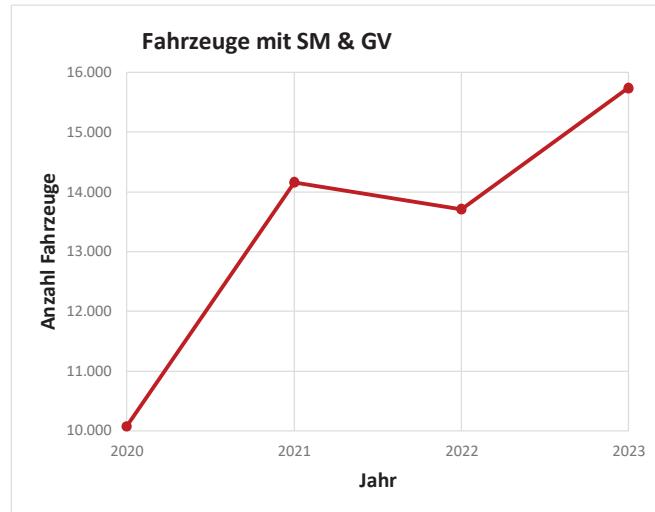
Einsatzstatistik 2023

Die nachfolgend dargestellte Statistik basiert auf den Daten, welche dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie für das Jahr 2023 gemäß § 58a Abs. 4 KFG 1967 übermittelt und vom BMI um die Einsatzzahlen durchgeföhrter anfänglicher Kontrollen sowie abgestimmter Kontrollen gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2006/22/EG ergänzt wurden. Die Zahlen der Jahre 2020 – 2022 sind der leichteren Vergleichbarkeit wegen ebenfalls angegeben.

Allgemein sei festgehalten, dass die hier präsentierte Statistik nicht als repräsentativ für die gesamte Schwerverkehrsflotte, welche durch Österreich rollt, betrachtet werden kann. Es handelt sich deswegen in gegenständlichem Zusammenhang lediglich um im Zuge einer anfänglichen technischen Unterwegskontrolle vorselektierte Fahrzeuge, welche Rückschlüsse auf den Zustand der gesamten Schwerverkehrsflotte nur mit Vorbehalt zulassen. Das gesamte Fahrzeugkollektiv wird demnach nicht in dieser Statistik abgebildet. Es sei an dieser Stelle auch darauf verwiesen, dass die regelmäßige technische Überwachung der Schwerverkehrsflotte (§ 57a-Gutachten) als Momentaufnahme des technischen Zustands der Fahrzeuge, welcher sich nach der Überprüfung auch sehr dynamisch ändern kann, zu betrachten ist. Beispielsweise sei hier ein massiver Steinschlag auf der Windschutzscheibe am Tag nach der regelmäßigen technischen Überwachung (§ 57a-Gutachten) erwähnt. Auswirkungen der § 57a-Gutachten auf die technischen Unterwegskontrollen sind aus diesem Grund ebenfalls mit Vorbehalt zu beurteilen.

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 wurde 2023 mit 132.399 anfänglichen Kontrollen bei weitem überschritten. Bei den nachfolgenden gründlicheren technischen Unterwegskontrollen konnten dadurch über 15.700 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 5.900 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 15.700 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 2020 von über 10.000 (SM & GV) auf über 15.700 für das Jahr 2023 gesteigert werden.



Anzahl der bei technischen Unterwegskontrollen in den Jahren 2020 – 2023 kontrollierten Fahrzeuge mit schweren Mängeln, Mängeln mit Gefahr im Verzug (SM & GV)



Anzahl der bei technischen Unterwegskontrollen in den Jahren 2020 – 2023 kontrollierten Fahrzeuge mit Mängeln mit Gefahr im Verzug

Im Jahr 2023 wurden 132.399 anfängliche technische Unterwegskontrollen durch die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes durchgeführt, wobei diese Kontrollzahl im Jahr 2022 noch bei 142.602 lag. Die Anzahl der anfänglichen technischen Unterwegskontrollen war also von 2022 auf 2023 merkbar rückläufig. Durch die sukzessive Schulung sämtlicher Schwerverkehrskontrollorgane im Bundesgebiet, zentral durch das Bundesministerium für Inneres, ist vermehrt feststellbar, dass sämtliche für den gewerbsmäßigen Güter- und Personenverkehr in Betracht kommende Rechtsmaterien überprüft werden. Dies führte zu einer Steigerung der Qualität der Kontrolle des Schwerverkehrs, jedoch aufgrund der damit einhergehenden zeitlichen Intensivierung der einzelnen Kontrolle auch vermutlich zu einem Rückgang der Kontrollzahlen.

Im Jahr 2023 wurden des Weiteren 24.091 gründlichere technische Unterwegskontrollen von den geeigneten Prüforganen - das sind die Sachverständigen der Länder und der ASFINAG Service GmbH - durchgeführt, wobei diese Zahl im Jahr 2022 bei 21.772 lag. Die Anzahl der gründlicheren technischen Unterwegskontrollen stieg also von 2022 auf 2023 an.

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 aufwändigeren 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 65 % der Fahrzeuge, die im Jahr 2023 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 %⁶.

⁶ 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.

Berichtsjahr	2020	2021	2022	2023
Geprüfte Fzge im Zuge einer anfänglichen Kontrolle	120.363	125.688	142.602	132.399
Geprüfte Fzge im Zuge einer gründlicheren Kontrolle	16.822	22.156	21.772	24.091
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug</i>	21,86%	24,59%	23,84%	24,88%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln</i>	37,12%	38,27%	37,93%	39,49%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln</i>	26,33%	22,32%	22,29%	21,11%
<i>Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel</i>	13,76%	13,76%	14,74%	13,56%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln</i>	0,92%	1,05%	1,20%	0,96%
Mängelaufteilung nach Herkunftsland				
Geprüfte Fahrzeuge aus Österreich	6.282	8.650	8.305	8.249
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug</i>	18,43%	22,02%	22,32%	21,81%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln</i>	38,38%	41,68%	43,09%	43,06%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln</i>	26,38%	20,18%	19,67%	19,74%
<i>Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel</i>	14,72%	13,82%	12,66%	13,31%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln</i>	2,09%	2,30%	2,25%	2,09%
Geprüfte Fahrzeuge aus der EU (ohne Ö)	9.815	12.632	12.700	14.871
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug</i>	23,34%	25,74%	24,13%	25,59%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln</i>	36,32%	36,26%	34,65%	37,60%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln</i>	26,56%	23,85%	24,26%	22,30%
<i>Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel</i>	13,54%	13,88%	16,39%	14,11%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln</i>	0,23%	0,27%	0,57%	0,40%
Geprüfte Fahrzeuge aus Drittländern	725	874	767	971
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug</i>	31,59%	33,41%	35,46%	39,96%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln</i>	37,10%	33,75%	36,25%	38,21%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln</i>	22,90%	21,28%	17,86%	14,62%
<i>Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel</i>	8,28%	11,56%	10,17%	7,21%
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln</i>	0,14%	0,00%	0,26%	0,00%

