

Wien, 28. Mai 2026

Stellungnahme des Verbandes der Österreichischen Kraftfahrzeugbetriebe (VÖK)

zur 42. Kraftfahrgesetz-Novelle und der geplanten Änderung der Prüfintervalle nach § 57a KFG (Umstellung von 3-2-1 auf 4-2-2-2-1) sowie zur zugehörigen Wirkungsfolgenabschätzung (WFA)

1. Einleitung

Der Verband der Österreichischen Kraftfahrzeugbetriebe (VÖK) begrüßt und unterstützt grundsätzlich die Ziele und Maßnahmen der Bundesregierung zur Entbürokratisierung und zur Entlastung der Bürgerinnen und Bürger. Der im 33. Ministerrat vom 3. Dezember 2025 vorgelegte Bericht „Bürokratie abbauen, Wirtschaft ankurbeln“ enthält unter Maßnahme Nr. 60 die geplante Verlängerung der „Pickerl-Intervalle“ von derzeit 3-2-1 auf 4-2-2-2-1 Jahre. Diese Maßnahme findet ihren legislatischen Niederschlag im Entwurf der 42. KFG-Novelle.

Der VÖK gelangt nach eingehender Prüfung der vorliegenden empirischen Daten, der internationalen Vergleichsstudien sowie der Wirkungsfolgenabschätzung (WFA) zu dem Ergebnis, dass die geplante Intervallverlängerung die Verkehrssicherheit in Österreich nachweislich gefährdet, ohne dass die in Aussicht gestellten administrativen und finanziellen Entlastungswirkungen in der behaupteten Größenordnung realisierbar erscheinen. Im Gegenteil ist mit einem Anstieg der durchschnittlichen Wartungs- und Reparaturkosten für die Fahrzeughalter zu rechnen.

Aus Sicht des VÖK fehlt eine klare und eindeutige Abwägung der erwarteten positiven Entbürokratisierungseffekte gegenüber den erwartbaren negativen Effekten auf die Verkehrssicherheit sowie auf die Kostenbelastung der Fahrzeughalter. Empirische Quellen wie die österreichische Mängelstatistik auf Basis der Begutachtungsplakettendatenbank, der TÜV-Report 2026 des deutschen TÜV-Verbandes sowie die aktuelle Kosten-Nutzen-Analyse zur Reform der wiederkehrenden technischen Überwachung in Flandern (S-Institute for Economic Research and Consulting / Center for Mobility Studies der Zeppelin Universität Friedrichshafen) legen übereinstimmend nahe, dass eine pauschale Ausweitung der Prüfintervalle nur im Abtausch mit einer messbaren Reduktion der Verkehrssicherheit möglich ist.

Die vorliegende Stellungnahme erfolgt auf drei miteinander verbundenen Ebenen:

- materielle und sicherheitstechnische Bewertung der geplanten Intervalländerung;
- verfahrens- und methodische Bewertung der Wirkungsfolgenabschätzung (WFA) als gesetzlich vorgesehene Entscheidungsgrundlage;
- kritische Würdigung der in Aussicht gestellten administrativen Einsparungen und der mittelbaren Kostenwirkungen für die Fahrzeughalter.

Maßgeblich sind dabei insbesondere die Anforderungen einer sachlich fundierten, evidenzbasierten Gesetzgebung, wie sie für sicherheitsrelevante Regelungsvorhaben unverzichtbar ist.

2. Materielle Bewertung der geplanten Intervalländerung (§ 57a KFG)

2.1 Unionsrechtlicher Rahmen und nationale Verantwortung

Die geplante Änderung der Prüfintervalle orientiert sich an den geltenden, in Art. 5 der Richtlinie 2014/45/EU festgelegten Mindestvorgaben. Diese sehen für Fahrzeuge der Klasse M1 ein Prüfintervall von längstens 4 Jahren ab Erstzulassung und danach von jeweils 2 Jahren vor. Mit dem vorgesehenen Intervall 4-2-2-2-1 greift die KFG-Novelle bereits die adaptierten Mindestvorgaben des noch in Abstimmung befindlichen Überarbeitungsentwurfs zur Richtlinie 2014/45/EU auf, den die Europäische Kommission am 24. April 2025 vorgelegt hat.

Sowohl in der geltenden Fassung der EU-Richtlinie 2014/45/EU als auch in deren Überarbeitungsentwurf wird den Mitgliedsstaaten ausdrücklich die Möglichkeit eingeräumt, auch kürzere Intervalle festzulegen. Für Fahrzeuge der Klassen L3e, L4e, L5e und L7e wird den Mitgliedsstaaten in Art. 5 zusätzlich ein vollkommen individueller Gestaltungsspielraum eingeräumt.

Unionsrechtlich handelt es sich bei den in der EU-Richtlinie festgelegten Prüfintervallen um Mindestvorgaben – also um Intervalle, die nicht länger, sehr wohl aber kürzer sein dürfen. Gleichzeitig entheben diese Mindestvorgaben den nationalen Gesetzgeber nicht von der Pflicht, die sicherheitstechnische Zweckmäßigkeit einer solchen Intervallgestaltung eigenständig zu prüfen. Die Erwägungsgründe des Kommissionsentwurfs betonen ausdrücklich, dass technische Fahrzeugmängel weiterhin vermeidbare Unfälle verursachen und die regelmäßige technische Überwachung ein zentrales Instrument der Verkehrs- und Betriebssicherheit darstellt. Die unionsrechtliche Zulässigkeit ersetzt daher keine nationale Sicherheits- und Wirkungsprüfung.

2.2 Empirische Evidenz zur sicherheitsrelevanten Frühphase der Fahrzeugklasse M1

Aktuelle österreichische Begutachtungsdaten aus der § 57a Begutachtungsplakettendatenbank zeigen eindeutig, dass die der Reform unterstellte Annahme einer weitgehend mängelfreien Frühphase von Fahrzeugen der Klasse M1 nicht zutrifft:

- Bereits nach drei Jahren weisen rund 33–34 % der Fahrzeuge technische Mängel auf.
- Zwischen dem 3. und 6. Jahr verdoppelt sich die Mängelquote auf rund 60 %.
- Der stärkste Anstieg der Mängel fällt damit exakt in jenen Zeitraum, der durch die geplante Reform ausgedünnt wird.

Diese Befunde werden durch die unabhängige Bestandsanalyse des TÜV-Reports 2026 nachdrücklich bestätigt. Der TÜV-Report 2026, basierend auf rund 9,5 Millionen ausgewerteten Hauptuntersuchungen aus dem Zeitraum Juli 2024 bis Juni 2025, kommt zu folgenden Kernergebnissen:

- Rund jeder dritte Pkw ist mit Mängeln unterwegs; rund 21,5 % der untersuchten Fahrzeuge bestehen die Hauptuntersuchung aufgrund erheblicher Mängel (inkl. gefährlicher Mängel) nicht und müssen erneut vorgeführt werden – der höchste Wert seit 2020.
- Im Fahrzeugalter von 2-3 Jahren ab Erstzulassung beträgt der Anteil der Fahrzeuge mit erheblichen Mängeln 6,5 %, im Alter von 4-5 Jahren bereits 10,0 %, im Alter von 6-7 Jahren 13,6 % und im Alter von 8-9 Jahren bereits 18,3 %.
- Der Anteil mängelfreier Fahrzeuge ist in den vergangenen fünf Berichtsperioden kontinuierlich gesunken – von 72,9 % (TÜV-Report 2022) auf nur noch 66,1 % (TÜV-Report 2026).
- Das Durchschnittsalter der Pkw-Flotte steigt anhaltend an und liegt aktuell bei 10,6 Jahren; rund 27,4 % des Gesamtbestandes ist 15 Jahre oder älter. Mit dem Alter steigen die Mängelquoten kontinuierlich – auf 28,4 % bei 10-11-jährigen, 36,2 % bei 14-15-jährigen und über 40 % bei 20-21-jährigen Fahrzeugen.

Die geplante Umstellung von 3-2-1 auf 4-2-2-2-1 bewirkt in den ersten sechs Jahren der Fahrzeugnutzung:

- eine Verschiebung der Erstprüfung um ein Jahr (von 3 auf 4 Jahre) sowie
- eine Reduktion der Anzahl der Prüfungen in den ersten sechs Jahren von drei auf zwei.

Damit entsteht ein systematisches Kontroll- und Interventionsdefizit in einem Risikobereich, in dem – wie die TÜV-Daten zeigen – die Mängelquote von 6,5 % auf 13,6 % ansteigt, also um den Faktor 2,1. Bezogen auf rund 135.000 Fahrzeuge in Deutschland, die bei der HU als verkehrsgefährdend eingestuft werden, sowie auf rund 12.000 als verkehrsunsicher eingestufte und sofort stillgelegte Fahrzeuge, ist auch für Österreich in vergleichbarer Größenordnung mit einer signifikanten Zunahme nicht erkannter Mängel im neuen Prüfintervall zu rechnen.

2.3 Besondere Herausforderungen durch die Elektromobilität

Der TÜV-Report 2026 wertet erstmals 18 batterieelektrische Pkw-Modelle bei der ersten Hauptuntersuchung aus. Die Ergebnisse belegen, dass die Annahme, moderne Fahrzeugtechnik führe automatisch zu geringeren Mängelquoten, in dieser Pauschalität nicht haltbar ist:

- Das Tesla Model Y verzeichnet mit 17,3 % erheblicher Mängel im Alter von 2-3 Jahren den höchsten Mängelwert eines letztplatzierten Modells seit zehn Jahren; das Tesla Model 3 folgt mit 13,1 %.
- Bei der zweiten Hauptuntersuchung (4-5 Jahre) erreicht das Tesla Model 3 eine Mängelquote von 21,0 % – mehr als das Doppelte des Klassendurchschnitts.
- Typische Mängelschwerpunkte bei E-Fahrzeugen sind die Bremsanlage (durch eingeschränkten Verschleiß infolge Rekuperation) sowie Achsaufhängungen (durch das hohe Gewicht der Antriebsbatterie).

Diese Befunde widerlegen das im BMIMI-Infothek-Artikel vom 4. Dezember 2025 zitierte Argument, die Reform trage „der modernen Fahrzeugtechnik Rechnung“. Tatsächlich erfordert die zunehmende technische Komplexität moderner Fahrzeuge – einschließlich Hochvoltsysteme, Software-Updates und Cybersecurity-Aspekten – eher engmaschigere als ausgedünnte Prüfintervalle.

2.4 Systemische Sicherheits- und volkswirtschaftliche Kostenwirkungen

Internationale Kosten-Nutzen-Analysen zu vergleichbaren Reformen der periodischen technischen Überwachung zeigen einheitlich, dass eine Reduktion der Prüfdichte regelmäßig mit zusätzlichen Unfällen und Unfallopfern sowie erheblichen volkswirtschaftlichen Folgekosten einhergeht. Die Kosten-Nutzen-Analyse zu Reformoptionen der wiederkehrenden technischen Prüfung in Flandern weist für eine Reduktion der Prüffrequenz jährliche Zusatzkosten von rund 440 Mio. EUR sowie einen deutlich negativen Wohlfahrtseffekt aus.

Die österreichischen Prüfintervalle nach § 57a KFG sind somit kein bloßer Verwaltungsparameter, sondern ein zentrales sicherheitsrelevantes und volkswirtschaftlich wirksames Steuerungsinstrument.

2.5 Besondere sicherheitstechnische Risiken der Fahrzeugklasse L

Die vorgesehene neuerliche Verlängerung der Prüfintervalle für Fahrzeuge der Klasse L ist aus Sicht des VÖK besonders kritisch zu bewerten. Auch hier zeigen österreichische Begutachtungsdaten bereits nach drei Jahren Mängelquoten von rund einem Drittel, mit weiterem Anstieg in den Folgejahren. Zweiräder unterscheiden sich wesentlich von mehrspurigen Fahrzeugen, insbesondere im Hinblick auf deutlich kürzere Lebenszyklen sicherheitsrelevanter Komponenten:

- Reifen: durchschnittliche Laufleistung von 4.000–8.000 km (PKW: ca. 50.000 km)
- Betriebsstoffe wie Bremsflüssigkeit: empfindlicher gegenüber Alterung und thermischer Belastung aufgrund geringer Volumina
- Bremskomponenten: konstruktionsbedingt kompakter, daher schnellerer Verschleiß
- Lenkkopf-, Rad- und Schwingenlager: kürzere Lebensdauer als bei mehrspurigen Fahrzeugen
- Hohe Witterungs- und Nutzungsbelastung sowie geringe technische Redundanz.

Wird das Prüfintervall verlängert, entstehen zwangsläufig Zeiträume, in denen sicherheitsrelevante Bauteile ein- oder mehrmals ausgetauscht werden müssten, ohne dass eine verpflichtende technische Kontrolle vorgesehen ist. Viele dieser Komponenten sind von Nutzerinnen und Nutzern kaum selbst überprüfbar; routinemäßige Eigenkontrollen finden erfahrungsgemäß nicht ausreichend statt.

Der Prüfintervall der Klasse L wurde erst vor wenigen Jahren im Zuge der 37. KFG-Novelle ausgeweitet. Die sich heute zeigenden hohen Mängelquoten können als unmittelbare Folge dieser letzten Intervallverlängerung betrachtet werden. Aus materieller Sicht erscheint eine weitere Intervallverlängerung für die Klasse L daher nicht sachgerecht und ist abzulehnen; stattdessen wäre eine Rückkehr zur jährlichen Prüfung sicherheitspolitisch geboten.

3. Bewertung der Wirkungsfolgenabschätzung (WFA)

Regelungsvorhaben haben auf alle wesentlichen Auswirkungen Bedacht zu nehmen, diese darzustellen und nachvollziehbar zu begründen. Dies gilt insbesondere für Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit (Wirkungsziel der UG 41), wenn bestehende Sicherheitsmechanismen verändert werden.

Die WFA zur 42. KFG-Novelle stellt die bestehende 3-2-1 Regelung primär als vermeidbare Belastung für Fahrzeughalter dar. Eine sicherheitsbezogene Problemanalyse erfolgt hingegen nicht. Die empirisch belegte frühe Entstehung und Akkumulation technischer Mängel wird nicht berücksichtigt, obwohl sie für die Beurteilung der Reformwirkung zentral ist.

Die WFA kommt zum Ergebnis, dass keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit zu erwarten seien. Diese Annahme bleibt methodisch unbegründet. Die systematische Reduktion der Prüfdichte im oben beschriebenen Risikobereich stellt einen sicherheitsrelevanten Eingriff dar, der nach § 6 und § 7 WFA-VO in Verbindung mit Anlage 1 einer Wirkungsanalyse bedarf. Diese Analyse fehlt.

Verweise auf Wartung, Eigenkontrollen und Verschleißwarnsysteme ersetzen aus Sicht des VÖK keine evidenzbasierte Wirkungsanalyse. Empirische Daten zeigen vielmehr, dass technische Mängel trotz dieser Mechanismen in erheblichem Ausmaß auftreten. Zudem differenziert die WFA nicht nach den spezifischen Risikoprofilen der Klassen M1 und L, was eine weitere methodische Schwäche darstellt.

Bezeichnenderweise zeigt auch die parlamentarische Anfrage Nr. 4266/J vom 16. Dezember 2025 (Abg. Hafenecker an Bundesminister Hanke) auf, dass selbst grundlegende statistische Daten zur Mängelhäufigkeit nach Prüfintervallen, Antriebsarten und politischen Bezirken bislang nicht öffentlich aufbereitet vorliegen. Die parlamentarische Anfrage thematisiert weiters, ob alternative Entbürokratisierungsmaßnahmen wie die Digitalisierung der geklebten Begutachtungsplakette oder die Anwendung des Prinzips „Beraten statt Strafen“ für § 57a Begutachtungsstellen geprüft wurden. Diese offenen Fragen unterstreichen, dass der gewählte Reformpfad nicht das Ergebnis einer umfassenden Folgenabwägung ist, sondern eine isolierte Einzelmaßnahme darstellt.

In ihrer derzeitigen Form fehlt es der 42. KFG-Novelle hinsichtlich § 57a KFG an einer tragfähigen, evidenzbasierten Entscheidungsgrundlage, wie sie der Gesetzgeber selbst für sicherheitsrelevante Vorhaben vorgesehen hat.

4. Kritische Würdigung der administrativen Einsparungen und Kostenwirkungen

4.1 Administrative Einsparungen halten sich in engen Grenzen

Im BMIMI-Infothek-Artikel vom 4. Dezember 2025 wird in Aussicht gestellt, die Reform spare „hunderte Millionen Euro“. Aus Sicht des VÖK ist diese Aussage in mehrfacher Hinsicht zu relativieren:

- Die § 57a-Begutachtung ist keine staatliche Verwaltungsleistung, sondern eine an gewerbliche § 57a-Begutachtungsstellen übertragene technische Prüfung. Die unmittelbaren Verwaltungskosten der öffentlichen Hand sind daher von vornherein gering.
- Die Ersparnis der Fahrzeughalter beschränkt sich auf den entfallenden Prüftarif – der jedoch nur einen kleinen Teil der mit dem Fahrzeugbetrieb verbundenen Gesamtkosten ausmacht.
- Die behaupteten Einsparungen beruhen auf einer einfachen Multiplikation entfallender Prüfungen mit dem Prüftarif, ohne die mittelbaren Kostenwirkungen (Reparatur-, Folge-, Unfall- und Wertverlustkosten) gegenzurechnen.

- Eine seriöse Nettoabschätzung der Entlastungswirkung – Bruttoersparnis minus Mehrkosten durch verzögerte Mängelerkennung – fehlt in der WFA gänzlich.

4.2 Wartungs- und Reparaturkosten steigen tendenziell

Werden Prüforgane im Rahmen einer Begutachtung mit Prüfintervallen von zwei Jahren konfrontiert, müssen sie verstärkt antizipierend bewerten, ob ein Bauteil bis zur nächsten Prüfung in zwei Jahren noch funktionstüchtig sein wird. Diese strukturelle Verschiebung von der Ist-Bewertung zur prognostischen Bewertung hat absehbare Folgen:

- Beanstandungs- und Tauschempfehlungen werden tendenziell früher und großzügiger ausgesprochen, um die Funktionsfähigkeit über das verlängerte Intervall hinweg sicherzustellen.
- Sicherheitsrelevante Verschleißteile (Bremsen, Reifen, Aufhängungselemente, Beleuchtungseinrichtungen) werden in Summe häufiger präventiv getauscht.
- Mängel, die bei der bisherigen jährlichen Prüfung frühzeitig erkannt und kostengünstig behoben würden, schreiten unentdeckt fort und ziehen Folgeschäden nach sich – etwa Bremsscheibenverschleiß durch nicht erkannten Belagsverschleiß oder Reifenschäden durch nicht erkannte Fahrwerksprobleme.

Die TÜV-Auswertung 2026 zeigt für die Altersklasse 8-13 Jahre exemplarisch, wie stark Mängel bei längeren Intervallen kumulieren: Ölverlust an Motor/Getriebe steigt von 3,2 % (8-9 Jahre) auf 9,4 % (12-13 Jahre), Mängel an der Achsaufhängung von 1,9 % auf 4,5 %, Mängel am Abblendlicht von 4,2 % auf 7,7 %. Solche Mängel sind technisch ineinandergreifende Vorgänge – wird ein Anfangsmangel nicht erkannt, entstehen aus geringfügigen Schäden mit niedrigen Reparaturkosten häufig erhebliche Folgeschäden mit deutlich höheren Kosten.

Der angestrebte „Entlastungseffekt“ für die Fahrzeughalter wird daher aus Sicht des VÖK durch steigende Wartungs- und Reparaturkosten zumindest teilweise, in vielen Fällen voraussichtlich vollständig kompensiert oder sogar überkompensiert. Die Reform verlagert Kosten – sie reduziert sie nicht.

4.3 Auswirkungen auf das Kfz-Gewerbe und die Werkstattlandschaft

Die § 57a-Begutachtung erfüllt für die Kfz-Markenbetriebe darüber hinaus eine wichtige Funktion als regelmäßiger Kontaktpunkt zwischen Halter und Werkstatt. Sie sichert die fachgerechte Wartung, ermöglicht die rechtzeitige Erkennung sicherheitsrelevanter Mängel und trägt zur Erhaltung des Fahrzeugwertes bei. Eine pauschale Verlängerung der Intervalle schwächt diesen Mechanismus ohne erkennbaren Sicherheits- oder Kostengewinn.

5. Empfehlungen

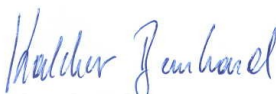
Der Verband der Österreichischen Kraftfahrzeugbetriebe regt vor diesem Hintergrund an:

- die Wirkungsfolgenabschätzung zur 42. KFG-Novelle fachlich zu ergänzen und zu korrigieren, insbesondere um eine evidenzbasierte Sicherheitsfolgenabschätzung sowie eine seriöse Nettoabschätzung der Kostenwirkungen unter Einbeziehung der zu erwartenden Mehrkosten durch verzögerte Mängelerkennung;
- die bislang nicht öffentlich verfügbaren Mängelstatistiken aus der Begutachtungsplakettendatenbank (vgl. Anfrage 4266/J) vor jeder Reformentscheidung umfassend offenzulegen und einer wissenschaftlichen Auswertung zugänglich zu machen;
- für Fahrzeuge der Klasse M1 anstelle einer pauschalen Intervallverlängerung eine nutzungs- und risikoorientierte Betrachtung vorzunehmen, die der empirisch belegten frühen Mängelentwicklung Rechnung trägt;
- die besonderen sicherheitstechnischen Anforderungen der Fahrzeugklasse L ausdrücklich zu berücksichtigen und zum jährlichen Prüfintervall zurückzukehren;
- alternative Entbürokratisierungsmaßnahmen mit echtem Nutzen für Fahrzeughalter und Verwaltung – wie die Digitalisierung der Begutachtungsplakette oder die Anwendung des Prinzips „Beraten statt Strafen“ bei Revisionen von § 57a-Begutachtungsstellen – vorrangig zu prüfen und umzusetzen.

Der VÖK steht für die fachliche Diskussion und die Erarbeitung sachgerechter Lösungen jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Geschäftsführender Vorstand


Stefan Hutschinski
Obmann Stvtr.


Bernhard Kalcher
Obmann


Mag. Franz Schönthaler
Obmann Stvtr.

Quellen

- BM KR Peter Hanke, BMIMI: Begutachtungsplakettendatenbank – Beantwortung parlamentarischer Anfrage zu Mängelquoten nach Fahrzeugalter, 2024/2025.
- TÜV-Verband e.V.: TÜV-Report 2026 – Die größte Bestandsaufnahme der technischen Sicherheit der Pkw-Flotte, Berlin, 20. November 2025.
- Schulz et al.: Cost-Benefit Analysis of PTI Reform Options in Flanders, Final Report, Dezember 2025.
- Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur: Wirkungsfolgenabschätzung zur 42. KFG-Novelle, Stand 18.12.2025.
- Bundeskanzleramt: Bericht „Bürokratie abbauen, Wirtschaft ankurbeln“, 33. Ministerrat vom 3.12.2025, Maßnahme Nr. 60.
- BMIMI Infothek: „Entbürokratisierungspaket bringt neue Prüfintervalle fürs Pickerl“, 4.12.2025.
- Anfrage 4266/J XXVIII. GP, Abg. Christian Hafenecker, MA an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur betreffend Neuregelung Pickerl-Intervalle, vom 16.12.2025.
- Europäische Kommission: Proposal for a revision of Directive 2014/45/EU on periodic roadworthiness tests, 24.04.2025.