

# Technische Unterwegskontrollen im Jahr 2025

Bericht des Bundesministers für Innovation, Mobilität und Infrastruktur

Wien, 2026

## **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur,  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Gesamtumsetzung: Gruppe Straßenverkehr und Kraftfahrwesen/Abteilung ST5 –  
Technisches Kraftfahrwesen

Wien, 2026.

## Einleitung

Der vorliegende Bericht basiert auf den dem Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur gem. § 58a Abs. 4 KFG 1967 und gem. § 3 Abs. 2 TUK-V übermittelten Daten über die im Berichtsjahr 2025 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 2025 wurden auf dem österreichischen Straßennetz 109 259 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 22 975 Fahrzeuge einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle zugeführt. Neben den fahrzeugtechnischen Aspekten wurden im Zuge der Straßenkontrollen 2025 die Lenk- und Ruhezeiten von 61 969 Fahrern mit insgesamt 1 936 545 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 2025 auch weiterhin einen Platz im EU-Spitzenfeld zu sichern.

## Inhalt

<b>Einleitung .....</b>	<b>3</b>
<b>Grundlagen .....</b>	<b>5</b>
Richtlinie 2014/47/EU .....	7
Austausch Prüfergebnisse durch die nationalen Kontaktstellen .....	9
Plattform Lkw-Sicherheit.....	9
Arbeitskreis AdBlue-Manipulation .....	9
Qualitätssicherung.....	10
<b>Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten.....</b>	<b>12</b>
Jahresbericht 2025 .....	13
<b>Technische Unterwegskontrollen .....</b>	<b>18</b>
<b>Einsatzstatistik 2025.....</b>	<b>20</b>
<b>Tabellenverzeichnis.....</b>	<b>26</b>

# 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 öffentlichen Sicherheitsdienstes zu sammeln und automationsunterstützt im Wege 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 idF der Richtlinie (EU) 2021/1717 (ABl. L 342 vom 27.9.2021, S. 48)

<sup>2</sup> Kraftfahrzeuggesetz 1967, BGBl. Nr. 267/1967, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 98/2025

Bundesministeriums für Inneres zumindest halbjährlich in anonymisierter Form an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) 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 dem Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur 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 bis zum Jahr 2019 erforderliche Übermittlung der Daten durch den Landeshauptmann an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur und die teilweise manuelle Auswertung der Daten entfallen kann.

Die entsprechenden Daten wurden dem Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur vorschriftsgemäß übermittelt und liegen gegenständlichem Bericht zugrunde.

Die technischen Unterwegskontrollen wurden in Österreich im Jahr 2025 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 der (nunmehrige) Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur dazu ermächtigt, bestimmte nichtbehördliche Aufgaben im Zusammenhang mit der Erfüllung der Aufgaben einer Kontaktstelle gemäß Artikel 17 der Richtlinie 2014/47/EU, des Berichtswesens sowie der Qualitätssicherung im Bereich technischer Unterwegskontrollen und der Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten, der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zur eigenverantwortlichen Besorgung zu übertragen. Mit der TUK-V wurde von dieser Ermächtigung Gebrauch gemacht

---

<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

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 2025 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 2025 5 307 diesbezügliche Informationen an die Kontaktstellen der betreffenden Mitgliedstaaten übermittelt. Im Gegenzug erhielt die österreichische Kontaktstelle 77 Berichte über mangelhafte österreichische Fahrzeuge von den anderen europäischen Behörden genannt. Diese wurden an die zuständigen Bezirksverwaltungsbehörden und Landespolizeidirektionen weitergeleitet.

## Plattform Lkw-Sicherheit

Die 8. Arbeitssitzung „Plattform LKW Sicherheit“ fand am 15. Mai 2025 im Bundesamtsgebäude Radetzkystraße mit Vertretern von ASFINAG, BMIMI, Bundesministerium für Inneres (BMI) und den Ländern statt. Die bedeutendsten Tagesordnungspunkte dieser Arbeitssitzung waren die Statistik der technischen Unterwegskontrollen im Jahr 2024, die Einsatzplanung für die Jahre 2025/26 und die Qualitätssicherung der ASFINAG gem. § 4 TUK-V.

## Arbeitskreis AdBlue-Manipulation

Die mit der gründlicheren technischen Unterwegskontrolle betrauten Sachverständigen der ASFINAG und der Länder konnten im Jahr 2025, 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 8. Arbeitssitzung der Plattform Lkw-Sicherheit geplante Sitzung des Arbeitskreises AdBlue-Manipulation fand ebenfalls am 15. Mai 2025 statt. Die ASFINAG hielt innerhalb dieses Arbeitskreises eine Präsentation zum Thema mobile Abgasfernmessung. Zur Messung bzw. Analyse der Abgasfahnen von Schwerfahrzeugen im Fließverkehr beschaffte die ASFINAG im zweiten Halbjahr 2024 ein sogenanntes mobiles Emissionsmessfahrzeug („Schnüffelfahrzeug“, „plume chasing“). Mit diesem mobilen Emissionsmessfahrzeug wird hinter dem zu untersuchenden Schwerfahrzeug hergefahren und die betreffende Abgasfahne mittels entsprechender Sensoren, verbaut im Messsystem dieses Emissionsmessfahrzeugs, gemessen bzw. analysiert. Die ASFINAG hat 2025 in Zusammenarbeit mit BMIMI, den Ländern und der TU- Graz die Abgasfahnen von ca. 7 000 Schwerfahrzeugen mit dem mobilen Emissionsmessfahrzeug analysiert und plant im ersten Halbjahr 2026 weitere derartige Messungen. Darüber hinaus hat das BMI über ein Pilotprojekt zur gezielten Vorauswahl von Verdachtsfällen defekter bzw. manipulierter Abgasnachbehandlungssysteme durch OBD-Auslese berichtet.

## Qualitätssicherung

Die Maßnahmen der ASFINAG zur Qualitätssicherung gem. § 4 TUK-V wurden ebenfalls im Rahmen der Plattform Lkw-Sicherheit 2025 präsentiert. 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

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

sicherstellen zu können. Im Jahr 2025 konnte die ASFINAG mit den Bundesländern Burgenland, Kärnten und Tirol wieder gemeinsame Evaluierungstermine durchführen und es gab auch gemeinsame Schwerpunkteinsätze in den Bundesländern mit dem Fokus auf Busse.

Weiters gab es im Frühjahr 2025 in Niederösterreich und dem Burgenland eine vom BMI gemeinsam mit der ELA (Europäische Arbeitsbehörde) initiierte europäische Schwerpunktaktion an zwei Tagen, welche durch die zuständigen Landespolizeidirektionen durchgeführt wurde und an welcher Techniker der ASFINAG sowie der Bundesländer teilnahmen.

Für das Jahr 2026 sind nun 6-8 gemeinsame Evaluierungstermine geplant und in den einzelnen Bundesländern sind gemeinsame Schwerpunkteinsätze mit dem Fokus auf Busse in Planung.

Im Zuge der Weiterentwicklung der technischen Unterwegskontrollen werden österreichweit verstärkt digitale Diagnosegeräte eingesetzt. Diese werden bei den technischen Kontrollen via OBD-Schnittstelle mit der Fahrzeugelektronik verbunden um Fehlerspeichereinträge und sonstige Daten des Emissionskontrollsystems zu analysieren. Softwaremanipulationen der Schwerfahrzeuge können auf diesem Wege nachgewiesen werden, wobei die Analyse der Software hohes technisches Wissen bzw. Verständnis voraussetzt und als sehr zeitintensiv anzusehen ist. Aufgrund der Komplexität der modernen Fahrzeugelektronik wird die ASFINAG 2026 einen fachlichen Austausch in Form einer Veranstaltung mit BMI, BMIMI und den Bundesländern organisieren.

# 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 2025 wurden im Rahmen der Überwachung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Polizei 61 969 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 2025 1 936 545 Arbeitstage an Hand von Auswertungen von Fahrerkarten geprüft und dabei 221 940 Verstöße gegen die Sozialvorschriften festgestellt (Lenkzeit, Ruhezeit, Fahrtunterbrechung, Kontrollgerät-Manipulation/-Missbrauch).

Weiters wurden im Jahr 2025 in den Kalenderwochen 19, 25, 32, 38 und 47 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 1.1.2025 bis 31.12.2025. Die Daten wurden vom BMI an das BMIMI übermittelt.

---

<sup>4</sup> 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 idF der Richtlinie (EU) 2024/846 (ABl. L, 2024/846, 31.5.2024)

## Jahresbericht 2025

### Berichtszeitraum

1. Jänner 2025 bis 31. Dezember 2025

Tabelle 1 Zahl der bei Straßenkontrollen kontrollierten Fahrer nach Zulassungsland und Hauptbeförderungsart

Hauptbeförderungsart	EU / EWR / Schweiz		Drittländer	Insgesamt
	Eigene Staatsangehörige	Fremde Staatsangehörige		
Personenverkehr	176	491	278	<b>945</b>
Güterverkehr	16.190	42.795	2.039	<b>61.024</b>

Tabelle 2 Zahl der bei Straßenkontrollen angehaltenen Fahrzeuge nach Straßenkategorie und Zulassungsland

Land	Autobahnen	Bundes- und Nationalstraßen	Nebenstraßen
AT	7.006	8.104	1.256
BE	38	11	0
BG	1.492	300	24
CY	26	0	0
CZ	1.803	1.322	67
DE	1.282	706	43
DK	50	4	0
ES	633	50	4
EE	108	17	2
FR	59	10	0
FI	10	0	0
UK	12	4	0
EL	390	43	11

Land	Autobahnen	Bundes- und Nationalstraßen	Nebenstraßen
HU	3.270	1.273	96
HR	1.711	424	23
IT	1.459	523	16
IE	27	5	0
LU	18	4	0
LT	2.083	526	27
LV	241	47	4
MT	3	0	0
NL	298	92	5
PT	270	46	0
PL	7.153	1.804	147
RO	4.554	1.048	87
SE	12	1	2
SK	1.697	677	54
SI	3.484	1.409	79
LI	6	7	0
IS	0	0	0
NO	1	1	0
CH	40	11	0
Andere	2.035	224	58
<b>Gesamt</b>	<b>41.271</b>	<b>18.693</b>	<b>2.005</b>

Tabelle 3 Zahl der bei Straßenkontrollen angehaltenen Fahrzeuge nach Art des Fahrtschreibers

Art des Fahrtschreibers	EU / EWR / Schweiz		Drittländer	Insgesamt
	Eigene Staatsangehörige	Fremde Staatsangehörige		
Analog	427	474	183	<b>1.084</b>
Digital	4.539	5.774	1.196	<b>11.509</b>

Art des Fahrtschreibers	EU / EWR / Schweiz		Drittländer	Insgesamt
	Eigene Staatsangehörige	Fremde Staatsangehörige		
Smart	4.169	8.241	497	<b>12.907</b>
Smart Gen. II	7.231	28.797	441	<b>36.469</b>

Tabelle 4 Zahl der bei Straßenkontrollen kontrollierten Arbeitstage nach Zulassungsland und Hauptbeförderungsart

Hauptbeförderungsart	EU / EWR / Schweiz		Drittländer	Insgesamt
	Eigene Staatsangehörige	Fremde Staatsangehörige		
Personenverkehr	4.375	12.509	1.302	<b>18.186</b>
Güterverkehr	507.955	1.393.294	17.110	<b>1.918.359</b>

Tabelle 5 Zahl und Art der bei Straßenkontrollen festgestellten Zuwiderhandlungen  
Personenverkehr (Anhang III RL 2006/22/EG)

Anhang III RL 2006/22 /EG	Art der Zuwider- handlung	EU / EWR / Schweiz		Drittländer	Insgesamt
		Eigene Staatsangehörige	Fremde Staatsangehörige		
B1-B6	Tägliche Lenkzeiten	26	50	10	<b>86</b>
B7-B9	Wöchentliche Lenkzeiten	0	5	0	<b>5</b>
B10-B12	Zweiwöchige Lenkzeiten	0	1	0	<b>1</b>
C1-C3	Fahrtunter- brechung	123	209	16	<b>348</b>
D1-D12	Tägliche Ruhezeit	49	236	85	<b>370</b>
D13-D18	Wöchentliche Ruhezeit	36	122	4	<b>162</b>
G1	Fehlerhafte Funktion des Kontrollgerätes	0	1	3	<b>4</b>
I1-I7	Nachweis Vorlage für den vorgesehenen Zeitraum	79	458	88	<b>625</b>
J1-J2	Kontrollgerät Feststellung mögl. Missbrauch oder Manipulation	0	33	65	<b>98</b>
A1/E1/ F1/ G2-G22/ H1-H9		281	691	61	<b>1.033</b>
	Keine Aufzeichnung andere Arbeiten	11	38	20	<b>69</b>

Tabelle 6 Zahl und Art der bei Straßenkontrollen festgestellten Zuwiderhandlungen  
Güterverkehr (Anhang III RL 2006/22/EG)

Anhang III RL 2006/22 /EG	Art der Zuwider- handlung	EU / EWR / Schweiz		Drittländer	Insgesamt
		Eigene Staatsangehörige	Fremde Staatsangehörige		
B1-B6	Tägliche Lenkzeiten	2.732	18.293	261	<b>21.286</b>
B7-B9	Wöchentliche Lenkzeiten	47	789	5	<b>841</b>
B10-B12	Zweiwöchige Lenkzeiten	312	4.467	5	<b>4.784</b>
C1-C3	Fahrtunter- brechung	8.831	35.702	258	<b>44.791</b>
D1-D12	Tägliche Ruhezeit	5.212	26.856	348	<b>32.416</b>
D13-D18	Wöchentliche Ruhezeit	553	4.278	53	<b>4.884</b>
G1	Fehlerhafte Funktion des Kontrollgerätes	81	216	19	<b>316</b>
I1-I7	Nachweis Vorlage für den vorgesehenen Zeitraum	17.198	38.507	752	<b>56.457</b>
J1-J2	Kontrollgerät Feststellung mögl. Missbrauch oder Manipulation	435	2.178	97	<b>2.710</b>
A1/E1/ F1/ G2-G22/ H1-H9		11.987	32.714	409	<b>45.110</b>
	Keine Aufzeichnung andere Arbeiten	2.006	3.477	61	<b>5.544</b>

# 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

---

<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. 181/2023

Fahrzeug unter keinen Umständen am Straßenverkehr teilnehmen sollte (Mängel mit Gefahr im Verzug GV),

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

# Einsatzstatistik 2025

Die nachfolgend dargestellte Statistik basiert auf den Daten, welche dem Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur für das Jahr 2025 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 2022 – 2024 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. Beispielhaft 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 7 700. Diese Zahl wurde 2025 mit 109 259 anfänglichen Kontrollen bei weitem überschritten. Bei den nachfolgenden gründlicheren technischen Unterwegskontrollen konnten dadurch über 15 900 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 6 600 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 15 900 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 2022 von über 13 700 (SM & GV) auf über 15 900 für das Jahr 2025 gesteigert werden.

Abbildung 1 Anzahl der bei technischen Unterwegskontrollen in den Jahren 2022 – 2025 kontrollierten Fahrzeuge mit schweren Mängeln und Mängeln mit Gefahr im Verzug (SM & GV)

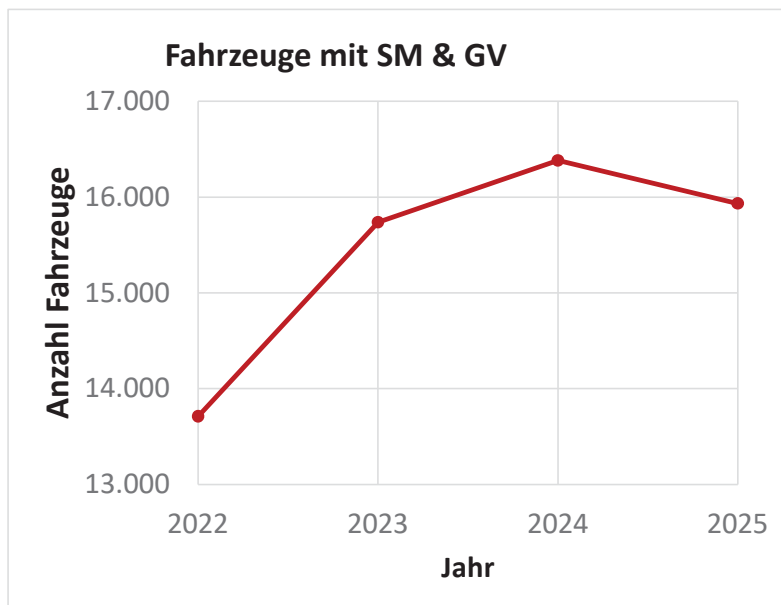


Tabelle 7 Anzahl der Fahrzeuge mit SM & GV für die Jahre 2022 bis 2025

Jahr	Anzahl der Fahrzeuge mit SM & GV
2022	13.710
2023	15.738
2024	16.384
2025	15.934

Abbildung 2 Anzahl der bei technischen Unterwegskontrollen in den Jahren 2022 – 2025 kontrollierten Fahrzeuge mit Mängeln mit Gefahr im Verzug

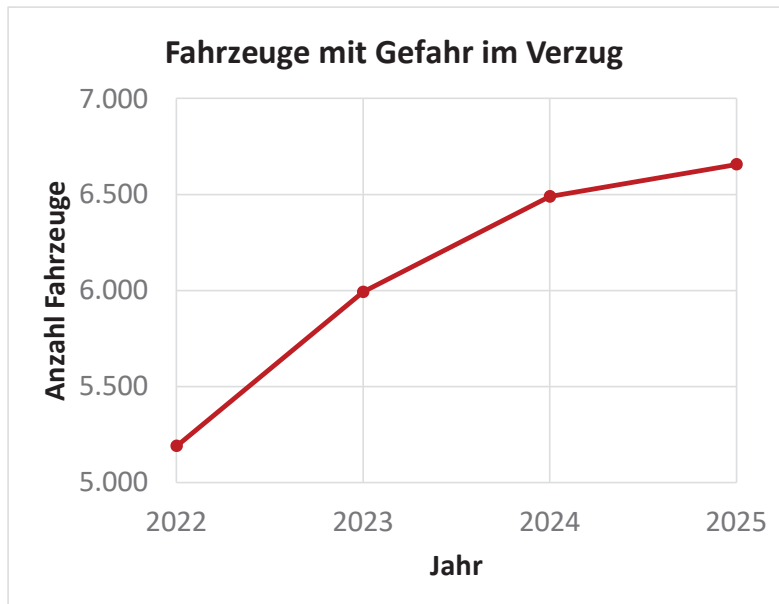


Tabelle 8 Anzahl der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug für die Jahre 2022 bis 2025

Jahr	Anzahl der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug
2022	5.191
2023	5.993
2024	6.490
2025	6.657

Im Jahr 2025 wurden 109 259 anfängliche technische Unterwegskontrollen durch die Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes durchgeführt, wobei diese Kontrollzahl im Jahr 2024 bei 105 128 lag. Die Anzahl der anfänglichen technischen Unterwegskontrollen stieg also von 2024 auf 2025 leicht an. 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. Trotz der dadurch umfassenden und zeitintensiven Schwerverkehrskontrollen konnte unter Beibehaltung der hohen Kontrollqualität die Anzahl der anfänglichen technischen Unterwegskontrollen gesteigert werden.

Im Jahr 2025 wurden des Weiteren 22 975 gründlichere technische Unterwegskontrollen von den geeigneten Prüforganen - das sind die Sachverständigen der Länder und der ASFI-NAG - durchgeführt, wobei diese Zahl im Jahr 2024 bei 24 485 lag. Die Anzahl der gründlicheren technischen Unterwegskontrollen ging also von 2024 auf 2025 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 bewerkstelligen 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 69 % der Fahrzeuge, die im Jahr 2025 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>.

Tabelle 9 Einsatzstatistik der 2025 geprüften Fahrzeuge

	2022	2023	2024	2025
<b>Anfängliche Kontrolle</b>	142.602	132.399	105.128	109.259
<b>Gründlichere Kontrolle</b>	21.772	24.091	24.485	22.975

<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.*

Tabelle 10 Anteile der Mängelarten bei gründlicheren Kontrollen

	2022	2023	2024	2025
<b>Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug</b>	23,84%	24,88%	26,51%	28,97%
<b>Fahrzeuge mit schweren Mängeln</b>	37,93%	39,49%	39,51%	39,51%
<b>Fahrzeuge mit leichten Mängeln</b>	22,29%	21,11%	20,11%	20,87%
<b>Fahrzeuge ohne Mängel</b>	14,74%	13,56%	12,98%	9,77%
<b>Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln</b>	1,20%	0,96%	0,90%	0,87%

Tabelle 11 Mängelaufteilung im Zuge einer gründlicheren Kontrolle – Geprüfte Fahrzeuge aus Österreich

	2022	2023	2024	2025
<b>Gesamt</b>	8.305	8.249	8.163	7.389
<b>Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug</b>	22,32%	21,81%	23,24%	25,81%
<b>Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln</b>	43,09%	43,06%	44,47%	45,64%
<b>Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln</b>	19,67%	19,74%	17,68%	17,47%
<b>Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel</b>	12,66%	13,31%	12,78%	9,37%
<b>Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln</b>	2,25%	2,09%	1,84%	1,72%

Tabelle 12 Mängelaufteilung im Zuge einer gründlicheren Kontrolle – Geprüfte Fahrzeuge aus der EU (ohne Österreich)

	2022	2023	2024	2025
<b>Gesamt</b>	12.700	14.871	15.188	14.456
<b>Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug</b>	24,13%	25,59%	27,15%	29,55%
<b>Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln</b>	34,65%	37,60%	37,08%	36,61%
<b>Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln</b>	24,26%	22,30%	21,75%	23,06%
<b>Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel</b>	16,39%	14,11%	13,58%	10,27%
<b>Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln</b>	0,57%	0,40%	0,44%	0,50%

Tabelle 13 Mängelaufteilung im Zuge einer gründlicheren Kontrolle – Geprüfte Fahrzeuge aus Drittländern

	2022	2023	2024	2025
<b>Gesamt</b>	767	971	1.134	1.130
<b>Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug</b>	35,46%	39,96%	41,45%	42,30%
<b>Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln</b>	36,25%	38,21%	36,33%	36,55%
<b>Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln</b>	17,86%	14,62%	15,61%	15,13%
<b>Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel</b>	10,17%	7,21%	6,26%	6,02%
<b>Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln</b>	0,26%	0,00%	0,35%	0,00%

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Zahl der bei Straßenkontrollen kontrollierten Fahrer nach Zulassungsland und Hauptbeförderungsart .....	13
Tabelle 2 Zahl der bei Straßenkontrollen angehaltenen Fahrzeuge nach Straßenkategorie und Zulassungsland .....	13
Tabelle 3 Zahl der bei Straßenkontrollen angehaltenen Fahrzeuge nach Art des Fahrtschreibers.....	14
Tabelle 4 Zahl der bei Straßenkontrollen kontrollierten Arbeitstage nach Zulassungsland und Hauptbeförderungsart .....	15
Tabelle 5 Zahl und Art der bei Straßenkontrollen festgestellten Zuwiderhandlungen Personenverkehr (Anhang III RL 2006/22/EG) .....	16
Tabelle 6 Zahl und Art der bei Straßenkontrollen festgestellten Zuwiderhandlungen Güterverkehr (Anhang III RL 2006/22/EG) .....	17
Tabelle 7 Anzahl der Fahrzeuge mit SM & GV für die Jahre 2022 bis 2025.....	21
Tabelle 8 Anzahl der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug für die Jahre 2022 bis 2025 .....	22
Tabelle 9 Einsatzstatistik der 2025 geprüften Fahrzeuge .....	23
Tabelle 10 Anteile der Mängelarten bei gründlicheren Kontrollen .....	24
Tabelle 12 Mängelaufteilung im Zuge einer gründlicheren Kontrolle – Geprüfte Fahrzeuge aus Österreich .....	24
Tabelle 13 Mängelaufteilung im Zuge einer gründlicheren Kontrolle – Geprüfte Fahrzeuge aus der EU (ohne Österreich) .....	24
Tabelle 14 Mängelaufteilung im Zuge einer gründlicheren Kontrolle – Geprüfte Fahrzeuge aus Drittländern.....	25



