

# Technische Unterwegskontrollen in den Jahren 2017 & 2018

Bericht des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie

Der vorliegende Bericht basiert auf den bis zum 31. 7. 2017 der Bundesanstalt für Verkehr und ab dem 1. 8. 2017 dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie gem. § 58 Abs. 2b KFG 1967 idF BGBl. I Nr. 67/2016 und § 58a KFG 1967 übermittelten Daten über die in den Berichtsjahren 2017 & 2018 durchgeführten technischen Unterwegskontrollen in Österreich und den Berichten über abgestimmte Kontrollen gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2006/22/EG sowie die durchgeführten Kontrollen der Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr.

Im Jahr 2017 wurden auf dem österreichischen Straßennetz 128.997 Fahrzeuge mit Verdacht auf technische Mängel aus dem Fließverkehr ausgeleitet und an Ort und Stelle im Zuge einer anfänglichen technischen Unterwegskontrolle überprüft; im Jahr 2018 lag diese Zahl bei 160.690. 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 2017 19.629 Fahrzeuge und 2018 20.125 Fahrzeuge einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle zugeführt

Neben den fahrzeugtechnischen Aspekten wurden im Zuge der Straßenkontrollen 2017 die Lenk- und Ruhezeiten von 121.095 Fahrern mit insgesamt 2.039.794 Arbeitstagen, 2018 von 117.247 mit insgesamt 1.968.888 Arbeitstagen kontrolliert, womit die Vorgabe gemäß Artikel 2 der Richtlinie 2006/22/EG überschritten wurde.

## Grundlagen

Gemäß § 58 Abs. 2b KFG 1967 idF BGBl. I Nr. 67/2016 hat die Behörde die erhobenen Daten zur Anzahl der einer Prüfung an Ort und Stelle (= technische Unterwegskontrolle) unterzogenen Nutzfahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen und nach Zulassungsland und unter Angabe der Punkte, die kontrolliert und der Mängel, die festgestellt wurden, dem Landeshauptmann mitzuteilen. Der Landeshauptmann hat die Berichte für das Bundesland zusammenzufassen und halbjährlich jeweils bis zum 31. August und 28. Februar einen Bericht über das vorhergehende Halbjahr der Bundesanstalt für Verkehr (BAV) zur jährlichen Berichterstattung an den Nationalrat und zur Berichterstattung an die Kommission der Europäischen Union zu übermitteln. Mit der 35. KFG-Novelle und der damit einhergehenden Auflösung der BAV mit 1. 8. 2017 sind die Berichte vom Landeshauptmann dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) zu übermitteln. Diese Berichte wurden der BAV bzw. dem BMVIT für die Berichtsjahre 2017 & 2018 in der gemäß Erlass GZ. BMVIT-179.517/0001-II/ST4/2008 vom 21. 2. 2008 festgelegten Form zur Datenübermittlung über technische Unterwegskontrollen zeitgerecht und vollständig übermittelt.

Mit den Änderungen der 34. KFG-Novelle wurden die Anpassungen der österreichischen Rechtsvorschriften vorgenommen, die erforderlich waren, um der Richtlinie 2014/47/EU<sup>1</sup> nachzukommen. In diesem Zuge wurde nicht nur die Unterscheidung zwischen einer anfänglichen technischen Unterwegskontrolle, die von den Organen des öffentlichen Sicherheitsdienstes durchgeführt wird, und einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle, die von den Sachverständigen der Länder und der ASFINAG Maut Service GmbH durchgeführt wird, getroffen, sondern die Erfassung der Prüfberichte auf eine zeitgemäße, dem digitalen Zeitalter entsprechende Basis gestellt. Seit 20. 5. 2018 ist eine elektronische Version des Prüfberichtes online an die im System der wiederkehrenden Begutachtung bewährte Begutachtungsplakettendatenbank zu übermitteln. Die Speicherung und die Auswertung der Daten kann nun zentral in dieser Datenbank erfolgen, was zu merklichen Vereinfachungen in der Verwaltung für Bund und Länder führt. Da diese Umstellungen während des zweijährigen Berichtszeitraums für den Bericht über die technische Unterwegskontrolle an die Europäische Kommission durchgeführt werden mussten, waren die Aufwände für die Auswertung der Daten einmalig für diesen Berichtszeitraum höher. Die Datenauswertung, die bisher teilautomatisiert erfolgte und ab 2019 vollautomatisiert durchgeführt werden kann, musste für den gegenständlichen Berichtszeitraum zu einem großen Teil manuell durchgeführt werden. Deshalb konnte der

---

<sup>1</sup> Richtlinie 2014/47/EU des europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG (ABl. L 127 vom 29. 4. 2014, S 134)

vorliegende Bericht erst zu einem unüblich späten Zeitpunkt vorgelegt werden und es wurde entschieden, die beiden Berichte für 2017 und 2018 an den Nationalrat zusammenzufassen.

Die technischen Unterwegskontrollen wurden in Österreich in den Jahren 2017 & 2018 von technischen Sachverständigen der Länder und der ASFINAG Maut Service GmbH jeweils gemeinsam mit den speziell geschulten Polizeiorganen des BMI gemäß den Vorgaben der Richtlinie 2000/30/EG<sup>2</sup>, der Richtlinie 2010/47/EU<sup>3</sup>, den Empfehlungen der Kommission 2010/378/EU<sup>4</sup> und 2010/379/EU<sup>5</sup> und gemäß den Bestimmungen der §§ 58 und 58a KFG 1967 durchgeführt.

Mit der 35. KFG-Novelle wurde der Bundesminister für Verkehr, 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 Qualitätssicherung im Bereich technischer Unterwegskontrollen und der Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten, der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft zur eigenverantwortlichen Besorgung zu übertragen. Mit der Technische Unterwegskontrollen-Verordnung (BGBl. II Nr. 206/2018) 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 abgestimmter technischer Unterwegskontrollen übertragen.

Zu den europäischen und österreichischen Rechtsvorschriften ist zusammenfassend festzuhalten, dass die Mitgliedstaaten der Union zur Durchführung von technischen Unterwegskon-

---

<sup>2</sup> 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 (ABl. L 203 vom 10.8.2000, S 1)

<sup>3</sup> Richtlinie 2010/47/EU der Kommission vom 5. Juli 2010 zur Anpassung der Richtlinie 2000/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen (ABl. L 173 vom 8. 7. 2010, S 33)

<sup>4</sup> Empfehlung der Kommission vom 5. Juli 2010 zur Mängelbewertung bei der technischen Überwachung gemäß der Richtlinie 2009/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (2010/378/EU, ABl. L 173 vom 8. 7. 2010, S 74)

<sup>5</sup> Empfehlung der Kommission vom 5. Juli 2010 zur Risikobewertung der bei technischen Unterwegskontrollen (von Nutzfahrzeugen) gemäß der Richtlinie 2000/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates festgestellten Mängel (2010/379/EU, ABl. L 173 vom 8. 7. 2010, S 97)

trollen (= 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 in den Jahren 2017 & 2018 durchgeführten technischen Unterwegskontrollen entsprechen bereits im Wesentlichen – seit 20. 5. 2018 vollinhaltlich – den Anforderungen der Richtlinie 2014/47/EU. Die darin enthaltene Differenzierung zwischen anfänglichen und gründlicheren Unterwegskontrollen wurde im vorliegenden Bericht bei der statistischen Auswertung, soweit erfasst und vorhanden, bereits ausgewiesen.

Gemäß Artikel 3 der Richtlinie 2014/47/EU ist unter einer technischen Unterwegskontrolle die unerwartete technische Kontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit eines Nutzfahrzeuges durch die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats oder unter ihrer unmittelbaren Aufsicht zu verstehen. Gemäß Artikel 10 Abs. 1 lit. a) und b) der Richtlinie 2014/47/EU ist sicherzustellen, dass die für eine Kontrolle ausgewählten Fahrzeuge einer anfänglichen technischen Unterwegskontrolle unterzogen werden. Eine anfängliche technische Unterwegskontrolle eines Fahrzeugs beinhaltet jedenfalls eine Sichtprüfung des technischen Zustands des Fahrzeugs. Gemäß Artikel 10 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 2014/47/EU ist sodann ausgehend vom Ergebnis der anfänglichen Unterwegskontrolle vom Prüforgang 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 2010/47/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.

## **Plattform Lkw-Sicherheit**

In den Jahren 2017 & 2018 lag der Schwerpunkt der Tätigkeiten im Rahmen der Plattform Lkw-Sicherheit auf der Überprüfung hinsichtlich der Manipulationen von SCR-Systemen, die in schweren Nutzfahrzeugen zur Reduktion der Stickoxide eingesetzt werden. Experten der TU Wien wurden mit der Entwicklung eines Katalogs von Maßnahmen beauftragt, durch die Fahrzeuge im Rahmen einer technischen Unterwegskontrolle auf solche Manipulationen hin überprüft werden können. Diese Methoden wurden den Sachverständigen der Länder und der ASFINAG zur Verfügung gestellt und in einzelnen Schwerpunktaktionen im Rahmen der technischen Unterwegskontrolle erprobt. Darüber hinaus wurden in einem Pilotprojekt Abgasfernmessungen durchgeführt, die einerseits als Hilfsmittel zur Vorselektion von potenziell manipulierten Fahrzeugen eingesetzt wurden und andererseits einen groben Überblick über die Situation bezüglich Fahrzeugen mit manipulierten SCR-Systemen liefern sollten. Insgesamt wurden 27.025 Fahrzeuge von dem Fernmesssystem erfasst.

Im gemessenen Fahrzeugkollektiv waren die höchst emittierenden 8 % der Fahrzeuge für 50 % der Stickoxidemissionen verantwortlich. Diese Erkenntnis deckt sich mit den Ergebnissen anderer Studien, in denen ebenfalls ein vergleichsweise geringer Anteil der Fahrzeugflotte für einen großen Teil der Emissionen verantwortlich ist. Daraus lässt sich ableiten, dass ein effizientes Fahrzeugprüfsystem, das den Anteil an schlecht gewarteten und manipulierten Fahrzeugen gering hält, nicht nur für die Verkehrssicherheit, sondern auch für die Umweltverträglichkeit von großer Bedeutung ist.

Eine Abschätzung des Anteils der manipulierten Fahrzeuge durch die vorliegenden Messungen ist zwar mit einigen Unsicherheiten behaftet (Korrelation der manipulierten zu den regulären Emissionen, Umlegung auf sämtliche Straßen- und Wetterbedingungen, regionale Unterschiede), die mögliche Bandbreite entspricht jedoch den aus anderen Mitgliedstaaten vorliegenden, mit unterschiedlichen Methoden ermittelten Manipulationsraten von 1 % bis über 20 %.

Jedenfalls konnte die Bedeutung der Kontrollen hinsichtlich der Manipulationen der Emissionsminderungssysteme gezeigt werden; gemeinsam mit Ländern und ASFINAG wurde eine Weiterführung der diesbezüglichen Aktivitäten vereinbart.

Die durch die durchgeführten Messungen und Schwerpunktaktionen gewonnenen Erkenntnisse wurden 2018 im neu gegründeten Arbeitskreis AdBlue-Manipulation vertieft und ausgetauscht. Dabei konnte auch ein praktischer Erfahrungsaustausch mit den verantwortlichen deutschen Behörden durchgeführt werden.

## **Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten**

Im Jahr 2017 wurden im Rahmen der Überwachung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Polizei 121.095 Lenker von Fahrzeugen, die der Personenbeförderung und der Güterbeförderung unterliegen, kontrolliert; im Jahr 2018 waren es 117.247 Lenker. In den Kontrollzahlen sind eigene Staatsangehörige, Mitgliedstaaten und Drittstaaten beinhaltet. Im Zuge dieser Kontrollen wurden im Jahr 2017 2.039.794 Arbeitstage an Hand von Schaublättern und Auswertungen von Fahrerkarten geprüft und dabei 254.527 Verstöße gegen die Sozialvorschriften festgestellt (Lenkzeit, Ruhezeit, Fahrtunterbrechung, Kontrollgerät-Manipulation/-Missbrauch); im Jahr 2018 wurden bei der Prüfung von 1.968.888 Arbeitstagen 186.963 Verstöße festgestellt. Weiters wurden im Jahr 2017 in den Kalenderwochen 7, 19, 30, 37, 41 und 47 und im Jahr 2018 in den Kalenderwochen 9, 15, 20, 30, 38 und 42 abgestimmte Kontrollen gemäß den Vorgaben der

Richtlinie 2006/22/EG<sup>6</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.

## 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 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,
- erhebliche Mängel, die die Fahrzeugsicherheit oder die Umwelt beeinträchtigen oder durch die andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden können, oder andere bedeutendere Unregelmäßigkeiten, oder

---

<sup>6</sup> Richtlinie 2006/22/EG des europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S 35)

- 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,

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 2017 – 2018**

Die nachfolgend dargestellte Statistik basiert auf den Daten, welche der BAV und dem BMVIT für die Jahre 2017 & 2018 gemäß § 58 Abs. 2b bzw. § 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 wurde. Die Zahlen der Jahre 2015 – 2016 sind der leichten Vergleichbarkeit wegen ebenfalls angegeben. Während bis zum Jahr 2016 nur die Anzahl der im Zuge von Schwerpunkteinsätzen einer anfänglichen technischen Unterwegskontrolle unterzogenen Fahrzeuge erfasst wurde, werden seit dem Jahr 2017 im Hinblick auf die Umsetzung der Richtlinie 2014/47/EU alle anfänglichen technischen Unterwegskontrolle durch Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes erfasst. Dadurch ist der Anstieg von 47.010 auf 128.997 geprüfte Fahrzeuge zu erklären.

Berichtsjahr	2015	2016	2017	2018
<b>Anzahl durchgeführter Schwerpunkteinsätze</b>	<b>2.414</b>	<b>2.385</b>	<b>2.362</b>	<b>2.717</b>
<b>Geprüfte Fzge im Zuge einer anfänglichen Kontrolle</b>	<b>55.455</b>	<b>47.010</b>	<b>128.997</b>	<b>160.690</b>
<b>Geprüfte Fzge im Zuge einer gründlicheren Kontrolle</b>	<b>26.155</b>	<b>21.379</b>	<b>19.629</b>	<b>20.125</b>
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug</i>	21,44 %	22,35 %	22,55 %	23,48 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln</i>	35,73 %	36,32 %	36,11 %	36,12 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln</i>	28,78 %	28,74 %	28,04 %	24,56 %
<i>Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel</i>	13,00 %	11,50 %	12,15 %	15,10 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln</i>	1,05 %	1,09 %	1,15 %	0,74 %
<b>Mängelaufteilung nach Herkunftsland</b>				
<b>Geprüfte Fahrzeuge aus Österreich</b>	<b>11.330</b>	<b>9.009</b>	<b>8.471</b>	<b>8.196</b>
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug</i>	16,53 %	16,95 %	17,74 %	19,80 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln</i>	39,06 %	39,82 %	39,92 %	39,86 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln</i>	29,92 %	29,26 %	28,77 %	25,55 %
<i>Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel</i>	12,45 %	11,68 %	11,25 %	13,15 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln</i>	2,04 %	2,30 %	2,31 %	1,63 %
<b>Geprüfte Fahrzeuge aus der EU (ohne Ö)</b>	<b>13.816</b>	<b>11.394</b>	<b>10.386</b>	<b>11.097</b>
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug</i>	25,23 %	26,05 %	25,54 %	25,32 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln</i>	33,08 %	33,42 %	32,99 %	33,31 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln</i>	27,72 %	28,57 %	27,99 %	24,20 %
<i>Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel</i>	13,74 %	11,77 %	13,21 %	17,03 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln</i>	0,23 %	0,19 %	0,27 %	0,14 %
<b>Geprüfte Fahrzeuge aus Drittländern</b>	<b>1.009</b>	<b>976</b>	<b>772</b>	<b>832</b>
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Gefahr im Verzug</i>	30,36 %	29,00 %	34,72 %	34,86 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit schweren Mängeln</i>	30,90 %	37,91 %	36,14 %	37,02 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit leichten Mängeln</i>	29,40 %	26,02 %	20,85 %	19,59 %
<i>Anteil der Fahrzeuge ohne Mängel</i>	9,20 %	6,66 %	8,03 %	8,53 %
<i>Anteil der Fahrzeuge mit Vorschriftsmängeln</i>	0,14 %	0,41 %	0,26 %	0,0 %