

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)

zu dem Paket „Verkehrssicherheit“

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG

KOM(2012) 380 endg.; Ratsdok. 12786/12*

– Drucksache 17/10710 Nr. A.53 –

Stellungnahme gegenüber der Bundesregierung gemäß Artikel 23 Absatz 3 des Grundgesetzes

A. Problem

Der Verordnungsvorschlag steht nicht im Einklang mit dem Verhältnismäßigkeitsprinzip nach Artikel 5 Absatz 4 des EU-Vertrages. Durch den Verordnungsvorschlag entsteht die Gefahr, dass das in Deutschland und anderen Mitgliedstaaten höhere Sicherheitsniveau hinsichtlich der regelmäßigen technischen Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern abgesenkt wird. Er unterscheidet hinsichtlich des Umfangs der technischen Untersuchung auch nicht zwischen dem Gefährdungspotential der unterschiedlichen Fahrzeugklassen. Die in Anhang VI des Verordnungsvorschlags benannten Mindestanforderungen an die Fachkompetenz, Ausbildung und Bescheinigung der Prüfer sind unzureichend und liegen deutlich unter den bisherigen deutschen Vorschriften. Das Erfordernis einer jährlichen Prüfung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ab dem siebten Jahr ist zu weitreichend; eine verpflichtende Einführung der jährlichen Untersuchung in Deutschland wäre unverhältnismäßig. Eine Ermächtigung der Kommission, ohne Beteiligung der Mitgliedstaaten delegierte Rechtsakte zur Änderung von Artikel 2 Absatz 1 (Anwendungsbereich, zu prüfende Fahrzeugarten) und Artikel 5 Absatz 1 und 2 (Prüfdatum und Prüfhäufigkeit) zu erlassen, verstößt gegen Artikel 290 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union, nach dem durch einen delegierten Rechtsakt nur „nicht wesentliche Vorschriften“ geändert werden dürfen. Die mit dem Verordnungsvorschlag vorgeschlagene Definition der Prüfstelle „einschließlich Kfz-Reparaturen“ ist abzulehnen. Die Ausweitung des Anwendungsbereiches auf Kleinkrafträder mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 25 bis 45 km/h in die regelmäßige technische Überwachung ist unverhältnismäßig.

* Von einer Drucklegung der Anlagen des Ratsdokuments wird abgesehen; diese sind im EuDoX unter Ratsdok. 12786/12 abrufbar.

B. Lösung

Ablehnung des Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die regelmäßige technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (KOM(2012) 380 endg.; Ratsdok. 12786/12) in der vorgelegten Form und, sofern absehbar keine Mehrheit für eine Ablehnung des Verordnungsvorschlags zustande kommen sollte, Hinwirken auf maßgebliche Verbesserungen des Verordnungsvorschlags auf europäischer Ebene.

Annahme einer Entschließung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

in Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache 17/10710 Nr. A.53 folgende EntschlieÙung gemäß Artikel 23 Absatz 3 des Grundgesetzes anzunehmen:

- „1. Der Deutsche Bundestag lehnt den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die regelmäßige technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (KOM(2012) 380 endg.; Ratsdok.-Nr. 12786/12) in der vorgelegten Form ab. Sollte absehbar keine Mehrheit für eine Ablehnung des Verordnungsvorschlags zustande kommen, fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auf, in den weiteren Verhandlungen auf europäischer Ebene auf maßgebliche Verbesserungen des Verordnungsvorschlags hinzuwirken.
2. Der Verordnungsvorschlag steht nicht im Einklang mit dem Verhältnismäßigkeitsprinzip nach Artikel 5 Absatz 4 EUV. Die technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sollte von den Mitgliedstaaten oder entsprechenden ermächtigten Stellen unter staatlicher Aufsicht durchgeführt werden. Hiervon geht der Verordnungsvorschlag in Erwägungsgrund 10 selbst aus. Vielmehr stellt die technische Überwachung eine jedem Mitgliedstaat obliegende Tätigkeit dar. Dies kann sich nicht nur auf Vollzugsaufgaben beschränken, sondern muss konsequenterweise auch für die Gesetzgebungskompetenz gelten. Durch den Verordnungsvorschlag wird die Entscheidungsgewalt der Mitgliedstaaten jedoch in mehrfacher Hinsicht eingeengt. Er greift in die hoheitliche Organisationsgewalt der Länder ein, indem er die bisher in dieser Hoheitsgewalt liegende Anerkennung der Überwachungsinstitutionen und deren Beaufsichtigung auf die Prüfung von Bescheinigungen des Erreichens von Mindestanforderungen beschränkt. Der Bundestag bittet die Bundesregierung, sich dafür einzusetzen, dass die Regelungen zur technischen Untersuchung von Fahrzeugen in einer Richtlinie geregelt werden.
3. Durch den Verordnungsvorschlag besteht die Gefahr, dass das in Deutschland und anderen Mitgliedstaaten höhere Sicherheitsniveau hinsichtlich der regelmäßigen technischen Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern abgesenkt wird, sofern darin keine qualitativ anspruchsvollen Mindestanforderungen definiert werden. Die Qualitätsminderung würde sowohl die Prüftiefe als auch die Qualität der Durchführung (Organisation des Prüfwesens, Anforderungen an Prüfer) betreffen. Der Verordnungsvorschlag sieht nicht mehr die explizite Möglichkeit vor, strengere nationale Standards zu bestimmen, die über die Mindestanforderungen des Verordnungsvorschlags hinausgehen. Nicht zuletzt aufgrund unterschiedlicher Straßenverkehrsverhältnisse in den einzelnen Mitgliedstaaten sind unterschiedlich hohe Anforderungen an die Regelungen zur technischen Überwachung geboten. Der Bundestag bittet deshalb die Bundesregierung, sich dafür einzusetzen, dass die Regelungen zur technischen Untersuchung von Fahrzeugen auch weiterhin in einer Richtlinie geregelt werden. Ziel muss es sein, dass die Mitgliedstaaten ermächtigt bleiben, strengere Anforderungen an die regelmäßige technische Überwachung von Kfz und Kfz-Anhängern beizubehalten, zu entwickeln und einzuführen. Für den Fall, dass der Erlass einer Verordnung nicht vermeidbar ist, sollte die Bundesregierung darauf hinwirken, dass die Regelungen das erreichte Niveau der Verkehrssicherheit bei höher entwickelten Systemen der Fahrzeugüberwachung wie in Deutschland nicht infrage stellen. Die bewährte Regelung, die den Mitgliedstaaten die Möglichkeit einräumt, über Mindeststandards hinaus höhere und zusätzliche Anforderungen an die periodische Fahrzeugüberwachung zu stellen, muss in der geplanten Neufassung der Rechtsvorschrift in jedem Fall beibehalten werden.

4. Der Verordnungsvorschlag unterscheidet hinsichtlich des Umfangs der technischen Untersuchung nicht zwischen dem Gefährdungspotential der unterschiedlichen Fahrzeugklassen. In Deutschland ist für schwere Nutzfahrzeuge, die regelmäßig hohe Laufleistungen aufweisen oder unter erschwerten Bedingungen eingesetzt werden, zwischen den jährlichen Hauptuntersuchungen eine Prüfung besonders verschleiß- oder reparaturanfälliger Baugruppen vorgeschrieben. Die hierzu vorliegenden Feststellungen von technischen Mängeln unterstreichen die Notwendigkeit dieser Sicherheitsprüfungen an besagten Fahrzeugen. Dies gilt auch für Kraftomnibusse zur Personenbeförderung, die älter als 12 Monate sind. Diese müssen ab dem zweiten Zulassungsjahr zusätzlich zu Hauptuntersuchungen im Abstand von 6 Monaten und ab dem vierten Zulassungsjahr zusätzlich im Abstand von 3 Monaten eine Sicherheitsprüfung (SP) nachweisen. Eine entsprechende Vorschrift fehlt in dem Verordnungsvorschlag vollständig. Der Bundestag bittet die Bundesregierung deshalb, sich außerdem dafür einzusetzen, dass die bisher im Bundesgebiet bestehende Sicherheitsprüfung für schwere Nutzfahrzeuge beibehalten wird.
5. Die in Anhang II Nummer 3 des Verordnungsvorschlages aufgelisteten Positionen, auf die sich die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung unter Anwendung der aufgeführten Mindeststandards und -methoden mindestens zu erstrecken hat, werden den wissenschaftlichen Erkenntnissen aus Verkehrsunfalluntersuchungen nicht gerecht. Insbesondere muss den Reifen als Bindeglied zwischen Fahrzeug und Straße mehr Beachtung geschenkt werden. Dabei ist vor allem das Reifenalter von Bedeutung. Die technischen Eigenschaften der Reifen können sich im Laufe der Jahre erheblich negativ verändern, selbst wenn der Reifen keine äußerlich sichtbaren Mängel (wie bspw. zu geringe Profiltiefe oder Risse) aufweist. Angebracht erscheint daher die ausdrückliche Festlegung eines Höchstalters für Reifen, wobei eine Grenze von etwa neun bis zehn Jahren angemessen erscheint. Der Vorschlag sollte dahingehend überprüft und nachgebessert werden. Der Bundestag bittet die Bundesregierung vor diesem Hintergrund, auch die nationalen Regelungen einer Prüfung zu unterziehen.
6. Die in Anhang VI des Verordnungsvorschlags benannten Mindestanforderungen an die Fachkompetenz, Ausbildung und Bescheinigung der Prüfer sind unzureichend und liegen deutlich unter den bisherigen deutschen Vorschriften. Die Erfüllung von Mindestanforderungen bei der Ausbildung darf nicht zu einer automatischen Gleichwertigkeit bei Aufnahme der Tätigkeit als Prüfer in einem anderen Mitgliedstaat führen. Hier ist der Vorschlag dahingehend nachzubessern, dass es den Mitgliedstaaten überlassen bleibt, hinsichtlich der Mindestanforderung an die Prüfer das heute im jeweiligen Mitgliedstaat gewählten System der periodischen Fahrzeugüberwachung beizubehalten.
7. Die in Artikel 5 des Verordnungsvorschlags vorgeschlagenen Prüffristen sind abzulehnen, soweit diese über die derzeit in Deutschland geltenden Prüffristen hinaus für viele Fahrzeugarten ab dem siebten Jahr eine jährliche Untersuchung vorsehen. Das Erfordernis der jährlichen Prüfung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ab dem siebten Jahr ist zu weitreichend. Ohne zusätzlichen Nutzen verursacht es zusätzliche Kosten und Zeitaufwand für Fahrzeughalter. Die von der Europäischen Kommission vorgelegten Unterlagen zeigen zumindest für Deutschland keinen deutlichen Gewinn an Verkehrssicherheit durch eine jährliche Untersuchung. Die verpflichtende Einführung der jährlichen Untersuchung in Deutschland wäre deshalb unverhältnismäßig. Der Verkürzung der Prüffristen auf ein Jahr für Fahrzeuge ab dem siebten Zulassungsjahr erfolgt zudem ohne sachliche Notwendigkeit. Unbestritten ist, dass mit steigendem Alter die Mängel an Fahrzeugen zunehmen. Eine vertretbare

Kosten-Nutzen-Relation bezüglich der Verringerung der Zahl von Verkehrstoten und -verletzten durch die Erhöhung der Prüfintervalle wird bezweifelt und bedarf der intensiven Überprüfung. Hinzu kommt, dass nur ein geringer Anteil der Verkehrsunfälle auf technische Mängel zurückzuführen ist. Die vorgeschlagene Prüffrist ab dem siebten Jahr ist abzulehnen.

8. Der Bundestag begrüßt den von der Europäischen Kommission anerkannten Grundsatz, dass die technische Überwachung eine hoheitliche Aufgabe ist. Mit diesem Grundsatz ist jedoch Artikel 17 des Verordnungsvorschlags nicht vereinbar, durch den die Kommission ermächtigt wird, ohne Beteiligung der Mitgliedstaaten delegierte Rechtsakte zur Änderung von Artikel 2 Absatz 1 (Anwendungsbereich, zu prüfende Fahrzeugarten) und Artikel 5 Absatz 1 und 2 (Prüfdatum und Prüfhäufigkeit) zu erlassen. Bei diesen Artikeln handelt es sich um wesentliche Vorschriften, die nur mit Beteiligung der Mitgliedstaaten geändert werden dürfen. Insofern verstößt der Vorschlag gegen Artikel 290 AEUV, nach dem durch einen delegierten Rechtsakt nur „nicht wesentliche Vorschriften“ geändert werden dürfen. Der Bundestag bittet die Bundesregierung, sich bei den Verhandlungen für eine EU-rechtskonforme Anpassung von Artikel 17 einzusetzen.
9. Der Bundestag fordert von der Bundesregierung, dass sie sich für ein Fortbestehen der formalen Trennung zwischen der Fahrzeug-Prüfung und der Reparatur einsetzt. Die mit dem Verordnungsvorschlag vorgeschlagene Definition der Prüfstelle „einschließlich Kfz-Reparaturen“ wird abgelehnt. Durch eine Aufhebung der in Deutschland erfolgreich praktizierten Trennung von hoheitlicher Prüfung des ordnungsgemäßen Zustands des Fahrzeugs und der fachkundigen Reparatur sollte beibehalten werden, damit es zu keiner Kollision zwischen den wirtschaftlichen Interessen der Fachwerkstatt und der unabhängigen Hauptuntersuchung kommen kann.
10. Die Ausweitung des Anwendungsbereiches auf Kleinkrafträder mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 25 bis 45 km/h in die regelmäßige technische Überwachung lehnt der Bundestag als unverhältnismäßig ab. Das hierzu im Verordnungsvorschlag angeführte Nutzenpotenzial ist nicht stimmig; dies ist durch eine Stellungnahme der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zum Verordnungsvorschlag bestätigt worden. Die Pläne der Europäischen Kommission, künftig auch diese Fahrzeuge regelmäßig einer technischen Überprüfung zu unterziehen, bedeuten immensen bürokratischen Aufwand angesichts der 1,5 Millionen Kleinkrafträder, die in Deutschland fahren. Dieser Aufwand ist nicht zu rechtfertigen, da eine Steigerung der Verkehrssicherheit durch diese Maßnahme nicht zu erwarten ist. Schließlich ist der Anteil an Verkehrsunfällen, der durch technische Mängel an Fahrzeugen dieser Klassen verursacht wird, verschwindend gering und steht in keinem Verhältnis zum bürokratischen Aufwand und den zu erwartenden Belastungen.“

Berlin, den 17. April 2013

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Dr. Anton Hofreiter
Vorsitzender

Gero Storjohann
Berichterstatler

Bericht des Abgeordneten Gero Storjohann

I. Überweisung

Die Vorlage auf **Drucksache 17/10710 Nr. A.53** wurde am 17. September 2012 gemäß § 93 der Geschäftsordnung an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz und an den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Ziel des Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die regelmäßige technische Überwachung von Kfz und Kfz-Anhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG ist die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, die Halbierung der Zahl der Verkehrstoten bis 2020, der Erhalt der Verkehrstüchtigkeit auch älterer Fahrzeuge, die Harmonisierung der bestehenden Vorschriften und die Verringerung der Emissionen durch unzureichend gewartete Fahrzeuge. Inhaltliche Schwerpunkte sind die Einbeziehung weiterer Fahrzeugarten in die regelmäßige technische Überwachung, die Verkürzung der Prüfzeiten für Pkw und Krafträder ab dem siebten Zulassungsjahr auf ein Jahr, Vorgaben für Prüfer, Prüfstellen-Ausstattungen, Prüfmethoden, Vorgaben zur zentralen Erfassung der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen sowie von Informationen über den Kilometerstand der Fahrzeuge, Regeln über den wirksamen Informationsaustausch zwischen den Mitgliedsstaaten und den Prüfinstitutionen und den Vollzugsbehörden sowie Maßnahmen zur Entfernung von besonders emissionsintensiven Fahrzeugen aus den Fahrzeugflotten.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz** hat die Vorlage auf Drucksache 17/10710 Nr. A.53 in seiner 80. Sitzung am 7. November 2012 beraten und empfiehlt deren Kenntnisnahme. Die Entschließungsanträge der Fraktionen der CDU/CSU und FDP auf Ausschussdrucksache 17(10)1058 (=Ausschussdrucksache 17(15)429), der Fraktion der SPD auf Ausschussdrucksache 17(10)1059 (=Ausschussdrucksache 17(15)443) und der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP auf Ausschussdrucksache 17(10)1098 (=Ausschussdrucksache 17(15)472) hat er zur Kenntnis genommen.

Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat die Vorlage in seiner 75. Sitzung am 7. November 2012 beraten und empfiehlt dazu einstimmig die Annahme des Entschließungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP auf Ausschussdrucksache 17(21)1309 (=Ausschussdrucksache 17(15)472) sowie Kenntnisnahme der Vorlage.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die Vorlage in seiner 88. Sitzung am 12. Dezember 2012 beraten.

Die Fraktionen der CDU/CSU und FDP hatten für die 79. Sitzung am 17. Oktober 2012 (in der die Beratung der Vorlage vertagt wurde) einen Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 17(15)429) eingebracht, die Fraktion der SPD hatte für diese Sitzung ebenfalls einen Entschließungsantrag vorgelegt (Ausschussdrucksache 17(15)443). Für die 83. Sitzung am 7. November 2012 (in der die Vorlage ebenfalls vertagt wurde) hatten die Fraktionen CDU/CSU, SPD und FDP einen Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 17(15)472) vorgelegt, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung ergibt.

Die Vorlage wurde in der 88. Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 12. Dezember 2012 gemeinsam mit dem Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 2010/2011 (Drucksache 17/10600), mit dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (Ratsdok. 12803/12) und dem Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG (Ratsdok. 12809/12) beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** betonte das Anliegen, nicht nur die Zahl der Toten, sondern auch die Zahl der Schwerverletzten im Straßenverkehr zu reduzieren. Sie sprach sich dafür aus, die Trennung von Prüfung und Reparatur aufrecht zu erhalten und lehnte eine unbefristete Befugnis der Kommission zum Erlass delegierter Rechtsakte ebenso ab wie Eingriffe in die nationale Datenspeicherung.

Die **Fraktion der SPD** äußerte, bei den Vorschlägen der EU-Kommission für eine stärkere Reglementierung der Untersuchung des technischen Zustands von Kraftfahrzeugen sehe sie große Probleme. Sie sprach sich insbesondere dafür aus, das bewährte deutsche System der Trennung von Prüfung und Reparatur zu erhalten; anderenfalls drohten Interessenkonflikte bei den Prüfern und Werkstätten.

Die **Fraktion der FDP** unterstrich im Hinblick auf das EU-Paket „Verkehrssicherheit“ die Bedeutung der Beachtung der Verhältnismäßigkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen. Die Forderung nach einer jährlichen Hauptuntersuchung für alle Fahrzeuge, die älter als sechs Jahre seien, halte sie für überzogen.

Die **Fraktion DIE LINKE**. führte aus, bezüglich der Hauptuntersuchung von Fahrzeugen sei auch sie für eine möglichst strikte Trennung von Prüfung und Reparatur im Interesse des Verbraucherschutzes. Eine Herabsetzung des Prüfintervalls bringe nichts und koste nur mehr Geld.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** betonte, bei der Fahrzeuguntersuchung dürften europäische Vorgaben

nicht zu einer Harmonisierung nach unten führen, sondern es müsse möglich bleiben, über Mindeststandards hinauszugehen. Das bisherige deutsche Prüfintervall sehe sie als ausreichend an.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und FDP auf Ausschussdrucksache 17(15)472 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Kenntnis der Unterrichtung auf Drucksache 17/10710 Nr. A.53 angenommen. (Die Entschließungsanträge Ausschussdrucksache 17(15)429) und Ausschussdrucksache 17(15)443 wurden im Hinblick auf den gemeinsamen Entschließungsantrag der Fraktion der CDU/CSU, SPD und FDP nicht mehr zur Abstimmung gestellt).

Berlin, den 17. April 2013

Gero Storjohann
Berichterstatter



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 23. Juli 2012 (24.07)
(OR. en)**

12786/12

**Interinstitutionelles Dossier:
2012/0184 (COD)**

**TRANS 249
CODEC 1954**

VORSCHLAG

der Europäischen Kommission
vom 13. Juli 2012

Nr. Komm.dok.: COM(2012) 380 final

Betr.: Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG

Die Delegationen erhalten in der Anlage den mit Schreiben von Herrn Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, an den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union, Herrn Uwe CORSEPIUS, übermittelten Vorschlag der Europäischen Kommission.

Anl.: COM(2012) 380 final



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 13.7.2012
COM(2012) 380 final

2012/0184 (COD)

Paket "Verkehrssicherheit"

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und
Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG**

(Text von Bedeutung für den EWR)

{SWD(2012) 206 final}

{SWD(2012) 207 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

- Gründe und Ziele des Vorschlags

Mit diesem Vorschlag sollen aktualisierte harmonisierte Vorschriften für die technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern festgelegt werden, um für mehr Straßenverkehrssicherheit und einen besseren Umweltschutz zu sorgen.

Der Vorschlag soll dazu beitragen, die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2020 zu halbieren, wie in den Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011 -2020¹ vorgesehen. Ferner soll er zur Verringerung der Emissionen im Straßenverkehr beitragen, die auf die unzureichende Wartung von Fahrzeugen zurückgehen.

- Allgemeiner Hintergrund

Bevor ein Fahrzeug in Verkehr gebracht werden darf, muss es alle einschlägigen Anforderungen für die Typ- oder Einzelgenehmigung erfüllen, damit hinsichtlich der Sicherheits- und Umweltschutzstandards ein optimales Niveau gewährleistet ist. Jeder Mitgliedstaat muss jedem Fahrzeug, das eine europäische Typgenehmigung auf der Grundlage der vom Fahrzeughersteller ausgestellten Übereinstimmungsbescheinigung erhalten hat, die Erstzulassung erteilen. Diese Zulassung bildet die amtliche Genehmigung zum Betrieb auf öffentlichen Straßen; zugleich werden mit ihr die verschiedenen Fristen für die Erfüllung der verschiedenen Anforderungen an das Fahrzeug in Kraft gesetzt.

Nach der Zulassung müssen Fahrzeuge im Straßenverkehr regelmäßigen Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen unterzogen werden. Durch diese Prüfungen soll sichergestellt werden, dass am Straßenverkehr teilnehmende Fahrzeuge verkehrstüchtig und sicher bleiben und keine Gefahr für den Fahrer oder andere Verkehrsteilnehmer darstellen. Fahrzeuge werden deshalb auf die Erfüllung bestimmter Anforderungen geprüft, z. B. im Hinblick auf Sicherheit und Umweltschutz sowie die Nachrüstung. Aufgrund ihrer regelmäßigen intensiven Nutzung hauptsächlich zu gewerblichen Zwecken werden Fahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen und Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen zusätzlich fallweise technischen Unterwegskontrollen unterzogen, durch die zu jeder Zeit und an jedem Ort der EU überprüft werden kann, ob sie den Umweltvorschriften und technischen Vorschriften entsprechen.

Es kann vorkommen, dass ein Fahrzeug während seiner Lebensdauer aufgrund eines Eigentümerwechsels oder seiner Verbringung in einen anderen Mitgliedstaat zur ständigen Nutzung erneut zugelassen werden muss. Ferner sollten Vorschriften für das Verfahren für die Zulassung von Fahrzeugen eingeführt werden, damit sichergestellt wird, dass Fahrzeuge, von denen eine unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit ausgeht, nicht auf der Straße verwendet werden. Im Rahmen der technischen Überwachung werden die Funktionsweise von Sicherheitsbauteilen, die Umweltbilanz und die Übereinstimmung eines Fahrzeugs mit seiner Genehmigung überprüft.

¹ KOM(2010) 389 endgültig.

- Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet

Die im bestehenden Rechtsrahmen für die Straßenverkehrssicherheit verankerten Anforderungen hinsichtlich der technischen Überwachung², Unterwegskontrollen³ und der Vorschriften für die Zulassung von Fahrzeugen⁴ werden in das Paket „Verkehrssicherheit“ übernommen.

Im Vergleich zu den bestehenden Rechtsvorschriften zur technischen Überwachung werden der Anwendungsbereich des bestehenden Systems auf neue Fahrzeugklassen einschließlich Motorrädern und die für ältere Fahrzeuge geltende Prüfhäufigkeit auf Fahrzeuge mit hohem Kilometerstand ausgeweitet. In dem Vorschlag sind ferner neue Anforderungen für mehrere Bereiche im Zusammenhang mit Prüfstandards und –qualität, insbesondere für Prüfgeräte, Fähigkeiten und Ausbildung des Prüfpersonals, sowie für die Überwachung des Prüfsystems vorgesehen.

- Kohärenz mit anderen Politikbereichen und Zielen der Europäischen Union

Die vorgeschlagene Verordnung steht in Einklang mit dem wie im Weißbuch über die Verkehrspolitik⁵ dargelegten Ziel der EU, die Straßen sicherer zu machen; sie dient der Umsetzung der Strategie für sicherere Fahrzeuge, die Teil der Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011 - 2020 bildet.

Außerdem tragen – was die Umweltaspekte des Vorschlags betrifft – die geplanten Anforderungen dazu bei, die Emissionen von CO₂ und anderen Luftschadstoffen durch Kraftfahrzeuge zu reduzieren; damit stehen sie in Einklang mit der europäischen Strategie für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge⁶ sowie mit der integrierten Strategie für Energie und Klimaschutz⁷, der sogenannten „Strategie 20-20-20“ und tragen auch dazu bei, die Luftqualitätsziele der Richtlinie 2008/50/EG⁸ zu erreichen.

Schließlich steht der Vorschlag in Einklang mit den Empfehlungen zur Wiederbelebung des Binnenmarktes, die im Monti-Bericht vom Mai 2010⁹ hinsichtlich des Abbaus bürokratischer Hürden bei der grenzüberschreitenden Mitnahme von Gebrauchtwagen abgegeben wurden.

² Richtlinie 2009/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. L 141 vom 6.6.2009, S. 12).

³ 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, geänderte Fassung (ABl. L 203 vom 10.8.2000, S. 1).

⁴ Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57).

⁵ KOM(2011) 144 endgültig.

⁶ KOM(2010) 186 endgültig.

⁷ KOM(2008) 30 endgültig.

⁸ Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (ABl. L 152 vom 11.6.2008, S. 1).

⁹ http://ec.europa.eu/bepa/pdf/monti_report_final_10_05_2010_de.pdf.

2. ERGEBNISSE DER KONSULTATIONEN DER INTERESSIERTEN KREISE UND DER FOLGENABSCHÄTZUNGEN

- Konsultation interessierter Kreise

Konsultationsverfahren

Bei der Erarbeitung der vorgeschlagenen Verordnung konsultierte die Kommission die Interessengruppen auf verschiedene Weise:

- allgemeine Internetkonsultation zu allen Aspekten der vorgeschlagenen Verordnung;
- Konsultation von Sachverständigen und Interessenträgern auf Workshops;
- Durchführung einer Studie über künftige Möglichkeiten zur Durchsetzung der technischen Überwachung in der Europäischen Union, um mögliche Maßnahmen zu ermitteln und ein Instrument für eine Kosten-Nutzen-Analyse der Wirkung der technischen Überwachung zu entwickeln.

Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Bei der Internetkonsultation wurden seitens der Interessengruppen mehrere Fragen aufgeworfen. Die Folgenabschätzung, die der vorgeschlagenen Verordnung beiliegt, enthält einen umfassenden Bericht über die angesprochenen grundlegenden Aspekte und legt dar, wie sie berücksichtigt wurden.

Vom 29 Juli 2010 bis 24 September 2010 wurde eine öffentliche Konsultation über das Internet durchgeführt. Es gingen 9 653 Rückmeldungen von Bürgerinnen und Bürgern, Behörden der Mitgliedstaaten, Lieferanten von Ausrüstungsteilen, Prüfstellen, Werkstattverbänden und Fahrzeugherstellern bei der Kommission ein.

Die Ergebnisse der Befragung sind abrufbar unter: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/take-part/public-consultations/pti_en.htm.

- Einholung und Nutzung von Expertenwissen

Relevante wissenschaftliche/fachliche Bereiche

Im Rahmen des Vorschlags mussten verschiedene Optionen sowie die damit zusammenhängenden wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Auswirkungen beurteilt werden.

Methodik

Die Auswirkungen der verschiedenen Optionen wurden mittels einer Studie untersucht, die von einem externen Beratungsunternehmen (Europe Economics) durchgeführt wurde; hierfür wurden mehrere wissenschaftliche Studien und Bewertungsberichte herangezogen, insbesondere als Quellen für Modelle und Daten zur Monetarisierung von Kosten und Nutzen der verschiedenen Optionen. Zu den am intensivsten genutzten Studien gehören Folgende:

- Der Bericht der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament 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 – Berichtszeiträume 2005–2006 und 2007–2008¹⁰,
- AUTOFORE (2007),
- „MOT Scheme Evidence-base“, Department of Transport (Verkehrsministerium des Vereinigten Königreichs) (UK, 2008),
- DEKRA-Verkehrssicherheitsreport 2008 – Strategien zur Unfallvermeidung auf den Straßen Europas,
- DEKRA-Verkehrssicherheitsreport LKW 2009,
- DEKRA-Verkehrssicherheitsreport Motorrad 2010,
- TÜV-Reporte 2009 / 2010.

Form der Veröffentlichung der Stellungnahmen

Alle abgeschlossenen und genehmigten Forschungsberichte sind bereits auf der Website der GD Mobilität und Verkehr verfügbar oder werden noch dort eingestellt.

- Folgenabschätzung

Für die Hauptaspekte der vorgeschlagenen Verordnung wurden folgende Optionen in Erwägung gezogen:

- (a) Als Referenzszenario, mit dem die Wirkung der anderen Optionen verglichen wird, dient die Option „Keine Änderung der bisherigen Politik“. Bei dieser Option würde der derzeitige EU-Rechtsrahmen beibehalten. Auch würde sie keine kurzfristige Anpassung des technischen Anhangs der Richtlinie 2009/40/EG erfordern, da der Anhang kürzlich im Rahmen des Komitologieverfahrens geändert wurde (durch die Richtlinie 2010/48/EU)¹¹. Umfang und Häufigkeit der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen würden sich daher nicht ändern und keine weiteren Maßnahmen in Zusammenhang mit dem Informationsaustausch würden verabschiedet. Es gäbe weiterhin keinen Rahmen für den Datenaustausch.
- (b) Der „Ansatz unverbindlicher Regelungen“ (Soft Law) würde in einer besseren Umsetzung der bestehenden Rechtsvorschriften und einer besseren Überwachung ihrer Anwendung bestehen. Bei dieser Option würden keine neuen Rechtsvorschriften eingeführt, sondern die Kommission würde neue und verstärkte Anstrengungen unternehmen, um die Prüfungs- und

¹⁰ KOM(2010) 754 endgültig.

¹¹ ABl. L 173 vom 8.7.2010, S. 47.

Durchsetzungsstandards zu verbessern und Maßnahmen ergreifen, um Anreize zum Datenaustausch zu bieten.

- (c) Der „legislative Ansatz“ würde aus zwei Komponenten bestehen.
- Zur Erhöhung der Sicherheit von Fahrzeugen im Straßenverkehr sollen zum einen die Mindeststandards der EU für die regelmäßige technische Überwachung und unangekündigte technische Unterwegskontrollen angehoben und verbindliche Standards festgelegt werden. Dies ist unerlässlich, um Lücken im System zu vermeiden, durch die die Wirksamkeit der Durchsetzung der technischen Überwachung insgesamt verringert würde.
 - Damit die erforderlichen Daten für die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung bzw. die aus der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung hervorgehenden Daten bereitgestellt werden können, würde eine zweite Komponente des Gesamtsystems darin bestehen, in einer zweiten Phase eventuell ein EU-weit harmonisiertes System für den Datenaustausch einzurichten, in dem bestehende Datenbanken verknüpft werden, und Folgendes gewährleistet ist:

der Zugang aller Prüfstellen zu den Daten auf Ebene der Übereinstimmungsbescheinigung und den Daten über elektronische Sicherheitssysteme (wie ABS¹², ESC¹³, Airbags usw.);
der Austausch von Prüfergebnissen zwischen den Mitgliedstaaten mit Zugangsmöglichkeit der wichtigsten Vollzugsbehörden zum System;
die Berichterstattung über die Prüfergebnisse – und vor allem die abgelesenen Kilometerstände – durch die Prüfstellen gegenüber nationalen und europäischen Behörden zu Vollzugs- und statistischen Zwecken.

In mehreren Mitgliedstaaten werden die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen von einer großen Zahl ermächtigter privater Prüfstellen durchgeführt. Damit für einen einheitlichen Ansatz gesorgt werden kann, sollten in den Rechtsvorschriften bestimmte gemeinsame Verfahren, z. B. hinsichtlich der Mindestfristen und der Art der weiterzuleitenden Informationen, festgelegt werden.

Aus der Folgenabschätzung ergab sich jedoch, dass eine Kombination aus unverbindlichen Regelungen („Soft Law“) und verbindlichen Vorschriften vorteilhaft wäre. Deshalb wurden die ursprünglich in der Folgenabschätzung ins Auge gefassten unverbindlichen Regelungen in die Rechtsvorschriften übernommen.

3. RECHTLICHE ASPEKTE DES VORSCHLAGS

- Zusammenfassung des Vorschlags

Die Prüfstellen sollen Zugang zu den technischen Informationen haben, die zur Durchführung der – sich auch auf die elektronischen Sicherheitsbauteile wie ABS oder ESC erstreckenden – Prüfungen erforderlich sind. Die Hersteller sollen Zugang zu diesen Informationen gewähren, wie es auch bereits bei den Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge der Fall ist.

¹² Antiblockiersystem.

¹³ Elektronisches Fahrdynamik-Regelsystem.

Die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung wird ausgeweitet auf zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge, leichte Kraftfahrzeuganhänger bis 3,5 t und Zugmaschinen mit einer bauartbedingten Geschwindigkeit über 40 km/h. Was das Alter des Fahrzeugs und die Jahreskilometerfahrleistung betrifft, so werden ältere Kraftfahrzeuge häufiger und Kraftfahrzeuge mit hohem Kilometerstand jährlich geprüft, wie es bereits bei Taxis und Krankenwagen der Fall ist. Ein Zeitfenster von vier Monaten, innerhalb dessen die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung durchzuführen ist, wird Bürgern und Unternehmen ausreichende Flexibilität bieten.

Die zur Prüfung zu verwendende Ausrüstung soll bestimmten Mindestanforderungen genügen und eine effiziente Durchführung der beschriebenen Prüfverfahren ermöglichen. Festgestellte Mängel sollten nach harmonisierten Regeln hinsichtlich ihres Risikos für die Straßenverkehrssicherheit beurteilt werden.

Die Prüfer, die die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung durchführen, sollen über bestimmte Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen und ordnungsgemäß ausgebildet sein. Die Prüfer dürfen sich in keinem Interessenkonflikt befinden, insbesondere in Bezug auf wirtschaftliche, persönliche oder familiäre Verbindungen mit dem Inhaber der Zulassungsbescheinigung. Die von ermächtigten privaten Stellen durchgeführten Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen sollen einer Aufsicht unterliegen.

Die Ergebnisse der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen einschließlich der Informationen über den Kilometerstand der Fahrzeuge sollen in nationalen Registern erfasst werden, wodurch Kilometerstands Fälshungen leichter festgestellt werden können. Auch sollten Kilometerstands Fälshungen systematischer als strafbarer Verstoß eingestuft werden.

In mehreren Mitgliedstaaten werden die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen von einer großen Zahl ermächtigter privater Prüfstellen durchgeführt. Für einen wirksamen Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten sollten einzelstaatliche Kontaktstellen benannt und bestimmte gemeinsame Verfahren zumindest hinsichtlich der Fristen und der Art der zu übermittelnden Informationen festgelegt werden.

Die Kommission soll ermächtigt werden, die Verordnung im Wege delegierter Rechtsakte zu ändern, um gegebenenfalls der Weiterentwicklung der EU-Typgenehmigungsvorschriften für die einzelnen Kraftfahrzeugklassen Rechnung zu tragen und die Anhänge an den technischen Fortschritt anzupassen. Dazu zählen u. a. auf modernen Abgasnachbehandlungssystemen basierende alternative Prüfverfahren zur Überprüfung der Einhaltung der Grenzwerte für im Betrieb ausgestoßene NO_x- und Partikelemissionen, die sich derzeit noch in der Entwicklung befinden.

- Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für diesen Vorschlag ist Artikel 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV).

- Subsidiaritätsprinzip

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Union fällt.

Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten aus folgendem Grund nicht ausreichend verwirklicht werden: die technischen Vorschriften für die technische

Überwachung wurden auf Unionsebene auf einem Mindestniveau festgelegt, und ihre Umsetzung durch die Mitgliedstaaten hat zu einer Vielzahl unterschiedlicher Vorschriften innerhalb der Union geführt, die sich nachteilig auf die Straßenverkehrssicherheit und auf den Binnenmarkt auswirkt.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

- Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Aus der Folgenabschätzung geht hervor, dass der Vorschlag dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entspricht, da er mit der Verbesserung der Qualität und der Intensivierung der technischen Überwachung sowie durch die Schaffung eines für den nahtlosen Informationsfluss geeigneten Rahmens nicht über das zur Erreichung der Ziele der Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit und des Umweltschutzes hinausgeht. Dazu zählen u. a. die Festlegung von Mindeststandards für Kenntnisse und Ausbildung der Prüfer, da es sich bei Kraftfahrzeugen heutzutage um hoch entwickelte, technologisch sehr komplexe Produkte handelt. Dies gilt auch für die Mindestanforderungen an die Prüfgeräte, die bei der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung eingesetzt werden. All diese Maßnahmen bilden die notwendige Voraussetzung für eine Verbesserung der Prüfqualität.

- Wahl des Instruments

Vorgeschlagene Instrumente: Verordnung

Eine Verordnung wird für angemessen erachtet, weil sie die Einhaltung der Vorschriften unmittelbar gewährleistet und nicht in nationales Recht umgesetzt werden muss.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den Unionshaushalt.

5. FAKULTATIVE ANGABEN [FALLS ERFORDERLICH]

- Aufhebung geltender Rechtsvorschriften

Durch die Annahme des Vorschlags werden bestehende Rechtsvorschriften aufgehoben.

- Europäischer Wirtschaftsraum

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

2012/0184 (COD)

Vorschlag für eine

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION –

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹⁴,nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen¹⁵,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In ihrem Weißbuch vom 28. März 2011 „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“¹⁶ legt die Kommission ihr Ziel einer „Vision Null“ dar, das darin besteht, die Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr in der Europäischen Union bis 2050 auf nahe Null zu senken. Damit dieses Ziel erreicht werden kann, soll die Fahrzeugtechnik einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheitsbilanz des Straßenverkehrs leisten.
- (2) In ihrer Mitteilung „Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020“¹⁷ nannte die Kommission das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten von 2010 bis 2020 erneut zu halbieren. Um dieses Ziel zu erreichen, hat die Kommission sieben strategische Ziele

¹⁴ ABl. C vom , S. .

¹⁵ ABl. C vom , S. .

¹⁶ KOM(2011) 144 endgültig.

¹⁷ KOM(2010) 389 endgültig.

festgelegt, darunter Maßnahmen für sicherere Fahrzeuge, eine Strategie zur Verringerung der Anzahl der Verletzten und der Verbesserung der Sicherheit von gefährdeten Verkehrsteilnehmern, insbesondere Motorradfahrern.

- (3) Die technische Überwachung ist Teil eines breiter angelegten Systems, mit dem dafür gesorgt wird, dass Fahrzeuge während ihres Betriebs in einem sicheren und aus Sicht des Umweltschutzes akzeptablen Zustand gehalten werden. Dieses System sollte aus regelmäßigen Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen für alle Fahrzeuge und aus Unterwegskontrollen an Fahrzeugen, die für die gewerbliche Beförderung genutzt werden, bestehen; ferner sollte es Vorschriften für die Zulassung von Fahrzeugen umfassen, damit sichergestellt wird, dass Fahrzeuge, von denen eine unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit ausgeht, nicht auf der Straße genutzt werden.
- (4) Zahlreiche technische Standards und Anforderungen im Bereich der Fahrzeugsicherheit sind in den letzten Jahren in der Union verabschiedet worden. Es muss jedoch durch ein System der regelmäßigen technischen Überwachung dafür gesorgt werden, dass einmal in Verkehr gebrachte Fahrzeuge während ihrer gesamten Lebensdauer den Sicherheitsstandards genügen. Dieses System sollte für die Fahrzeugklassen gemäß der Richtlinie 2002/24/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. März 2002 über die Typgenehmigung für zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 92/61/EWG des Rates¹⁸, der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge¹⁹ und der Richtlinie 2003/37/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Mai 2003 über die Typgenehmigung für land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen, ihre Anhänger und die von ihnen gezogenen auswechselbaren Maschinen sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten dieser Fahrzeuge und zur Aufhebung der Richtlinie 74/150/EWG²⁰ gelten.
- (5) Zwischen der Straßenverkehrssicherheit und der Anzahl technischer Mängel von Fahrzeugen besteht eindeutig ein Zusammenhang. Im Jahr 2009 ereigneten sich auf den europäischen Straßen 35 000 Unfälle mit Todesfolge. Geht man davon aus, dass technische Mängel als Unfallursache proportional zu Todesfällen beitragen, so sind möglicherweise über 2000 Todesfälle jährlich in der Europäischen Union auf technische Mängel von Fahrzeugen zurückzuführen. Den verfügbaren Studien zufolge könnten zwischen 900 und 1100 dieser Todesfälle durch angemessene Verbesserungen des Systems der technischen Überwachung vermieden werden.
- (6) Ein großer Teil der Gesamtemissionen im Straßenverkehr, vor allem der CO₂-Emissionen, ist auf eine Minderheit von Fahrzeugen mit schlecht funktionierenden Abgasnachbehandlungssystemen zurückzuführen. Auf schätzungsweise 5 % der Fahrzeugflotte entfallen 25 % aller Schadstoffemissionen. Daher würde ein System regelmäßiger Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen auch zu einem besseren

¹⁸ ABl. L 124 vom 09.05.2002, S. 1.

¹⁹ ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

²⁰ ABl. L 171 vom 9.7.2003, S. 1.

Umweltschutz durch Verringerung der durchschnittlichen Fahrzeugemissionen beitragen.

- (7) Solide Untersuchungsergebnisse zeigen, dass in 8 % der Unfälle mit Beteiligung von Krafträdern technische Mängel der Auslöser sind oder damit in Zusammenhang stehen. Motorradfahrer stellen die Gruppe der Straßenverkehrsteilnehmer mit dem höchsten Sicherheitsrisiko dar, mit steigender Tendenz bei der Zahl von Unfällen mit Todesfolge. Mopedfahrer sind bei der Zahl tödlicher Unfälle überdurchschnittlich repräsentiert, 2008 fanden über 1400 Fahrer auf der Straße den Tod. Der Geltungsbereich der technischen Überwachung von Fahrzeugen sollte daher auf die Gruppe von Straßenverkehrsteilnehmern mit dem höchsten Sicherheitsrisiko, d. h. zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge, ausgeweitet werden.
- (8) Landwirtschaftliche Zugmaschinen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von über 40 km/h werden mehr und mehr genutzt, um bei örtlichen Beförderungen Lastkraftwagen zu ersetzen. Ihr Risikopotenzial ist mit dem von Lastkraftwagen vergleichbar; daher sollte diese Fahrzeugklasse bei der technischen Überwachung ebenso behandelt werden wie Lastkraftwagen.
- (9) Fahrzeuge von historischem Interesse sollen das Erbe der Epoche, in der sie gebaut wurden, erhalten und es wird davon ausgegangen, dass sie kaum auf öffentlichen Straßen fahren. Daher sollte es den Mitgliedstaaten überlassen bleiben, den Geltungsbereich der regelmäßigen technischen Überwachung auf diese Fahrzeuge auszuweiten. Ferner sollte es den Mitgliedstaaten überlassen bleiben, die technische Überwachung anderer Arten von Spezialfahrzeugen zu regeln.
- (10) Die technische Überwachung ist eine hoheitliche Tätigkeit und sollte daher von den Mitgliedstaaten oder entsprechend ermächtigten Stellen unter staatlicher Aufsicht durchgeführt werden. Die Mitgliedstaaten sollten auf jeden Fall weiterhin für die technische Überwachung zuständig sein, auch wenn das nationale System die Ermächtigung privater Stellen einschließlich Reparaturbetrieben gestattet.
- (11) Zur Prüfung der Fahrzeuge und insbesondere der elektronischen Sicherheitsbauteile muss unbedingt auf die technischen Spezifikationen jedes einzelnen Fahrzeugs zurückgegriffen werden können. Daher sollten die Fahrzeughersteller nicht nur den vollständigen Datensatz gemäß Übereinstimmungsbescheinigung bereitstellen, sondern auch Zugang zu den Daten gewähren, die zur Überprüfung der Funktionsweise von sicherheits- und umweltbezogenen Bauteilen erforderlich sind. Das gleiche sollte zu diesem Zweck für die Bestimmungen über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen gelten, die den Prüfstellen den Zugang auf die für die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung erforderlichen Datenkomponenten ermöglichen. Dies ist vor allem im Bereich elektronisch gesteuerter Systeme von entscheidender Bedeutung und sollte für alle vom Hersteller eingebauten Elemente gelten.
- (12) Um in der gesamten Europäischen Union eine qualitativ hochwertige Prüfung zu erreichen, sollten die Instandhaltung und Kalibrierung sämtlicher bei der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung zu verwendenden Prüfgeräte auf Unionsebene festgelegt werden.

- (13) Die Prüfer sollten bei der Durchführung der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung unabhängig handeln und jeder Interessenkonflikt sollte vermieden werden. Das Ergebnis der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung sollte daher nicht mit dem Gehalt oder einem wirtschaftlichen oder persönlichen Vorteil verknüpft werden.
- (14) Die Prüfungsergebnisse sollten nicht aus kommerziellen Gründen verändert werden. Nur wenn die Ergebnisse der von einem Prüfer durchgeführten Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung offenkundig unrichtig sind, sollte die Aufsichtsstelle die Ergebnisse einer Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung ändern dürfen.
- (15) Hohe Standards der technischen Überwachung erfordern vom Prüfpersonal ein hohes Maß an Fähigkeiten und Kompetenzen. Ein Ausbildungssystem, das die Grundausbildung und regelmäßige Auffrischkurse umfasst, sollte eingeführt werden. Um für das vorhandene Prüfpersonal einen reibungslosen Übergang zum Ausbildungssystem mit regelmäßigen Auffrischungsschulungen zu gewährleisten, sollte eine Übergangszeit festgelegt werden.
- (16) Um sicherzustellen, dass die hohe Qualität der technischen Überwachung beibehalten wird, sollten die Mitgliedstaaten aufgefordert werden, ein Qualitätssicherungssystem einzuführen, das alle Verfahren in Zusammenhang mit Genehmigung, Aufsicht und Entzug, Aussetzung oder Annullierung der Genehmigung zur Durchführung von Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen abdeckt.
- (17) Die Zeitabstände der technischen Überwachung sollten vom Fahrzeugtyp und der Kilometerfahrleistung abhängen. Die Wahrscheinlichkeit technischer Mängel an Fahrzeugen nimmt ab einem bestimmten Alter und, vor allem bei intensiver Nutzung, ab einem bestimmten Kilometerstand zu. Daher ist es angemessen, ältere Fahrzeuge und Fahrzeuge mit hohem Kilometerstand in kürzeren Zeitabständen zu prüfen.
- (18) Um Fahrzeugeigentümern und Betreibern eine gewisse Flexibilität zu ermöglichen sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, einen mehrwöchigen Zeitraum festzulegen, innerhalb dessen die regelmäßige Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung durchzuführen ist.
- (19) Die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung sollte alle für die spezifische Bauart, Konstruktion und Ausrüstung des geprüften Fahrzeugs relevanten Positionen einschließen. Hierbei sollten angesichts des derzeitigen Stands der Fahrzeugtechnik moderne elektronische Systeme in die Liste der zu prüfenden Positionen aufgenommen werden. Im Hinblick auf eine Harmonisierung der technischen Überwachung sollte eine Prüfmethode für jede Prüfposition eingeführt werden.
- (20) Um die Harmonisierung zu erleichtern und im Interesse einheitlicher Standards sollte für alle Prüfpositionen eine nicht erschöpfende Mängelliste eingeführt werden. Im Interesse einer einheitlichen Beurteilung des Zustands des geprüften Fahrzeugs sollten festgestellte Mängel anhand eines gemeinsamen Standards beurteilt werden.
- (21) Der Inhaber der Zulassung eines Fahrzeugs, das Gegenstand einer Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung ist, bei der – vor allem die Straßenverkehrssicherheit betreffende – Mängel festgestellt werden, sollte diese Mängel unverzüglich abstellen.

Bei sicherheitsgefährdenden Mängeln sollte die Zulassung des Fahrzeugs entzogen werden, bis diese Mängel vollständig abgestellt sind.

- (22) Nach jeder Prüfung sollte eine Prüfbescheinigung erteilt werden, in der u. a. Angaben zum Fahrzeug und zu den Prüfergebnissen enthalten sind. Im Hinblick auf eine ordnungsgemäße Weiterverfolgung der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen sollten die Mitgliedstaaten diese Angaben in einer Datenbank sammeln und speichern.
- (23) Bei schätzungsweise 5-12 % der Gebrauchtwagenverkäufe wird der Stand des Kilometerzählers gefälscht, was die Gesellschaft mit erheblichen Kosten in Höhe von mehreren Milliarden Euro pro Jahr belastet und zu einer falschen Bewertung des technischen Zustands eines Fahrzeugs führt. Im Hinblick auf die Bekämpfung gefälschter Kilometerstände könnte die Feststellung von unbefugten Eingriffen oder Manipulationen des Kilometerzählers dadurch erleichtert werden, dass der Kilometerstand in der Prüfbescheinigung vermerkt wird und die vorhergehende Prüfbescheinigung obligatorisch vorzulegen ist. Auch sollten Kilometerstandsgefälschungen systematischer als strafbarer Verstoß eingestuft werden.
- (24) In mehreren Mitgliedstaaten werden die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen von einer großen Zahl ermächtigter privater Prüfstellen durchgeführt. Für einen wirksamen Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten sollten einzelstaatliche Kontaktstellen benannt und bestimmte gemeinsame Verfahren zumindest hinsichtlich der Frist und der Art der zu übermittelnden Informationen festgelegt werden.
- (25) Die technische Überwachung ist Teil eines weiter gefassten Regulierungsrahmens, der die gesamte Lebensdauer von Fahrzeugen von der Genehmigung über die Zulassung und die Prüfungen bis zum Verschrotten abdeckt. Die Entwicklung und Verknüpfung nationaler Datenbanken und der elektronischen Fahrzeug-Datenbanken der Hersteller dürfte grundsätzlich zur Steigerung der Effizienz der gesamten Fahrzeugverwaltungskette, zur Kostensenkung und zum Abbau von Verwaltungsaufwand beitragen. Die Kommission sollte daher eine Studie zu Durchführbarkeit, Kosten und Nutzen der Einrichtung einer Europäischen elektronischen Plattform für Fahrzeuginformationen durchführen.
- (26) Damit diese Verordnung um weitere technische Einzelheiten ergänzt werden kann, sollte der Kommission die Befugnis zum Erlass von Rechtsakten gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union übertragen werden, damit sie gegebenenfalls der Weiterentwicklung der EU-Typgenehmigungsvorschriften bezüglich der Fahrzeugklassen Rechnung tragen sowie die erforderliche Anpassung der Anhänge an den technischen Fortschritt vornehmen kann. Es ist besonders wichtig, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt. Bei der Vorbereitung und Ausarbeitung delegierter Rechtsakte sollte die Kommission gewährleisten, dass die einschlägigen Dokumente dem Europäischen Parlament und dem Rat gleichzeitig, rechtzeitig und auf angemessene Weise übermittelt werden.
- (27) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung dieser Verordnung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden.

Diese Durchführungsbefugnisse sollten gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren²¹, ausgeübt werden.

- (28) Die in den Prüfstellen verwendeten Prüfeinrichtungen und –geräte sollten den für die Durchführung der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung festgelegten Anforderungen genügen. Da dies erhebliche Investitionen und Anpassungen mit sich bringt, die möglicherweise nicht sofort ausgeführt werden können, sollte für die Einhaltung dieser Anforderungen ein Zeitraum von fünf Jahren eingeräumt werden. Ebenfalls ein Fünfjahreszeitraum sollte den Aufsichtsstellen im Hinblick auf die Erfüllung aller Kriterien und Anforderungen in Zusammenhang mit der Ermächtigung von und Aufsicht über die Prüfstellen eingeräumt werden.
- (29) Da das Ziel dieser Verordnung, nämlich die Festlegung von gemeinsamen Mindestanforderungen und harmonisierten Vorschriften für die technische Überwachung von Fahrzeugen in der Europäischen Union auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann und daher besser auf Unionsebene zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Verordnung nicht über das für die Erreichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (30) Diese Verordnung steht im Einklang mit den Grundrechten und Grundsätzen, die insbesondere mit der in Artikel 6 des Vertrags über die Europäische Union genannten Charta der Grundrechte der Europäischen Union anerkannt wurden.
- (31) Durch diese Verordnung werden die technischen Anforderungen der Richtlinie 2009/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger²² aktualisiert und ihr Geltungsbereich ausgeweitet, um insbesondere die Einrichtung von Prüfstellen und deren Aufsichtsstellen sowie die Benennung der mit der Durchführung der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen betrauten Prüfer in den Geltungsbereich aufzunehmen. Diese Richtlinie sollte daher aufgehoben werden. Außerdem werden durch diese Verordnung die in der Empfehlung 2010/378/EU der Kommission vom 5. Juli 2010 zur Mängelbewertung bei der technischen Überwachung gemäß der Richtlinie 2009/40/EG²³ enthaltenen Bestimmungen im Hinblick auf eine bessere Regulierung der Methoden der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung angepasst –

²¹ ABl. L 55 vom 28.02.2011, S. 13.

²² ABl. L 141 vom 06.06.2009, S. 12.

²³ ABl. L 173 vom 8.7.2010, S. 74.

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

GEGENSTAND, BEGRIFFSBESTIMMUNGEN UND ANWENDUNGSBEREICH

Artikel 1

Gegenstand

Mit dieser Verordnung wird ein System regelmäßiger Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen von Fahrzeugen eingeführt.

Artikel 2

Anwendungsbereich

1. Diese Verordnung gilt für Fahrzeuge folgender Klassen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h gemäß der Richtlinie 2002/24/EG, der Richtlinie 2007/46/EG und der Richtlinie 2003/37/EG:
 - Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit mindestens vier Rädern und mit nicht mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz – Fahrzeugklasse M₁,
 - Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz (Fahrzeugklassen M₂ und M₃),
 - Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern und mit einer zulässigen Höchstmasse von bis zu 3 500 kg, die in der Regel der Güterbeförderung im Straßenverkehr dienen (Fahrzeugklasse N₁),
 - Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg zur Beförderung von Gütern (Fahrzeugklassen N₂ und N₃),
 - Anhänger und Sattelanhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 3 500 kg (Fahrzeugklassen O₁ und O₂),
 - Anhänger und Sattelanhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg – Fahrzeugklassen O₃ und O₄,
 - zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge – Fahrzeugklassen L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e und L7e,
 - Zugmaschinen auf Rädern mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h – Fahrzeugklasse T5.
2. Diese Verordnung gilt nicht für:
 - Fahrzeuge von historischem Interesse,
 - Fahrzeuge der Streitkräfte, der Feuerwehr, des Zivilschutzes, der Notfall- oder Rettungsdienste,

- von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereiunternehmen verwendete Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 40 km/h,
 - Spezialfahrzeuge zur Beförderung von Ausrüstungen des Zirkus- oder Schaustellergewerbes mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 40 km/h, die nur im Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats betrieben werden.
3. Die Mitgliedstaaten können nationale Vorschriften für Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen der in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge nach Absatz 2 einführen.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- (1) „Fahrzeug“ nicht schienengebundene Kraftfahrzeuge oder Kraftfahrzeuganhänger;
- (2) „Kraftfahrzeug“ ein Radfahrzeug mit eigener Antriebsmaschine und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h;
- (3) „Anhänger“ ein Radfahrzeug ohne eigenen Antrieb, das dafür konstruiert und gebaut ist, von einem Kraftfahrzeug gezogen zu werden;
- (4) „Sattelanhänger“ einen Anhänger, der dafür ausgelegt ist, an ein Kraftfahrzeug so angekuppelt zu werden, dass er teilweise auf diesem aufliegt und dass ein wesentlicher Teil seines Gewichts und des Gewichts seiner Ladung von diesem getragen wird;
- (5) „zwei- oder dreirädriges Kraftfahrzeug“ ein Fahrzeug mit eigener Antriebsmaschine auf zwei Rädern mit oder ohne Beiwagen, sowie dreirädrige und vierrädrige Fahrzeuge mit Eigenantrieb;
- (6) „in einem Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug“ ein in einem Mitgliedstaat zugelassenes oder in Betrieb genommenes Fahrzeug;
- (7) „Fahrzeug von historischem Interesse“ ein Fahrzeug, das folgende Voraussetzungen erfüllt:
 - es wurde vor mindestens 30 Jahren hergestellt,
 - es wird unter Verwendung von Ersatzteilen gewartet, die den historischen Bauteilen des Fahrzeugs entsprechen,
 - die technischen Merkmale seiner Hauptbauteile wie Motor, Bremsen, Lenkung oder Aufhängung wurden nicht verändert und
 - sein Aussehen ist unverändert;
- (8) „Inhaber der Zulassungsbescheinigung“ die Person, auf deren Namen das Fahrzeug zugelassen ist;

- (9) „Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung“ eine Überprüfung, ob die Teile und Bauteile eines Fahrzeugs mit seinen Sicherheits- und Umweltmerkmalen zum Zeitpunkt der Genehmigung, Erstzulassung, Inbetriebnahme oder Nachrüstung übereinstimmen;
- (10) „Genehmigung“ jede in der Richtlinie 2007/46/EG genannte Art von Genehmigung;
- (11) „Mängel“: technische Defekte und andere Unregelmäßigkeiten, die bei einer Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung festgestellt werden;
- (12) „Prüfbescheinigung“ eine von der zuständigen Behörde oder Prüfstelle ausgestellte Bescheinigung über das Ergebnis der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung und die Gesamtbeurteilung des Fahrzeugs;
- (13) „Prüfer“ eine von einem Mitgliedstaat zur Durchführung der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen in einer Prüfstelle oder im Auftrag der zuständigen Behörde ermächtigte Person;
- (14) „zuständige Behörde“ eine Behörde oder öffentliche Stelle, die mit der Verwaltung des nationalen Systems der technischen Überwachung, gegebenenfalls einschließlich der Durchführung von Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen, betraut ist;
- (15) „Prüfstelle“ von einem Mitgliedstaat zur Durchführung von Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen ermächtigte öffentliche oder private Stellen oder Einrichtungen einschließlich Kfz-Reparaturbetrieben;
- (16) „Aufsichtsstelle“ eine von einem Mitgliedstaat eingerichtete Stelle, die für die Ermächtigung von und Überwachung von Prüfstellen zuständig ist.

KAPITEL II

ALLGEMEINE PFLICHTEN

Artikel 4

Zuständigkeiten

1. Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger werden gemäß dieser Verordnung in dem Mitgliedstaat, in dem sie zugelassen sind, regelmäßig geprüft.
2. Die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen werden ausschließlich von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats oder den von den Mitgliedstaaten ermächtigten Prüfstellen durchgeführt.
3. Die Fahrzeughersteller gewähren den Prüfstellen oder gegebenenfalls der zuständigen Behörde Zugang zu den für die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung erforderlichen technischen Angaben nach Anhang I. Die Kommission legt nach dem in Artikel 16 Absatz 2 genannten Prüfverfahren detaillierte Vorschriften für den Zugang zu den technischen Angaben nach Anhang I fest.

4. Der Inhaber der Zulassungsbescheinigung hat dafür Sorge zu tragen, dass sich das Fahrzeug jederzeit in einem sicheren und den technischen Vorschriften entsprechenden Zustand befindet.

KAPITEL III

VORSCHRIFTEN FÜR VERKEHRS- UND BETRIEBSSICHERHEITSPRÜFUNGEN

Artikel 5

Prüfungsdatum und -häufigkeit

1. Fahrzeuge werden am Jahrestag ihrer Erstzulassung mindestens in folgenden Zeitabständen einer Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung unterzogen:
 - Fahrzeuge der Klassen L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e und L7e: vier Jahre nach der Erstzulassung, dann nach zwei Jahren und später jährlich;
 - Fahrzeuge der Klassen M1, N1 und O2: vier Jahre nach der Erstzulassung, dann nach zwei Jahren und später jährlich;
 - als Taxi oder Krankenwagen zugelassene Fahrzeuge der Klasse M1, Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2, N3, T5, O3 und O4: ein Jahr nach der Erstzulassung, danach jährlich.
2. Weisen Fahrzeuge der Klassen M1 oder N1 bei der ersten Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung nach der Erstzulassung einen Kilometerstand von 160 000 km auf, so wird die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung anschließend jährlich durchgeführt.
3. Der Inhaber der Zulassungsbescheinigung kann die Prüfstelle oder gegebenenfalls die zuständige Behörde auffordern, die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung innerhalb eines Zeitraums durchzuführen, der ab dem Beginn des Monats vor dem Monat, in den der Jahrestag nach Absatz 1 fällt, bis zum Ende des zweiten auf dieses Datum folgenden Monats läuft, ohne dass sich dies auf das Datum der nächsten Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung auswirkt.
4. Unbeschadet des Datums der letzten Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung kann die zuständige Behörde in folgenden Fällen fordern, dass ein Fahrzeug vor dem Datum nach den Absätzen 1 und 2 einer Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung oder einer zusätzlichen Prüfung unterzogen wird:
 - nach einem Unfall, bei dem die Hauptsicherheitsbauteile des Fahrzeugs, wie Räder, Aufhängung, Knautschzonen, Lenkung oder Bremsen schwer beschädigt wurden,
 - wenn die Sicherheits- und Umweltschutzsysteme und –bauteile des Fahrzeugs verändert wurden,
 - wenn sich der Inhaber der Zulassungsbescheinigung eines Fahrzeugs ändert.

*Artikel 6***Prüfungsinhalt und -methode**

1. Die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung erstreckt sich auf die Bereiche nach Anhang II Nummer 2.
2. Die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats oder die Prüfstelle führen zu jedem Bereich nach Absatz 1 eine Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung durch, die sich mindestens auf die Positionen nach Anhang II Nummer 3 erstreckt. Sie wenden dabei die nach Anhang II Nummer 3 für diese Position geltenden Prüfmethoden an.

*Artikel 7***Bewertung von Mängeln**

1. Anhang III enthält für jede zu prüfenden Position ein Mindestverzeichnis der möglichen Mängel und ihrer Schwere.
2. Bei der Durchführung der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung weist der Prüfer jedem festgestellten Mangel einen Schweregrad zu und stuft ihn in eine der folgenden Gruppen ein:
 - geringfügige Mängel ohne bedeutende Auswirkung auf die Fahrzeugsicherheit sowie andere geringfügige Unregelmäßigkeiten,
 - schwerwiegende Mängel, die die Fahrzeugsicherheit beeinträchtigen oder andere Verkehrsteilnehmer gefährden können, oder andere bedeutendere Unregelmäßigkeiten;
 - sicherheitsgefährdende Mängel, die eine unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit darstellen, so dass das Fahrzeug unter keinen Umständen am Straßenverkehr teilnehmen darf.
3. Weist ein Fahrzeug Mängel auf, die unter mehrere der in Absatz 2 genannten Mängelgruppen fallen, so wird es in die Gruppe eingeordnet, die dem schwerwiegendsten Mangel entspricht. Ein Fahrzeug mit mehreren Mängeln der gleichen Kategorie wird in die nächsthöhere Mängelkategorie eingestuft, wenn die Summe der Mängel eine größere Gefährdung bewirkt.

*Artikel 8***Prüfbescheinigung**

1. Die Prüfstelle oder gegebenenfalls die zuständige Behörde, die eine Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung eines Fahrzeugs durchgeführt hat, erteilt für dieses Fahrzeug eine Prüfbescheinigung, die mindestens die Bestandteile nach Anhang IV umfasst.
2. Die Prüfstelle oder gegebenenfalls die zuständige Behörde händigt der Person, die das Fahrzeug zur Prüfung vorführt, die Prüfbescheinigung bzw. bei elektronisch erstellten Prüfbescheinigungen einen ordnungsgemäß beglaubigten Ausdruck der Bescheinigung aus.

3. Ab dem Inkrafttreten dieser Verordnung, spätestens jedoch drei Jahre danach übermitteln die Prüfstellen elektronisch der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats die Angaben in den von ihnen ausgestellten Prüfbescheinigungen. Diese Übermittlung hat innerhalb einer angemessenen Frist nach Ausstellung der Prüfbescheinigung zu erfolgen. Bis zu diesem Datum können die Prüfstellen der zuständigen Behörde diese Angaben auf anderem Wege übermitteln. Die zuständige Behörde bewahrt diese Angaben für einen Zeitraum von 36 Monaten ab Eingang auf.
4. Zum Zweck der Überprüfung des Kilometerstands bzw. wenn hierzu im Anschluss an die vorhergehende Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung keine Angaben elektronisch übermittelt wurden, fordert der Prüfer die Person, die das Fahrzeug zur Prüfung vorführt, zur Vorlage der im Anschluss an die vorhergehende Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung ausgestellten Bescheinigung auf.
5. Die Ergebnisse der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung werden der Behörde, die das Fahrzeug zugelassen hat, mitgeteilt. Diese Mitteilung enthält alle in der Prüfbescheinigung aufgeführten Angaben.

Artikel 9

Weiterverfolgung von Mängeln

1. Handelt es sich lediglich um geringfügige Mängel, so trägt der Inhaber der Zulassungsbescheinigung dafür Sorge, dass diese Mängel unverzüglich abgestellt werden. Das Fahrzeug muss möglicherweise nicht erneut geprüft werden.
2. Im Fall von schwerwiegenden Mängeln entscheidet die zuständige Behörde darüber, unter welchen Voraussetzungen ein Fahrzeug genutzt werden darf, bevor es erneut einer Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung unterzogen wird. Diese Untersuchung muss binnen sechs Wochen nach der ersten Prüfung erfolgen.
3. Im Fall von sicherheitsgefährdenden Mängeln darf das Fahrzeug gemäß Artikel 3a der Richtlinie XXX des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG über über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge²⁴ nicht am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen und seine Zulassung wird entzogen, bis die Mängel abgestellt sind und eine neue Prüfbescheinigung ausgestellt wird, aus der hervorgeht, dass das Fahrzeug den technischen Vorschriften entspricht.

Artikel 10

Prüfnachweis

Die Prüfstelle oder gegebenenfalls die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, der eine Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung eines in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeugs durchgeführt hat, erteilt einen Nachweis für jedes Fahrzeug, das die Prüfung bestanden hat. Der Nachweis gibt das Datum der nächsten Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung an.

²⁴ ABl. L XXX vom XX.XX.XXXX, S. XX.

Jeder Mitgliedstaat erkennt den nach Absatz 1 erteilten Nachweis an.

KAPITEL IV

VERWALTUNGSVORSCHRIFTEN

Artikel 11

Prüfeinrichtungen und -geräte

1. Die zur Durchführung der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung eingesetzten Prüfeinrichtungen und –geräte müssen den technischen Mindestanforderungen nach Anhang V genügen.
2. Die Prüfstelle oder gegebenenfalls die zuständige Behörde wartet die Prüfeinrichtungen und –geräte gemäß den Herstellerangaben.
3. Für Messungen verwendete Geräte sind regelmäßig gemäß den Herstellerangaben zu kalibrieren.

Artikel 12

Prüfer

1. Die Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung wird von Prüfern durchgeführt, die die Mindestanforderungen in Bezug auf Qualifikation und Ausbildung nach Anhang VI erfüllen.
2. Die Mitgliedstaaten erteilen den Prüfern, die die Mindestanforderungen in Bezug auf Qualifikation und Ausbildung erfüllen, eine Bescheinigung, die mindestens die Angaben nach Anhang VI Nummer 3 enthalten muss.
3. Die bei Geltungsbeginn dieser Verordnung bei den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten oder einer Prüfstelle beschäftigten Prüfer sind von den Anforderungen nach Anhang VI Nummer 1 ausgenommen. Die Mitgliedstaaten erteilen diesen Prüfern eine Bescheinigung über die Gleichwertigkeit.
4. Bei der Durchführung der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung dürfen die Prüfer sich in keinem Interessenkonflikt befinden, insbesondere in Bezug auf wirtschaftliche, persönliche oder familiäre Verbindungen mit dem Inhaber der Zulassungsbescheinigung des zu untersuchenden Fahrzeugs.
5. Die Prüfstelle teilt der Person, die das Fahrzeug zur Prüfung vorführt, mit, welche Reparaturen durchzuführen sind, und ändert das Prüfergebnis nicht aus kommerziellen Gründen ab.
6. Die Ergebnisse der von einem Prüfer durchgeführten Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung können nur von der Aufsichtsstelle geändert werden,

wenn die Ergebnisse der von dem Prüfer durchgeführten Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung offenkundig unrichtig sind.

Artikel 13

Ermächtigung und Überwachung von Prüfstellen

1. Eine Aufsichtsstelle hat mindestens die in Anhang VII Nummer 1 aufgeführten Aufgaben auszuführen und die Anforderungen nach Anhang VII Nummer 2 und 4 zu erfüllen.

Die Mitgliedstaaten veröffentlichen die Vorschriften und Verfahren, die für Organisation, Aufgaben und Anforderungen an das Personal der Aufsichtsstelle gelten.

Die Aufsichtsstellen müssen unabhängig von den Prüfstellen und den Fahrzeugherstellern sein.

2. Unmittelbar von einer zuständigen Behörde betriebene Prüfstellen sind von den in Bezug auf Ermächtigung und Aufsicht geltenden Anforderungen ausgenommen.

KAPITEL V

ZUSAMMENARBEIT UND AUSTAUSCH VON INFORMATIONEN

Artikel 14

Verwaltungszusammenarbeit der Mitgliedstaaten

1. Die Mitgliedstaaten benennen eine einzelstaatliche Kontaktstelle, die für den Informationsaustausch mit den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission über die Anwendung dieser Verordnung zuständig ist.
2. Die Mitgliedstaaten leiten der Kommission bis spätestens [*ein Jahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung*] die Bezeichnungen und Kontaktdaten ihrer einzelstaatlichen Kontaktstelle zu und informieren sie unverzüglich über alle diesbezüglichen Änderungen. Die Kommission erstellt ein Verzeichnis aller einzelstaatlichen Kontaktstellen und übermittelt es den Mitgliedstaaten.

Artikel 15

Elektronische Plattform für Fahrzeuginformationen

Die Kommission prüft Durchführbarkeit, Kosten und Nutzen der Einrichtung einer elektronischen Plattform für Fahrzeuginformationen im Hinblick auf den Austausch von Daten über die technische Überwachung zwischen den für Prüfung, Zulassung und Genehmigung von Fahrzeugen zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, den Prüfstellen und den Fahrzeugherstellern.

Basierend auf dieser Prüfung unterbreitet und bewertet sie verschiedene Optionen einschließlich der Möglichkeit, die Anforderung in Bezug auf den Prüfnachweis nach

Artikel 10 zu streichen. Binnen zwei Jahren nach Geltungsbeginn dieser Verordnung erstattet die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat Bericht über die Ergebnisse der Prüfung und fügt gegebenenfalls einen Legislativvorschlag bei.

KAPITEL VI

BESTIMMUNGEN ZU DURCHFÜHRUNGSBEFUGNISSEN UND DELEGIERTEN BEFUGNISSEN

Artikel 16

Ausschuss für die technische Überwachung

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dabei handelt es sich um einen Ausschuss gemäß der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.
2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011. Wird die Stellungnahme des Ausschusses im schriftlichen Verfahren eingeholt, wird das Verfahren ohne Ergebnis abgeschlossen, wenn der Vorsitz dies innerhalb der Frist für die Abgabe der Stellungnahme beschließt oder eine einfache Mehrheit der Ausschussmitglieder es verlangt.

Artikel 17

Delegierte Rechtsakte

Die Kommission wird ermächtigt, gemäß Artikel 19 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um

- Artikel 2 Absatz 1 und Artikel 5 Absätze 1 und 2 gegebenenfalls zu aktualisieren, um Änderungen der Fahrzeugklassen zu berücksichtigen, die sich aus Änderungen der in Artikel 3 Absatz 1 genannten Rechtsvorschriften ergeben,
- die Anhänge an den technischen Fortschritt oder an Änderungen von internationalen oder EU-Rechtsvorschriften anzupassen.

Artikel 18

Ausübung der Befugnisübertragung

1. Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
2. Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 17 gilt ab [*Inkrafttreten dieser Verordnung*] auf unbestimmte Zeit.
3. Die in Artikel 17 genannte Befugnisübertragung kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der darin genannten Befugnisse. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem darin

angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit bereits in Kraft getretener delegierter Rechtsakte wird von dem Beschluss nicht berührt.

4. Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
5. Ein gemäß Artikel 17 erlassener delegierter Rechtsakt tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist sowohl das Europäische Parlament und als auch der Rat der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

KAPITEL VII

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 19 Sanktionen

1. Die Mitgliedstaaten legen Vorschriften über Sanktionen für Verstöße gegen diese Verordnung fest und treffen die erforderlichen Maßnahmen, um deren Anwendung sicherzustellen. Diese Sanktionen müssen wirksam, verhältnismäßig, abschreckend und nicht diskriminierend sein.
2. Jeder Mitgliedstaat trifft die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass Manipulationen oder unbefugte Eingriffe am Kilometerzähler als Verstoß gelten und durch wirksame, verhältnismäßige, abschreckende und nicht diskriminierende Sanktionen geahndet werden.
3. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission diese Bestimmungen spätestens bis [*ein Jahr nach Geltungsbeginn dieser Verordnung*] mit und melden ihr unverzüglich jede spätere Änderung.

Artikel 20 Übergangsbestimmungen

1. Prüfeinrichtungen und –geräte nach Artikel 11, die am [*Geltungsbeginn dieser Verordnung*] nicht den Mindestanforderungen nach Anhang V genügen, können für einen Zeitraum von bis zu fünf Jahren nach diesem Datum für die Durchführung der Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung verwendet werden.
2. Die Mitgliedstaaten wenden die Anforderungen nach Anhang VII spätestens ab dem fünften Jahr nach Geltungsbeginn dieser Verordnung an.

Artikel 21
Aufhebung

Die Richtlinie 2009/40/EG und die Empfehlung 2010/378/EU der Kommission werden mit Wirkung vom [*Geltungsbeginn dieser Verordnung*] aufgehoben.

Artikel 22
Inkrafttreten und Anwendung

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem ... [*12 Monate nach ihrem Inkrafttreten*].

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Der Präsident

Im Namen des Rates
Der Präsident

