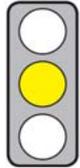


KERNPUNKTE

Ziel der Verordnung: Die Kommission will die Vorschriften für die regelmäßige technische Überprüfung von Kraftfahrzeugen (Kfz) und Anhängern harmonisieren und verschärfen.

Betroffene: Fahrzeughalter, Prüfeinrichtungen für Fahrzeuge



Pro: (1) Die Ausweitung des Anwendungsbereichs auf zwei- und dreirädrige Kfz ist sachgerecht, da auch diese Kfz durch technische Mängel Unfälle verursachen können.

(2) Mindestanforderungen für Prüfer, Prüfeinrichtungen und Prüfgeräte sorgen EU-weit für ein Mindestmaß an Prüfqualität.

Contra: (1) Das Erfordernis der jährlichen Prüfung ab dem siebten Jahr führt zu Zusatzkosten für Fahrzeughalter und verletzt das Verhältnismäßigkeitsprinzip, da auch bei längeren Prüfintervallen die Zahl der Unfälle mit mangelhaften Fahrzeugen sehr klein ist.

(2) Der Übergang von einer Richtlinie zu einer Verordnung ist unverhältnismäßig.

INHALT

Titel

Vorschlag COM(2012) 380 vom 13. Juli 2012 für eine **Verordnung** des Europäischen Parlaments und Rates **über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern** und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG

Dazugehörigen Arbeitsunterlagen der Kommissionsdienststellen: **SWD(2012) 206** und **SWD(2012) 207**

Kurzdarstellung

► Hintergrund und Ziele

- Kraftfahrzeuge (Kfz) und ihre Anhänger („Fahrzeuge“) müssen nach ihrer Erstzulassung regelmäßig einer technischen „Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung“ („Prüfung“) unterzogen werden, damit sie „verkehrstüchtig und sicher bleiben“ (Begründung, S. 2).
- Laut Kommission verursachen technische Mängel [SWD(2012) 207, S. 3]
 - 6% aller Verkehrsunfälle mit jährlich „möglicherweise“ 2000 Unfalltoten (Erwägungsgrund 5) und
 - einen Anstieg des verkehrsbedingten Schadstoffausstoßes um durchschnittlich 3,5%.
- Derzeit weisen 10% der Pkw einen Mangel auf, mit dem sie die Prüfung nicht bestehen würden [SWD(2012) 206, S. 7; SWD(2012) 207, S. 2].
- Die Kommission will die bestehenden Vorschriften für Prüfungen (Richtlinie 2009/40/EG) harmonisieren und verschärfen; dies soll
 - die Verkehrssicherheit erhöhen, um bis 2020 die Zahl der Unfalltoten gegenüber 2010 zu halbieren, und
 - den verkehrsbedingten Schadstoffausstoß verringern, um den Umweltschutz zu verbessern.

► Anwendungsbereich

- Unter die Verordnung fallen (Art. 2 Abs. 1, s. [CEP-Übersicht](#))
 - Kfz zur Personen- oder Güterbeförderung mit mindestens zwei Rädern und einer Höchstgeschwindigkeit über 25 km/h,
 - Anhänger sowie
 - land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen mit einer Höchstgeschwindigkeit über 40 km/h.
- Ausgenommen sind (Art. 2 Abs. 2)
 - Fahrzeuge „von historischem Interesse“, die mindestens 30 Jahre alt sind (Art. 3 Nr. 7),
 - Fahrzeuge der Streitkräfte, der Feuerwehr, des Zivilschutzes und der Notfall- oder Rettungsdienste und
 - Fahrzeuge von Landwirtschafts-, Gartenbau-, Forstwirtschafts- oder Fischereiunternehmen mit einer Höchstgeschwindigkeit bis 40 km/h.
- Mitgliedstaaten können für Fahrzeuge, die von der Verordnung ausgenommen sind, nationale Prüfverfahren erlassen (Art. 2 Abs. 3).

► Zuständigkeiten

- Fahrzeuge müssen in dem Mitgliedstaat geprüft werden, in dem sie zugelassen sind (Art. 4 Abs. 1).
- Prüfungen werden von Prüfbehörden oder „Prüfstellen“ („Prüfeinrichtungen“) durchgeführt (Art. 4 Abs. 2); „Prüfstellen“ können auch private Stellen sein (z. B. TÜV, DEKRA, Kfz-Werkstätten; Art. 3 Nr. 15).

► Prüfungshäufigkeit

- Spätestens vier Jahre nach der Erstzulassung, dann nach spätestens zwei Jahren und dann mindestens jährlich geprüft werden müssen (Art. 5 Abs. 1; s. [CEP-Übersicht](#))
 - zwei- und dreirädrige Kfz (Fahrzeugklasse L),
 - mindestens vierrädrige Pkw mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz (Fahrzeugklasse M1),
 - mindestens vierrädrige Nutzfahrzeuge mit einer Gesamtmasse bis zu 3,5 t (Fahrzeugklasse N1) sowie Anhänger mit einer Gesamtmasse zwischen 0,75 t und 3,5 t (Fahrzeugklasse O2).
- Mindestens jährlich geprüft werden müssen (Art. 5 Abs. 1 und 2; s. [CEP-Übersicht](#))
 - mindestens vierrädrige Kfz mit einem Kilometerstand ab 160.000 km (Fahrzeugklassen M1, N1),
 - mindestens vierrädrige Pkw mit über 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz (Fahrzeugklassen M2, M3),
 - mindestens vierrädrige Nutzfahrzeuge und Anhänger mit einer Gesamtmasse über 3,5 t (Fahrzeugklassen N2, N3, O3, O4),
 - land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen mit einer Höchstgeschwindigkeit über 40 km/h (Fahrzeugklasse T5) sowie
 - Taxis und Krankenwagen.

► Feststellung, Bewertung und Weiterverfolgung von Mängeln

- Die Prüfung hat die vorgeschriebenen Prüfpositionen (z. B. Bremsanlage) zu umfassen und ist jeweils mit einer bestimmten Prüfmethode (z. B. Sichtprüfung) durchzuführen (Art. 6 i.V.m. Anhang II).
- Jeder Prüfposition ist ein Verzeichnis möglicher Mängel zugeordnet (Art. 7 Abs. 1 i.V.m. Anhang III).
- Prüfer müssen festgestellte Mängel einem der folgenden drei Schweregrade zuordnen (Art. 7 Abs. 2), von denen die weitere Nutzbarkeit des Fahrzeugs abhängt (Art. 9):
 - „Geringfügige Mängel“ haben keine Auswirkungen auf die Fahrzeugsicherheit. Der Halter muss die Mängel „unverzüglich abstellen“. Das Fahrzeug muss „möglicherweise“ nicht erneut geprüft werden.
 - „Schwerwiegende Mängel“ beeinträchtigen die Fahrzeugsicherheit oder gefährden andere Verkehrsteilnehmer. Eine Prüfbehörde – Prüfstellen sind dazu nicht berechtigt – entscheidet, unter welchen Voraussetzungen das Fahrzeug genutzt werden darf. Binnen sechs Wochen muss erneut geprüft werden.
 - „Sicherheitsgefährdende Mängel“ stellen eine unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit dar. Das Fahrzeug darf nicht am Straßenverkehr teilnehmen, bis die Mängel abgestellt sind.
- Die Prüfeinrichtung erteilt
 - für jedes geprüfte Fahrzeug eine „Prüfbescheinigung“, die das Prüfungsergebnis, den Kilometerstand und die Gesamtbeurteilung des Fahrzeugs enthält (Art. 3 Nr. 12, Art. 8 Abs. 1 i.V.m. Anhang IV) und die bei der nächsten Prüfung vorlegt werden muss (Art. 8 Abs. 4), sowie
 - für jedes Fahrzeug, das die Prüfung bestanden hat, einen „Prüfnachweis“, den jeder Mitgliedstaat anerkennen muss (Art. 10).

► Anforderungen an Prüfer, Prüfeinrichtungen und Prüfgeräte

- Prüfer
 - müssen die in der Verordnung festgelegten Mindestanforderungen an Qualifikation und Ausbildung (z. B. dreijährige Berufserfahrung) erfüllen (Art. 12 Abs. 1 i.V.m. Anhang VI) und
 - dürfen sich bei der Prüfung in keinem Interessenkonflikt befinden, insbesondere in Bezug auf den Halter des zu prüfenden Fahrzeugs (Art. 12 Abs. 4).
- Prüfeinrichtungen und Prüfgeräte müssen bestimmten technischen Mindestanforderungen genügen (Art. 11 Abs. 1 i.V.m. Anhang V).
- Die Mitgliedstaaten richten eine „Aufsichtsstelle“ ein, die (Art. 3 Nr. 16, Art. 13 Abs. 1 i.V.m. Anhang VII)
 - für die Zulassung von *Prüfstellen* zuständig ist,
 - die die Einhaltung der Mindestanforderungen an Prüfer, Prüfstellen und Prüfgeräte überprüft sowie
 - unabhängig von Prüfstellen und Fahrzeugherstellern sein muss.

► Informationsaustausch und internationale Zusammenarbeit

- Die Prüfeinrichtungen müssen der Zulassungsstelle, Prüfstellen müssen außerdem der Prüfbehörde die Prüfungsergebnisse einschließlich des Kilometerstandes elektronisch mitteilen (Art. 8 Abs. 3 und 5).
- Die Mitgliedstaaten müssen eine „einzelstaatliche Kontaktstelle“ für den Informationsaustausch mit anderen Mitgliedstaaten und der Kommission über Verordnungsanwendung benennen (Art. 14 Abs. 1).
- Die Kommission prüft Durchführbarkeit, Kosten und Nutzen einer elektronischen Plattform zum Austausch von Fahrzeuginformationen zwischen Prüfstellen, Behörden und Fahrzeugherstellern (Art. 15).

Wesentliche Änderungen zum Status quo

- Bisher waren die Vorschriften zur regelmäßigen technischen Überwachung von Fahrzeugen in einer Richtlinie (2009/40/EG) festgelegt. Nun sollen sie in einer Verordnung festgelegt werden.
- Bisher waren nur Kfz mit mindestens vier Rädern und Anhänger mit einer Gesamtmasse über 3,5 t betroffen. Nun sind auch zwei- und dreirädrige Kfz, Anhänger mit einer Gesamtmasse unter 3,5 t sowie land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen mit einer Höchstgeschwindigkeit über 40 km/h betroffen.

- ▶ Bisher mussten Pkw mit bis zu acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und Nutzfahrzeuge unter 3,5 t spätestens vier Jahre nach der Erstzulassung und dann mindestens alle zwei Jahre geprüft werden. Nun müssen sie spätestens vier Jahre nach der Erstzulassung, dann nach spätestens zwei Jahren und später mindestens jährlich geprüft werden.
- ▶ Neu sind die Mindestanforderungen an Prüfer, Prüfeinrichtungen und Prüfgeräte.
- ▶ Neu ist, dass die Mitgliedstaaten eine „Aufsichtsstelle“ einrichten müssen.

Subsidiaritätsbegründung der Kommission

Laut Kommission hat die Umsetzung der geltenden Mindestvorgaben durch die Mitgliedstaaten zu sehr unterschiedlichen Regelungen geführt. Zudem haben nicht alle Mitgliedstaaten strengere Prüfstandards als die von der Richtlinie vorgegebenen gesetzt [SWD(2012) 207, S. 5]. Dies wirkt sich nachteilig auf die Verkehrssicherheit und den Binnenmarkt aus. Daher können die Ziele der Verordnung nicht auf Ebene der Mitgliedstaaten erreicht werden. (Begründung S. 7 f.)

Politischer Kontext

Die Kommission will die Sicherheit im Straßenverkehr erhöhen [Weißbuch Verkehr, KOM(2011) 144; s. [CEP-Analyse](#)]. Der Verordnungsvorschlag dient dazu, die Strategie für sichere Fahrzeuge gemäß den Leitlinien zur Straßenverkehrssicherheit 2011–2020 [KOM(2010) 389] umzusetzen. Außerdem soll er dazu beitragen, die Strategie für saubere und effiziente Fahrzeuge [Mitteilung KOM(2010) 186; s. [CEP-Analyse](#)], die EU-Klimapolitik [Mitteilung KOM(2008) 30; s. [CEP-Dossier](#)] und die Luftqualitätsziele der EU (Richtlinie 2008/50/EG) zu verwirklichen. Die Verordnung ist Teil des „Verkehrssicherheitspakets“, welches auch einen Verordnungsvorschlag über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen [COM(2012) 382] und einen Richtlinienvorschlag über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge [COM(2012) 381] umfasst.

Stand der Gesetzgebung

13.07.12 Annahme durch Kommission

Politische Einflussmöglichkeiten

Federführende Generaldirektion:	GD Mobilität und Verkehr
Ausschüsse des Europäischen Parlaments:	Verkehr und Fremdenverkehr
Ausschüsse des Deutschen Bundestags:	N.N.
Entscheidungsmodus im Rat:	Qualifizierte Mehrheit (Ablehnung mit 91 von 345 Stimmen; Deutschland: 29 Stimmen)

Formalien

Kompetenznorm:	Art. 91 AEUV (Verkehr)
Art der Gesetzgebungszuständigkeit:	Geteilte Zuständigkeit (Art. 4 Abs. 2 AEUV)
Verfahrensart:	Art. 294 AEUV (ordentliches Gesetzgebungsverfahren)

BEWERTUNG

Ökonomische Folgenabschätzung

Ordnungspolitische Beurteilung

Die regelmäßige technische Überwachung von Fahrzeugen verringert die Anzahl von Fahrzeugen mit technischen Mängeln im Straßenverkehr. Dies erhöht grundsätzlich die Verkehrssicherheit, trägt zum Schutz Dritter bei und kann klimaschädliche Emissionen reduzieren. Denn technische Mängel (z. B. an der Bremsanlage oder am Abgasfilter) können zu einem Unfall beitragen bzw. zu zusätzlichen Schadstoffemissionen führen.

Die Ausweitung des Anwendungsbereichs auf zwei- und dreirädrige Kfz ist sachgerecht. Denn auch diese Kfz können durch technische Mängel Unfälle verursachen. Zudem ist die Gesundheit von Fahrern gerade dieser Kfz bei Unfällen besonders gefährdet.

Die Pflicht des Halters, bei einer Prüfung die Prüfbescheinigung der vorhergegangenen Prüfung vorzulegen, sowie die Erfassung des Kilometerstandes und seine elektronische Übermittlung an die Prüf- und Zulassungsbehörden stärken den Binnenmarkt. Denn Manipulationen am Kilometerstand, der ein wesentliches Merkmal für den Kauf von Gebrauchtwagen ist, können dadurch leichter aufgedeckt werden. Dies trägt dazu bei, die Anzahl von Kfz mit manipuliertem Kilometerzähler zu reduzieren und damit für Nachfrager die Informationslage über die Beschaffenheit von Gebrauchtwagen zu verbessern. Dadurch schrecken sie weniger davor zurück, Gebrauchtwagen auch aus anderen Mitgliedstaaten zu kaufen.

Die Einteilung der Mängel nach Schweregraden sowie die hiervon abhängigen Vorgaben für die weitere Nutzung des Fahrzeugs erhöhen die Straßenverkehrssicherheit. Denn dadurch kann eher gewährleistet werden, dass technische Mängel an Fahrzeugen behoben werden müssen und dass Fahrzeuge mit sicherheitsgefährdenden Mängeln in der gesamten EU nicht am Straßenverkehr teilnehmen dürfen.

Mindestanforderungen für Prüfer, Prüfeinrichtungen und Prüfgeräte bieten ein Mindestmaß an Prüfqualität.

Folgen für Effizienz und individuelle Wahlmöglichkeiten

Kürzere Prüfintervalle für alte Kfz als für neue sind zwar grundsätzlich sachgerecht, da diese häufiger technische Mängel aufweisen. **Das Erfordernis der jährlichen Prüfung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ab dem siebten Jahr** oder ab einem Kilometerstand von 160.000 km **geht jedoch zu weit. Denn es verursacht Zusatzkosten** und Zeitaufwand **für Fahrzeughalter**, ohne zusätzlichen Nutzen zu gewährleisten. In Deutschland etwa, wo Pkw ab dem dritten Jahr nur alle zwei Jahre geprüft werden, liegt der Anteil von Pkw mit technischen Mängeln, die in einen Unfall verwickelt waren, bei unter einem Prozent. In Spanien, wo Pkw ab dem fünften Jahr alle zwei Jahre und ab dem elften Jahr jährlich geprüft werden, liegt der Anteil von Pkw mit technischen Mängeln, die in einem Unfall verwickelt waren, ebenfalls bei knapp über einem Prozent. Und selbst in diesen Fällen ist oft unklar, ob der technische Mangel die Unfallursache war oder das Verhalten des Fahrers.

Folgen für Wachstum und Beschäftigung

Häufigere Prüfungen können zwar Arbeitsplätze in Prüfeinrichtungen schaffen. Gleichzeitig aber gehen von höheren Prüfkosten für ältere Firmenfahrzeuge negative Impulse für Wachstum und Beschäftigung in den betroffenen Branchen aus.

Folgen für die Standortqualität Europas

Vernachlässigbar.

Juristische Bewertung

Kompetenz

Die EU darf Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erlassen (Art. 91 Abs. 1 lit. c AEUV), wozu die vorgeschlagenen Regelungen zur regelmäßigen technische Überwachung von Fahrzeugen zählen. Soweit diese der Verringerung des verkehrsbedingten Schadstoffausstoßes dienen, können sie auf die Kompetenz der EU für den Umweltschutz gestützt werden (Art. 192 Abs. 1 AEUV).

Subsidiarität

Angesichts des teilweise grenzüberschreitenden Charakters des Straßenverkehrs sind EU-weite Vorschriften für die technische Überwachung von Fahrzeugen mit dem Subsidiaritätsprinzip (Art. 5 Abs. 3 EUV) vereinbar.

Verhältnismäßigkeit

Das Erfordernis der jährlichen Prüfung von älteren Fahrzeugen **verletzt das Verhältnismäßigkeitsprinzip** (Art. 5 Abs. 4 EUV). Denn die Praxis zeigt, dass auch bei längeren Prüfintervallen die Zahl der Unfälle mit mangelhaften Fahrzeugen sehr klein ist. Zudem ist der behauptete Zusammenhang zwischen einer Verkürzung der Prüfintervalle und einer Verringerung von Unfällen nicht belegt. Daher stehen die hierdurch verursachten Kosten außer Verhältnis zu ihrem zweifelhaften Nutzen.

Der Übergang von einer Richtlinie, die den Mitgliedstaaten im Rahmen nationaler Umsetzungsakte Gestaltungsspielräume eröffnet (Art. 288 Abs. 3 AEUV), **zu einer unmittelbar geltenden Verordnung** (Art. 288 Abs. 2 AEUV) **ist unverhältnismäßig**. Denn es liegt in der Rechtsnatur von Richtlinien und Mindestvorgaben, dass sie durch die Mitgliedstaaten unterschiedlich umgesetzt werden können. Folglich rechtfertigen allein unterschiedliche nationale Regelungen, wie sie die Kommission beklagt [SWD(2012) 206, S. 35], nicht die Handlungsform einer Verordnung, die stärker in die mitgliedstaatliche Souveränität eingreift. Hier bleibt die Kommission eine zwingende Begründung schuldig. Zudem können auch mittels einer Richtlinie zumindest Teilaspekte EU-weit detailliert geregelt werden [EuGH, Rs. 316/93 (Vaneetveld), Schlussantrag Generalanwalt Jacobs, Ziffer 28]. Auch ein unzureichender Vollzug der EU-rechtlichen Vorschriften in einzelnen Mitgliedstaaten ist keine Rechtfertigung für eine Verordnung; denn dieses Problem besteht unabhängig von der Rechtsform.

Vereinbarkeit mit EU-Recht

Unproblematisch.

Vereinbarkeit mit deutschem Recht

Die vorgeschlagene Verordnung wird aufgrund ihrer unmittelbaren Geltung die entsprechenden Regelungen der deutschen Straßenverkehrs-Zulassungs-Verordnung (StVZO) entweder verdrängen oder – soweit sie Mindestvorgaben festsetzt – Anpassungen erforderlich machen (§ 29, Anhänge VIII und VIIIa StVZO). Änderungsbedarf ergibt sich insbesondere bei der Prüfhäufigkeit: Während derzeit z. B. Pkw erstmals 3 Jahre nach ihrer Erstzulassung und danach alle 2 Jahre geprüft werden müssen (Ziffer 2.1.2.1 Anhang VIII StVZO), ist zukünftig ab dem siebten Jahr oder einem Kilometerstand ab 160.000 km eine jährliche Prüfung obligatorisch (Art. 5 Abs. 1 und 2; s. [CEP-Übersicht](#)).

Zusammenfassung der Bewertung

Die Ausweitung des Anwendungsbereichs auf zwei- und dreirädrige Kfz ist sachgerecht, da auch diese Kfz durch technische Mängel Unfälle verursachen können. Mindestanforderungen für Prüfer, Prüfeinrichtungen und Prüfgeräte sorgen für ein Mindestmaß an Prüfqualität. Das Erfordernis der jährlichen Prüfung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ab dem siebten Jahr führt zu Zusatzkosten für Fahrzeughalter und verletzt das Verhältnismäßigkeitsprinzip, da auch bei längeren Prüfintervallen die Zahl der Unfälle mit mangelhaften Fahrzeugen sehr klein ist. Der Übergang von einer Richtlinie zu einer Verordnung ist ebenfalls unverhältnismäßig.