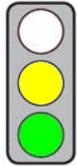


KERNPUNKTE

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

Betroffene: Halter und Fahrer von Nutzfahrzeugen (Nfz), Fahrzeugprüfer.



Pro: (1) Die Ausweitung des Anwendungsbereichs auf Nfz unter 3,5 t ist sachgerecht, da leichte Nfz bei schlechter Wartung ebenfalls andere Verkehrsteilnehmer und die Umwelt gefährden können.

(2) Die Pflicht, bei jeder Unterwegskontrolle eine Sichtprüfung der Ladung vorzunehmen, und die Möglichkeit, zusätzlich die Ladungssicherung ausführlich zu kontrollieren, erhöhen die Straßenverkehrssicherheit, da die Ladung und ihre Sicherung großen Einfluss darauf haben.

Contra: Der Übergang von einer Richtlinie zu einer Verordnung ist unverhältnismäßig.

INHALT

Titel

Vorschlag COM(2012) 382 vom 13. Juli 2012 für eine **Verordnung** des Europäischen Parlaments und Rates über die **technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen**, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG

Kurzdarstellung

► Hintergrund und Ziele

- Kraftfahrzeuge (Kfz) für die gewerbliche Beförderung von Gütern oder Fahrgästen und ihre Anhänger [„Nutzfahrzeuge“ (Nfz), Art. 3 Nr. 6] werden wegen ihrer „intensiven Nutzung“ auf zweifache Weise kontrolliert:
 - durch regelmäßige Prüfungen (RL 2009/40/EG und Verordnungsvorschlag COM(2012) 380 für die technische Überwachung von Kfz, s. CEP-Analyse) und
 - durch unregelmäßige Unterwegskontrollen (bislang RL 2000/30/EG und vorliegender Verordnungsvorschlag), die stichprobenartig und unangekündigt auf öffentlichen Straßen erfolgen, um die Einhaltung von technischen Vorschriften und Umweltschutzvorschriften „zu jeder Zeit und an jedem Ort der EU“ überprüfen zu können (S. 2).
- Bei Unterwegskontrollen
 - mussten zwar z. B. von 2007 bis 2008 ca. 300.000 Fahrzeuge wegen ihres schlechten Zustands aus dem Verkehr gezogen werden (Erwägungsgrund 7),
 - es werden jedoch auch „viele Fahrzeuge“ kontrolliert, an denen keine Mängel gefunden werden (S. 7).
- Die Kommission will
 - die Vorschriften für Unterwegskontrollen (RL 2000/30/EG) harmonisieren und verschärfen sowie
 - ein System der Risikoeinstufung für Unternehmen mit Nfz einführen.
- Ziele sind
 - die Halbierung der Zahl der Unfalltoten bis 2020 gegenüber 2010,
 - die Verringerung des verkehrsbedingten Schadstoffausstoßes und
 - die Kontrolle vorrangig der Nfz mit technischen Mängeln.

► Anwendungsbereich

- Unter die Verordnung fallen folgende Nfz (Art. 2 Abs. 1, s. [CEP-Übersicht](#)):
 - Kfz zur Güterbeförderung mit mindestens vier Rädern und einer Höchstgeschwindigkeit über 25 km/h („Kleintransporter“ und „Lkw“),
 - Kfz zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und einer Höchstgeschwindigkeit über 25 km/h („Busse“) und
 - Anhänger einschließlich Sattelanhänger.
- Die Mitgliedstaaten
 - müssen jedes Jahr mindestens 5% der betroffenen Nfz kontrollieren, die in ihrem Gebiet zugelassen sind (Art. 5),
 - können auch für andere Fahrzeuge Unterwegskontrollen durchführen (Art. 2 Abs. 2).

► Risikoeinstufung und Fahrzeugauswahl für die Unterwegskontrolle

- Jeder Mitgliedstaat muss ein System für die Risikoeinstufung von Unternehmen mit Nfz einrichten, durch das jedem Unternehmen ein Risikoprofil – gering, mittel, hoch – zugewiesen wird (Art. 6 Abs. 2 i.V.m. Anhang I).

- Die Einstufung erfolgt auf Basis der Anzahl und Schwere der Mängel, die bei den regelmäßigen Prüfungen und bei Unterwegskontrollen in den drei vorangegangenen Jahren an den Nfz des Unternehmens festgestellt wurden bei (Art. 6 Abs. 1 i.V.m. Anhang I)
 - Die Prüfer wählen für die Unterwegskontrollen „in erster Linie“ Nfz von Unternehmen mit einem hohen Risikoprofil aus, andere Nfz nur bei Verdacht einer Gefährdung der Straßenverkehrssicherheit (Art. 9).
- **Kontrollverfahren**
- Die Unterwegskontrolle umfasst eine „anfängliche Kontrolle“ (Art. 10 Abs. 1) und, nach Ermessen des Prüfers, eine „ausführliche Kontrolle“ (Art. 10 Abs. 2). Zusätzlich kann der Prüfer die Sicherung der Ladung kontrollieren (Art. 13 i.V.m. Anhang IV).
 - Die „anfängliche Kontrolle“ besteht aus (Art. 10 Abs. 1)
 - der Kontrolle der Bescheinigung der regelmäßigen Prüfung und ggf. des Berichts über die letzte Unterwegskontrolle sowie
 - der Sichtprüfung des Zustands des Nfz und seiner Ladung.
 - Die „ausführliche Kontrolle“ muss mindestens die Prüfung der Bremsen, Lenkung, Achsen, Räder, Reifen, Aufhängung und Umweltbelastung (z. B. Emissionen und Austritt von Öl) nach vorgegebenen Kontrollverfahren (z. B. Funktionsprüfung) umfassen (Art. 10 Abs. 2 i.V.m. Anhang II).
 - Die „ausführliche Kontrolle“ muss durchgeführt werden
 - entweder in einer Prüfstation, die nicht weiter als 10 km vom Ort der Unterwegskontrolle entfernt ist (Art. 11 Abs. 2),
 - oder mit einer „mobilen Kontrolleinheit“, die für die Prüfung der Bremsen, Lenkung, Aufhängung und Emissionen geeignet ist (Art. 11 Abs. 3); für sonstige Umweltbelastungen (wie Austritt von Öl) sowie für Achsen, Räder und Reifen erfolgt eine Sichtprüfung.
- **Bewertung von Mängeln und mögliche Folgemaßnahmen**
- Für jede Prüfposition des Nfz (z. B. Bremsanlage; Art. 12 Abs. 1 i.V.m. Anhang II) und der Ladungssicherung (z. B. Verzerrung; Art. 13 i.V.m. Anhang IV) sind mögliche Arten von Mängeln vorgegeben.
 - Prüfer müssen festgestellte Mängel einem der folgenden drei Schweregrade zuordnen (Art. 12 Abs. 2), von denen mögliche Folgemaßnahmen abhängen (Art. 14 i.V.m. Anhang III):
 - „Geringfügige Mängel“ haben keine Auswirkungen auf die Fahrzeugsicherheit. Sie ziehen keine Folgemaßnahmen nach sich.
 - „Schwerwiegende Mängel“ beeinträchtigen die Fahrzeugsicherheit oder gefährden andere Verkehrsteilnehmer. Sie müssen „baldmöglichst“ behoben werden. Der Prüfer kann anordnen, dass das Nfz innerhalb einer von ihm gesetzten Frist erneut zu prüfen ist.
 - „Sicherheitsgefährdende Mängel“ stellen eine unmittelbare Gefahr für die Verkehrssicherheit dar. Das Nfz wird aus dem Verkehr gezogen, bis die Mängel behoben wurden.
- **Anforderungen an Prüfer und Prüfeinrichtungen**
- Die Prüfer
 - müssen für die „ausführliche Kontrolle“ Mindestanforderungen an Qualifikation und Ausbildung erfüllen, z. B. dreijährige Berufserfahrung [Art. 10 Abs. 5 i.V.m. Art. 12 Abs. 1 und Anhang VI Verordnungsvorschlag COM(2012) 380],
 - dürfen nicht an einer Unterwegskontrolle eines Nfz beteiligt sein, wenn sie die vorhergehende regelmäßige Prüfung desselben Nfz vorgenommen haben (Art. 8 Abs. 2), und
 - dürfen sich bei der Unterwegskontrolle in keinem Interessenkonflikt befinden, insbesondere in Bezug auf den Halter des zu prüfenden Fahrzeugs (Art. 8 Abs. 3).
 - Die Prüfstationen und „mobilen Kontrolleinheiten“ müssen technischen Mindestanforderungen genügen [Art 11 Abs. 1 i.V.m. Art. 11 Abs. 1 und Anhang V Verordnungsvorschlag COM(2012) 380].
- **Informationsaustausch und internationale Zusammenarbeit**
- Der Prüfer erstellt nach jeder „ausführlichen Kontrolle“ einen Bericht und teilt diesen dem Fahrer, der Prüfbehörde und der Zulassungsbehörde mit (Art. 16 i.V.m. Anhang V).
 - Die Mitgliedstaaten müssen eine „Kontaktstelle“ einrichten, die insbesondere (Art. 17 Abs. 1)
 - für den Informationsaustausch mit den Behörden anderer Mitgliedstaaten zuständig ist und
 - alle zwei Jahre eine statistische Auswertung der erhobenen Daten zu den kontrollierten Nfz (z. B. entdeckte Mängel; Art. 20 Abs. 1) an die Kommission übermittelt.
 - Die Mitgliedstaaten müssen mindestens sechsmal jährlich miteinander abgestimmte Unterwegskontrollen durchführen (Art. 19).
- **Änderungen der Verordnung durch die Kommission**
- Die Kommission darf den Anwendungsbereich durch delegierte Rechtsakte (Art. 290 AEUV) ändern, um Änderungen der Fahrzeugklassen (Rahmenrichtlinie 2007/46/EG über die Genehmigung von Fahrzeugen) zu berücksichtigen (Art. 21 und 22).
 - Die Kommission darf die Vorgaben für die Risikoeinstufung, die vorgegebenen Prüfpositionen und -methoden, die Mängelbewertung, die Ladungssicherung, den Bericht über eine technische Unterwegskontrolle und das Formular für Mitteilungen an die Kommission (Anhänge I bis VI) durch delegierte Rechtsakte (Art. 290 AEUV) ändern (Art. 21 und 22).

Wesentliche Änderung zum Status quo

- ▶ Bisher waren die Vorschriften zur technischen Unterwegskontrolle von Nfz in einer Richtlinie (2000/30/EG) festgelegt. Nun sollen sie in einer Verordnung festgelegt werden.
- ▶ Bisher waren nur Kfz zur Güterbeförderung und Anhänger über 3,5 t sowie Busse betroffen. Nun sind auch Kfz zur Güterbeförderung und Anhänger unter 3,5 t betroffen, sofern ihre Höchstgeschwindigkeit 25 km/h übersteigt.
- ▶ Neu ist, dass Mitgliedstaaten mindestens 5% der betroffenen Nfz kontrollieren müssen, die in ihrem Gebiet zugelassen sind.
- ▶ Neu ist, dass ein System zur Risikoeinstufung von Unternehmen mit Nfz eingeführt wird.
- ▶ Neu ist, dass bei jeder Unterwegskontrolle eine Sichtprüfung der Ladung vorgenommen werden muss.
- ▶ Neu sind die Mindestanforderungen an Prüfer, Prüfstellen und „mobile Kontrolleinheiten“.
- ▶ Neu ist, dass Mitgliedstaaten sechsmal jährlich gemeinsame Unterwegskontrollen durchführen müssen.

Subsidiaritätsbegründung der Kommission

Laut Kommission legen die aktuellen Vorschriften zur technischen Unterwegskontrolle von Nfz ein Mindestniveau auf EU-Ebene fest. Deren Umsetzung durch die Mitgliedstaaten hat laut Kommission zu sehr unterschiedlichen Vorschriften geführt, die sich nachteilig auf die Straßenverkehrssicherheit und den Binnenmarkt auswirken. Daher können die Ziele der nunmehr vorgesehenen Verordnung nicht von den Mitgliedstaaten und nur auf EU-Ebene erreicht werden. (S. 8)

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 (RL 2008/50/EG) zu verwirklichen. Die Verordnung ist Teil des „Verkehrssicherheitspakets“, welches auch einen Verordnungsvorschlag über die regelmäßige technische Überwachung von Fahrzeugen [COM(2012) 380; s. [CEP-Analyse](#)] 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 Tourismus (federführend)
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 technische Unterwegskontrolle von Nfz schafft Anreize für Unternehmen, ihre Nfz auch in der Zeit zwischen den regelmäßigen Prüfungen zu warten und in einem technisch einwandfreien Zustand zu halten. Denn Nfz können stets unerwartet kontrolliert werden, was bei der Feststellung von Mängeln zu zusätzlichen Kosten führen kann. Dadurch wird die Anzahl von Nfz mit technischen Mängeln – z. B. an der Bremsanlage oder am Katalysator – im Straßenverkehr verringert. Dies erhöht grundsätzlich die Verkehrssicherheit, trägt zum Schutz Dritter bei und kann Emissionen reduzieren. Außerdem verhindert die Unterwegskontrolle, dass sich Unternehmen mit schlecht gewarteten Nfz zu Lasten Dritter einen Wettbewerbsvorteil gegenüber Unternehmen verschaffen, die ihre Nfz stets in gutem Zustand halten.

Die Ausweitung des Anwendungsbereichs auf leichte Nfz – Lkw und Anhänger – unter 3,5 t ist sachgerecht. Denn leichte Nfz werden ähnlich intensiv genutzt wie schwerere Nfz und können bei schlechter Wartung ebenfalls andere Verkehrsteilnehmer und die Umwelt gefährden. Zudem hat die Anzahl leichter Nfz im europäischen Straßenverkehr in den letzten Jahren zugenommen.

Die Pflicht der Mitgliedstaaten, jedes Jahr mindestens 5% der in ihrem Gebiet zugelassenen betroffenen Nfz zu kontrollieren stellt sicher, dass in jedem Mitgliedstaat eine Mindestanzahl an Nfz kontrolliert wird und sich somit Unterwegskontrollen tatsächlich auf Verkehrssicherheit und Umweltschutz positiv auswirken.

Die Pflicht für Prüfer, bei jeder Unterwegskontrolle eine Sichtprüfung der Ladung vorzunehmen, und die Möglichkeit, zusätzlich die Ladungssicherung ausführlich zu kontrollieren, erhöhen die Straßenverkehrssicherheit, da die Ladung und ihre Sicherung großen Einfluss darauf haben.

Die Einteilung der Mängel nach Schweregraden sowie die hiervon abhängigen Vorgaben für die weitere Nutzung des Nfz erhöhen die Straßenverkehrssicherheit. Denn dadurch kann eher gewährleistet werden, dass technische Mängel an Nfz behoben werden müssen und dass Nfz 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

Die Einrichtung eines Systems für die Risikoeinstufung von Nfz senkt die Kosten für Unternehmen, die ihre Nfz in gutem Zustand halten. Denn diese werden seltener für Unterwegskontrollen angehalten als Nfz von Unternehmen mit hohem Risikoprofil. Dies schafft Anreize für die Unternehmen, ihre Nfz in gutem Zustand zu halten. Allerdings erhöht die Einrichtung dieses Systems die Verwaltungskosten der Prüfbehörden. Denn die Prüfbehörden müssen für jedes Unternehmen mit Nfz ein Risikoprofil erstellen, für das sie viele Daten benötigen. Zudem müssen sie das System laufend aktualisieren und die Daten zeitnah den Prüfern zur Verfügung stellen, damit diese vor allem Nfz von Unternehmen mit hohem Risikoprofil anhalten können.

Kostensteigernd wirkt sich für die Prüfbehörden auch die Pflicht aus, jährlich mindestens 5% der betroffenen Nfz zu kontrollieren, soweit dies bislang nicht geschah.

Die Möglichkeit, für eine ausführliche Kontrolle mobile Kontrolleinheiten einzusetzen, senkt die Kosten für Unternehmen und Prüfbehörden, da die Kontrolle vor Ort stattfinden kann und dadurch Zeit einspart.

Folgen für Wachstum und Beschäftigung

Vernachlässigbar

Folgen für die Standortqualität Europas

Vernachlässigbar.

Juristische Bewertung

Kompetenz

Unproblematisch. Die EU darf Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erlassen (Art. 91 Abs. 1 lit. c AEUV), wozu die vorgeschlagenen Regelungen zur technischen Unterwegskontrolle von Nfz zählen. Soweit diese der Verringerung des verkehrsbedingten Schadstoffausstoßes und anderer Umweltbelastungen dienen, können sie auf die Kompetenz der EU für den Umweltschutz gestützt werden (Art. 192 Abs. 1 AEUV).

Subsidiarität

Unproblematisch. Angesichts des grenzüberschreitenden Charakters des Straßengüterverkehrs sind EU-weite Vorschriften für die technische Unterwegskontrolle von Nfz mit dem Subsidiaritätsprinzip (Art. 5 Abs. 3 EUV) vereinbar.

Verhältnismäßigkeit

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 (S. 8), nicht die Handlungsform einer Verordnung, die stärker in die mitgliedstaatliche Souveränität eingreift.

Vereinbarkeit mit EU-Recht

Unproblematisch.

Vereinbarkeit mit deutschem Recht

Unproblematisch.

Zusammenfassung der Bewertung

Die Ausweitung des Anwendungsbereichs auf Nfz unter 3,5 t ist sachgerecht, da leichte Nfz bei schlechter Wartung ebenfalls andere Verkehrsteilnehmer und die Umwelt gefährden können. Die Pflicht, bei jeder Unterwegskontrolle eine Sichtprüfung der Ladung vorzunehmen und die Möglichkeit, zusätzlich die Ladungssicherung ausführlich zu kontrollieren, erhöhen die Straßenverkehrssicherheit, da die Ladung und ihre Sicherung großen Einfluss darauf haben. Der Übergang von einer Richtlinie zu einer Verordnung ist unverhältnismäßig.