EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 11.11.2020
COM(2020) 699 final

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

über die Umsetzung der Richtlinie 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG

Inhalt

1. **Einleitung** 2

2. Die Richtlinie 4

3. Einzelstaatliche Umsetzungsmaßnahmen, die von den Mitgliedstaaten übermittelt wurden, und vorläufige Ergebnisse ihrer Bewertung 9

4. Machbarkeitsstudie zur elektronischen Plattform für Fahrzeuginformationen...11

5. Zusammenfassung und Schlussfolgerungen……13

1. EINLEITUNG

1.1. Hintergrund

Fahrzeugprüfungen sind eine wesentliche Voraussetzung für die Straßenverkehrssicherheit und auch, um die Umweltleistung von Fahrzeugen sicherzustellen. Die EU-Vorschriften, die die Mindeststandards für Fahrzeugüberprüfungen festlegen, stammten aus dem Jahr 1977 und wurden seither nur geringfügig aktualisiert. In der Zwischenzeit haben sich jedoch die Fahrzeuge, das Verhalten der Fahrer und die Technologien erheblich weiterentwickelt. Die erste wesentliche Änderung des Rahmens für die technische Überwachung erfolgte durch das Legislativpaket zur technischen Überwachung von Kfz[1] im Jahr 2014. Das Paket umfasst drei Bereiche: regelmäßige technische Überwachung, technische Unterwegskontrollen von Nutzfahrzeugen und Zulassungsunterlagen für Fahrzeuge.

Anlass für den Vorschlag des Legislativpakets zur technischen Überwachung von Kfz im Jahr 2012 waren die Leitlinien der Kommission für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit[2] aus dem Jahr 2010. In *„Ziel 4: Sicherere Fahrzeuge“* der Leitlinien wurde festgelegt, dass die Kommission *„Vorschläge … für eine schrittweise Harmonisierung und Verschärfung der technischen Überwachung und der technischen Unterwegskontrollen“* machen wird.

Mit der Richtlinie 2014/45/EU[3] über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen (im Folgenden „Richtlinie“), die seit dem 20. Mai 2018 in Kraft ist, wurden wesentliche Neuerungen im Vergleich zur Richtlinie 2009/40/EG[4] eingeführt.

Zu den Neuerungen gehören folgende Punkte:

- Erhöhung der Qualität von Fahrzeugprüfungen durch Festlegung einheitlicher Mindeststandards für Ausrüstung, Ausbildung der Prüfer und Bewertung von Mängeln
- Einführung obligatorischer Prüfungen für elektronische Sicherheitsbauteile (wie ABS, ESC und Airbags)
- Erste europäische Maßnahmen zur Bekämpfung des Betrugs durch Manipulation von Kilometerzählern
- Verpflichtende EU-weite Prüfungen für schwere Motorräder, sofern ein Mitgliedstaat nicht durch andere Maßnahmen für eine gleichwertige Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit sorgt
- Verpflichtende EU-weite Prüfungen für schnelle Zugmaschinen, die im gewerblichen Güterkraftverkehr eingesetzt werden

---

1 https://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2014_04_30_rwp_de

2 Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Ein europäischer Raum der Straßenverkehrssicherheit: Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020 (KOM(2010) 389 endg.).

3 Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 51).

4 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).

- Gegenseitige Anerkennung von Prüfbescheinigungen bei einer erneuten Zulassung, wenn die Prüfungshäufigkeit im Ursprungsmitgliedstaat derjenigen im Bestimmungsmitgliedstaat entspricht.

1.2. Zweck und Umfang dieses Berichts

Die Kommission sollte gemäß Artikel 20 Absatz 1 der Richtlinie bis zum 30. April 2020 und gemäß Artikel 20 Absatz 2 bis zum 30. April 2019 einen Bericht erstellen. Die Kommission ist sich voll und ganz bewusst, dass sie bei der Vorlage dieser Berichte in Verzug geraten ist, und bedauert dies.

Der Bericht gemäß Artikel 20 Absatz 1 sollte

- Informationen über die Durchführung und Wirkung der Richtlinie und insbesondere über den Grad der Harmonisierung der regelmäßigen technischen Überwachung, die Wirksamkeit der Bestimmungen über den Anwendungsbereich, die Prüfungshäufigkeit, die gegenseitige Anerkennung der Prüfbescheinigungen bei einer erneuten Zulassung eines Fahrzeugs aus einem anderen Mitgliedstaat enthalten;
- die Ergebnisse der Machbarkeitsprüfung der Einführung einer elektronischen Plattform für Fahrzeuginformationen[5] darstellen;
- analysieren, ob die Anhänge insbesondere unter Berücksichtigung des technischen Fortschritts und der Methoden aktualisiert werden müssen.

Der Bericht sollte vom zuständigen Ausschuss herangezogen und gegebenenfalls von Legislativvorschlägen begleitet werden.

Der Bericht gemäß Artikel 20 Absatz 2 sollte

- Informationen auf der Grundlage unabhängiger Studien über die Wirksamkeit der Einbeziehung von leichten Kraftfahrzeuganhängern und zwei- oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen in den Anwendungsbereich der Richtlinie enthalten;
- die Entwicklung der Straßenverkehrssicherheit in der Union bewerten, und für jede Unterklasse der zwei- oder dreirädrigen Kraftfahrzeuge die Ergebnisse der nationalen Maßnahmen zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit vergleichen, wobei die von diesen Fahrzeugen durchschnittlich zurückgelegte Entfernung zu berücksichtigen ist;
- bewerten, ob die Standards und die Kosten der regelmäßigen technischen Überwachung für jede Fahrzeugklasse den gesteckten Zielen im Bereich der Straßenverkehrssicherheit angemessen sind;
- durch eine umfassende Folgenabschätzung ergänzt werden, in der Kosten und Nutzen in der gesamten Union unter Berücksichtigung der Besonderheiten der Mitgliedstaaten analysiert werden.

Die Richtlinie ist wie erwähnt am 20. Mai 2018 in Kraft getreten. Zur Erhebung von Daten, die aussagekräftige Schlussfolgerungen zulassen, ist im Durchschnitt eine ununterbrochene Geltungsdauer von drei Jahren erforderlich. Aus diesem Grund kann die Erhebung von Daten, die für Schlussfolgerungen über die Wirkung der Richtlinie herangezogen werden können, frühestens in der zweiten Hälfte des Jahres 2021 beginnen.

[5] Im Sinne des Artikels 16.

Insofern besteht das Ziel dieses Berichts darin, einen Überblick über die Umsetzungsmaßnahmen der Mitgliedstaaten auf Grundlage vorläufiger Ergebnisse der Umsetzungskontrolle sowie über die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur elektronischen Plattform für Fahrzeuginformationen[6] zu bieten.

Hinsichtlich der Berücksichtigung von zwei- oder dreirädrigen Kraftfahrzeugen ist jedoch anzumerken, dass deren regelmäßige technische Überwachung erst am 1. Januar 2022 beginnt, weshalb frühestens 2025 aussagekräftige Schlussfolgerungen zu erwarten sind. Was die Wirksamkeit der Einbeziehung von leichten Kraftfahrzeuganhängern betrifft, ist anzumerken, dass leichte Kraftfahrzeuganhänger nicht zum Anwendungsbereich der Richtlinie gehören und somit eine Analyse der Auswirkungen ihrer Einbeziehung nicht möglich ist.

Ferner ist anzumerken, dass entgegen des ursprünglichen Vorschlags der Kommission leichte Kraftfahrzeuganhänger letztendlich nicht in den Anwendungsbereich der Richtlinie aufgenommen wurden. Dennoch hat die Mehrheit der Mitgliedstaaten diese zusätzliche Fahrzeugklasse in ihre Systeme der regelmäßigen technischen Überwachung aufgenommen. Wie jedoch bereits erwähnt, ist zur Erhebung von Daten, die aussagekräftige Schlussfolgerungen zulassen, im Durchschnitt eine ununterbrochene Geltungsdauer von drei Jahren erforderlich.

2. DIE RICHTLINIE

2.1 Anwendungsbereich der Richtlinie und Zuständigkeiten

In der Richtlinie wird der Grundsatz der Richtlinie 2009/40/EG beibehalten, dass die technische Überwachung von dem Mitgliedstaat durchzuführen ist, in dem das Fahrzeug zugelassen ist.

Auch die obligatorischen Prüfungen der Sicherheit und der Umweltleistung für alle Fahrzeuge, die bereits regelmäßig nach der Richtlinie 2009/40/EG geprüft wurden, d. h. alle Personenkraftwagen, leichten und schweren Nutzfahrzeuge, mit denen Personen oder Waren befördert werden, sowie alle schweren Kraftfahrzeuganhänger, wurden in der Richtlinie beibehalten.

Es gibt jedoch zwei neue Fahrzeuggruppen:

- die Prüfung von Zugmaschinen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von über 40 km/h (schnelle Zugmaschinen), wenn diese hauptsächlich im gewerblichen Güterkraftverkehr auf öffentlichen Straßen zum Einsatz kommen, und
- die Prüfung einiger zwei- oder dreirädriger Kraftfahrzeuge mit einem Hubraum von mehr als 125 cm^3 ab dem 1. Januar 2022.

In einigen Fällen bietet die Richtlinie den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, bestimmte Fahrzeuge, die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassen sind, aus dem Anwendungsbereich der Richtlinie auszunehmen. Dazu gehören beispielsweise Fahrzeuge von historischem Interesse, Diplomatenfahrzeuge oder Fahrzeuge, die ausschließlich auf kleinen Inseln oder in dünn besiedelten Gebieten verwendet werden.

[6] https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-en

Die neu hinzugefügten zwei- oder dreirädrigen Kraftfahrzeuge können von den Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie von der technischen Überwachung ausgenommen werden, wenn sie alternative Maßnahmen zur Sicherheit im Straßenverkehr ergriffen haben, unter besonderer Berücksichtigung der einschlägigen Statistiken zur Sicherheit im Straßenverkehr der letzten fünf Jahre.

Die Mitgliedstaaten setzen die Kommission von diesen Ausnahmen in Kenntnis.

2.2 Häufigkeit der Prüfungen, Prüfungsinhalte und -methoden

Die Häufigkeit der Prüfungen von Fahrzeugen, die bereits nach der Richtlinie 2009/40/EG geprüft werden, blieb unverändert. Die Prüfungshäufigkeit wurde in der Richtlinie dahingehend flexibel gehalten, dass die Mitgliedstaaten kürzere Abstände zwischen zwei Prüfungen anwenden können.

Ein neues Element gibt es im Zusammenhang mit den neu zum System der technischen Überwachung hinzugefügten Fahrzeugklassen. schnelle Zugmaschinen sind erstmals vier Jahre nach der Erstzulassung, dann alle zwei Jahre zu prüfen.

Die Prüfungshäufigkeit für die zwei- oder dreirädrigen Kraftfahrzeuge ist in der Richtlinie nicht festgelegt, sondern wird von den Mitgliedstaaten bestimmt, ebenso wie die zu prüfenden Bereiche und die Prüfungsinhalte und -methoden.

Für alle anderen Fahrzeugklassen sind in Anhang I der Richtlinie detaillierte harmonisierte Mindestanforderungen festgelegt. Darin werden die zu prüfenden Positionen, die Inhalte, die Methoden sowie die Gründe für eine Mangelfeststellung und ihre Klassifizierung beschrieben.

Die Richtlinie bietet eine Lösung für den Fall, dass ein Fahrzeug vor dem Termin der nächsten regelmäßigen Prüfung einer Prüfung zu unterziehen ist. Ein Mitgliedstaat kann die Überprüfung eines Fahrzeugs vorschreiben, beispielsweise nach einem Unfall oder wenn bestimmte Systeme des Fahrzeugs verändert wurden, oder die Prüfungshäufigkeit erhöhen, wenn das Fahrzeug einen Kilometerstand von 160 000 km erreicht hat.

2.3 Bewertung von Mängeln

Im Jahr 2010 verabschiedete die Kommission eine Empfehlung[7], um den Prüfern Leitlinien an die Hand zu geben und um eine einheitliche Bewertung der in Anhang II der Richtlinie 2009/40/EG genannten Mängel zu gewährleisten. In der Empfehlung werden drei Mängelgruppen (geringfügige, erhebliche und gefährliche Mängel) eingeführt und jeweils definiert, um als Leitlinien zu dienen.

Auf Grundlage der Empfehlung wurde in der Richtlinie die Bewertung von Mängeln als harmonisierte Maßnahme eingeführt. Je nach Schwere können Mängel gering, erheblich oder gefährlich sein und beziehen sich auf die Sicherheit oder die Umweltleistung des Fahrzeugs. Werden bei der technischen Überwachung eines Fahrzeugs Mängel festgestellt, die unter mehrere Mängelgruppen fallen, so wird es in die Gruppe eingeordnet, die dem schwerwiegendsten Mangel entspricht. Darüber hinaus wird ein Fahrzeug mit mehreren Mängeln innerhalb der gleichen Prüfbereiche (wie Bremssystem oder Lenkung) in die nächsthöhere Mängelgruppe eingestuft, wenn davon auszugehen ist, dass das

[7] Empfehlung der Kommission vom 5. Juli 2010 zur Mängelbewertung bei der technischen Überwachung gemäß der Richtlinie 2009/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (2010/378/EU).

Zusammenwirken der Mängel eine größere Gefährdung der Straßenverkehrssicherheit bewirkt.

2.4 Weiterverfolgung von Mängeln

Eine der wichtigsten Neuerungen der Richtlinie war die Harmonisierung der Maßnahmen zur Weiterverfolgung von Mängeln abhängig von der Schwere des Mangels bzw. der Mängel, die bei der regelmäßigen technischen Überwachung festgestellt wurden.

Im Fall von lediglich geringfügigen Mängeln am Fahrzeug sind die Mängel zu beheben, aber das Fahrzeug besteht die Prüfung und wird nach der Reparatur keiner erneuten Prüfung unterzogen.

Werden erhebliche oder gefährliche Mängel festgestellt, so gilt die Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung als nicht bestanden und das Fahrzeug muss einer erneuten Prüfung unterzogen werden, sobald diese Mängel behoben wurden. Im Fall von erheblichen Mängeln muss die erneute Prüfung spätestens zwei Monate nach der ersten Prüfung erfolgen; das Fahrzeug kann in diesem Zeitraum weiter genutzt werden. Bei gefährlichen Mängeln können die Behörden jedoch beschließen, dass das Fahrzeug nicht auf öffentlichen Straßen genutzt werden darf, bis die Mängel beseitigt wurden und eine Prüfbescheinigung ausgestellt wurde.

2.5 Die Prüfbescheinigung und der Prüfnachweis, Verwaltungszusammenarbeit der Mitgliedstaaten

Die Prüfbescheinigung mit harmonisierten Mindestangaben wurde durch die Richtlinie 2010/48/EU[8] der Kommission zum 31. Dezember 2013 eingeführt.

Eine der Neuerungen der Richtlinie besteht darin, dass jetzt allen verpflichtenden Elementen ein unionsweit harmonisierter Code vorangestellt werden muss, der die Erkennung und die Verständlichkeit der wichtigsten angezeigten Informationen in den ansonsten nicht harmonisierten Unterlagen erleichtern soll.

Basierend auf den harmonisierten Elementen der Prüfbescheinigung besteht eine der wichtigsten Neuerungen der Richtlinie in der gegenseitigen Anerkennung der Prüfbescheinigungen bei der erneuten Zulassung eines Fahrzeugs. Damit endete durch die Richtlinie die systematische Prüfung von Fahrzeugen vor einer erneuten Zulassung unabhängig davon, ob sie über eine gültige Prüfbescheinigung verfügen. Die einzige Einschränkung in Bezug auf die gegenseitige Anerkennung besteht darin, dass die Prüfbescheinigung zum Zeitpunkt der erneuten Zulassung hinsichtlich des für regelmäßige technische Überwachung festgelegten Zeitraums in dem Mitgliedstaat, in dem die erneute Zulassung erfolgen soll, noch gültig sein muss. Dies kann beispielsweise der Fall sein, wenn ein Personenkraftwagen aus einem Mitgliedstaat eingeführt wird, in dem Prüfungsintervalle von 4-2-2 gelten, und in einem Mitgliedstaat mit Prüfungsintervallen von 3-1-1 erneut zugelassen werden soll.

Eine weitere wichtige Bestimmung der Richtlinie besteht darin, dass der Mitgliedstaat, in dem die erneute Zulassung erfolgen soll, bei Zweifeln bezüglich der Gültigkeit der Prüfbescheinigung diese zunächst überprüfen kann, bevor eine Anerkennung erfolgt. Zu diesem Zweck können die Behörden der Mitgliedstaaten die von der Kommission benannten und bekanntgegebenen nationalen Kontaktstellen nutzen. Die Kommission hat ein

[8] Richtlinie 2010/48/EU der Kommission vom 5. Juli 2010 zur Anpassung der Richtlinie 2009/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger an den technischen Fortschritt (ABl. L 173 vom 8.7.2010, S. 47).

Verzeichnis aller übermittelten nationalen Kontaktstellen erstellt und dieses bei nachträglichen Übermittlungen aktualisiert und regelmäßig an die Mitgliedstaaten weitergeleitet.

Die Mitgliedstaaten mussten der Kommission vor dem 20. Mai 2018 eine Beschreibung der Prüfbescheinigung übermitteln.

Mit der Richtlinie wurden wichtige Maßnahmen hinsichtlich der Kommunikation zwischen den Prüfstellen und den zuständigen Behörden eingeführt. Die Prüfstellen müssen die in der Prüfbescheinigung aufgeführten Angaben innerhalb einer angemessenen Frist nach Ausstellung der Prüfbescheinigung auf elektronischem Weg übermitteln. Um die notwendigen Entwicklungsschritte vollziehen zu können, haben die Mitgliedstaaten jedoch bis zum 20. Mai 2021 Zeit, dafür Sorge zu tragen, dass die elektronische Kommunikation funktioniert. Außerdem müssen die Mitgliedstaaten die Ergebnisse der technischen Überwachung an die Zulassungsbehörde übermitteln, um die regelmäßige technische Überwachung mit dem durch die Richtlinie 2014/46/EU[9] eingeführten elektronischen Fahrzeugregister zu verbinden.

2.6 Betrug durch Manipulation von Kilometerzählern

Die Richtlinie ist die erste europäische Rechtsvorschrift, mit der harmonisierte Maßnahmen zur Bekämpfung des Betrugs durch Manipulation von Kilometerzählern eingeführt werden. Im Hinblick auf die regelmäßige technische Überwachung soll der Betrug durch Manipulation von Kilometerzählern bekämpft werden, indem die Mitgliedstaaten durch die Richtlinie verpflichtet werden, dafür zu sorgen, dass der bei der vorherigen Prüfung aufgezeichnete Kilometerstand dem Prüfer, der die darauf folgende Prüfung durchführt, zur Verfügung steht. Die Informationen müssen so schnell wie möglich auf elektronischem Weg verfügbar gemacht werden.

Ferner müssen die Mitgliedstaaten wirksame, angemessene, abschreckende und nichtdiskriminierende Sanktionen bei der Manipulation von Kilometerzählern einführen.

2.7 Prüfstellen, Prüfeinrichtungen und -geräte, Überwachung der Prüfstellen, Prüfer

Mit der Richtlinie wurde eine Reihe von harmonisierten Anforderungen für die Prüfstellen eingeführt.

- Die Prüfstellen müssen von dem Mitgliedstaat oder seiner zuständigen Behörde ermächtigt werden.
- In Anhang III sind technische Mindestanforderungen an Prüfeinrichtungen und -geräte festgelegt, deren Einhaltung von den Mitgliedstaaten zu gewährleisten ist.
- Die Mitgliedstaaten haben bis zum 20. Mai 2023 Zeit, dafür Sorge zu tragen, dass alle Prüfstellen die technischen Mindestanforderungen erfüllen.

Um sicherzustellen, dass die Prüfstellen die Anforderungen durchgehend erfüllen, müssen die Mitgliedstaaten für ihre Überwachung sorgen. Bis zum 1. Januar 2023 müssen die Aufsichtsstellen die in Anhang V der Richtlinie aufgeführten Anforderungen erfüllen und Aufgaben wahrnehmen wie z. B.

- Anforderungen an die Aufsichtsstelle;

[9] Richtlinie 2014/46/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 129).

- Inhalte der Vorschriften und Verfahren;
- Kontrolle der Ausbildung der Prüfer sowie der von ihnen abzulegenden Prüfungen;
- Überprüfung, ob die Mindestanforderungen an Räumlichkeiten und Prüfgeräte erfüllt sind;
- Validierung der Messergebnisse der technischen Überwachung;
- Vorschläge für Entzug oder Aussetzung der Ermächtigung der Prüfstellen und/oder der Prüfer.

Eine wichtige neu eingeführte Bestimmung besteht darin, dass die Ergebnisse der technischen Überwachung nur geändert werden dürfen, wenn sie offenkundig unrichtig sind. Die Änderung muss nach dem von der zuständigen Behörde festgelegten Verfahren oder durch die Aufsichtsstelle vorgenommen werden.

Um sicherzustellen, dass die Prüfer, die die technische Überwachung durchführen, über ein bestimmtes Niveau an Können und Wissen verfügen und dass sie regelmäßige Schulungen erhalten, wurden mit der Richtlinie verschiedene Maßnahmen eingeführt. Anhang IV der Richtlinie enthält harmonisierte Mindestanforderungen in Bezug auf die Befähigung und Erfahrung, die Voraussetzung für die Ermächtigung als Prüfer sind. Darüber hinaus sind in Anhang IV die Mindestinhalte der Grundausbildung und der Auffrischungsschulungen für Prüfer festgelegt. Nur die bis 20. Mai 2018 von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten oder einer Prüfstelle angestellten oder ermächtigten Prüfer sind von den neu festgelegten Anforderungen ausgenommen.

Prüfer, die die Mindestanforderungen in Bezug auf Befähigung und Ausbildung erfüllen, erhalten eine Bescheinigung von den zuständigen Behörden oder ermächtigten Ausbildungszentren. Außerdem werden in Anhang IV die Mindestinhalte dieser auszustellenden Bescheinigung aufgeführt.

2.8 Elektronische Plattform für Fahrzeuginformationen

Laut der Richtlinie muss die Kommission eine Machbarkeitsstudie zur Einrichtung einer elektronischen Plattform für Fahrzeuginformationen durchführen. Bei der Durchführung der Studie waren folgende Anforderungen zu berücksichtigen:

- Mögliche Verwendung bestehender und bereits eingerichteter IT-Lösungen in Bezug auf den grenzüberschreitenden Datenaustausch;
- Ermittlung der am besten geeigneten Methode, wie die bestehenden nationalen Systeme im Hinblick auf den leichteren Austausch von Daten über die technische Überwachung und den Kilometerstand zwischen den für Prüfung, Zulassung und Genehmigung von Fahrzeugen zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, den Prüfstellen, den Prüfgeräteherstellern und den Fahrzeugherstellern miteinander verbunden werden können.

Darüber hinaus hat die Kommission eine Machbarkeitsstudie durchzuführen, um zu prüfen,

- inwieweit eine Erhebung und Speicherung der verfügbaren Informationen zu den wichtigsten sicherheitsrelevanten Bauteilen von Fahrzeugen, die an schweren Unfällen beteiligt waren, machbar und nützlich wäre;
- und wie Prüfern, Inhabern von Zulassungsbescheinigungen und Unfallforschern der Zugang zu Informationen über Unfallberichte und Kilometerstände in anonymisierter Form ermöglicht werden könnte.

3. EINZELSTAATLICHE UMSETZUNGSMAßNAHMEN, DIE VON DEN MITGLIEDSTAATEN ÜBERMITTELT WURDEN, UND VORLÄUFIGE ERGEBNISSE IHRER BEWERTUNG

3.1 Einzelstaatliche Umsetzungsmaßnahmen, die von den Mitgliedstaaten übermittelt wurden

Die Mitgliedstaaten mussten bis zum 20. Mai 2017 nationale Maßnahmen erlassen und veröffentlichen, um die Anforderungen der Richtlinie zu erfüllen, und sie daraufhin an die Kommission übermitteln. Die Maßnahmen sind seit dem 20. Mai 2018 wirksam.

Bis zum 20. Mai 2017 meldeten lediglich sechs der 28 Mitgliedstaaten der Kommission, dass die Umsetzung der Richtlinie abgeschlossen sei. Im Einklang mit den Verfahrensvorschriften leitete die Kommission Vertragsverletzungsverfahren ein, um die anderen 22 Mitgliedstaaten dazu zu bewegen, die erforderlichen einzelstaatlichen Umsetzungsmaßnahmen zu erlassen. Die Einleitung der Vertragsverletzungsverfahren stellte die Grundlage für einen umfangreichen Austausch mit den Mitgliedstaaten dar, und in den meisten Fällen führte dies dazu, dass die fehlenden einzelstaatlichen Umsetzungsmaßnahmen gemeldet wurden. Zwei Mitgliedstaaten (Niederlande und Polen) erklärten, dass die Umsetzung der Richtlinie nur teilweise erfolgt sei. Die erforderlichen Maßnahmen, um diese Mitgliedstaaten dazu zu zwingen, ihren Verpflichtungen zur Umsetzung der Richtlinie nachzukommen, wurden ergriffen.

3.2 Vorläufige Ergebnisse

Um eine vorläufige Bewertung der einzelstaatlichen Umsetzungsmaßnahmen im Hinblick auf die Einhaltung der Anforderungen der Richtlinie vornehmen zu können, hat die Kommission einen externen Auftragnehmer beauftragt. Die von dem Auftragnehmer ermittelten Ergebnisse werden von der Kommission weiter analysiert; der Abschluss der Arbeiten ist in den kommenden Monaten zu erwarten.

3.2.1 Anwendungsbereich der Richtlinie und Zuständigkeiten

Laut der vorläufigen Analyse der einzelstaatlichen Umsetzungsmaßnahmen war die Einbeziehung schneller Zugmaschinen sowie zwei- oder dreirädriger Kraftfahrzeuge für einige Mitgliedstaaten schwierig, während in Bezug auf die Fahrzeugklassen, die bereits Teil des Prüfsystems waren, nur geringfügige Probleme festzustellen waren.

Scheinbar wird in manchen Mitgliedstaaten[10] für landwirtschaftliche Fahrzeuge im Allgemeinen keine Zulassung benötigt, was die regelmäßige Prüfung dieser Fahrzeuge problematisch macht.

Nur zwei Mitgliedstaaten (Irland und Niederlande) meldeten alternative Maßnahmen zur Sicherheit im Straßenverkehr und nahmen infolgedessen zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge von der Prüfungspflicht aus. Da diese Fahrzeuge erst ab dem 1. Januar 2022 regelmäßigen Prüfungen unterzogen werden müssen, gerieten viele Mitgliedstaaten mit der Erlassung und der Übermittlung der nationalen Umsetzungsmaßnahmen in Verzug und gaben an, dass aufgrund des tatsächlichen Zeitpunkts des Inkrafttretens zusätzliche Zeit für die Umsetzung gegeben sei.

Weitere in der Richtlinie ausgenommene Fahrzeugklassen, die die Mehrheit der Mitgliedstaaten (18) in Anspruch nahm, betrafen

[10] Anmerkung: In Ermangelung europäischer Gesetzgebung obliegt es den Mitgliedstaaten zu entscheiden, welche Fahrzeuge einer Zulassung bedürfen und Zulassungsunterlagen und Kennzeichen erhalten.

- Fahrzeuge, die nicht oder kaum auf öffentlichen Straßen benutzt werden, wie Fahrzeuge von historischem Interesse oder für Wettbewerbe bestimmte Fahrzeuge;
- von den Streitkräften, der Feuerwehr, dem Zivilschutz und den Notfall- oder Rettungsdiensten genutzte Fahrzeuge.

Darüber hinaus nahmen einige Mitgliedstaaten die Möglichkeit wahr, Fahrzeuge, die für landwirtschaftliche, gartenbauliche, forstwirtschaftliche oder fischwirtschaftliche Zwecke verwendet werden, und Fahrzeuge, die ausschließlich auf kleinen Inseln oder in dünn besiedelten Gebieten verwendet werden, auszunehmen.

Die Mehrheit der Mitgliedstaaten (18) führte weitere Fahrzeugklassen in ihre Systeme der regelmäßigen technischen Überwachung ein, vornehmlich Klassen für kleinere Anhänger (O1, O2), weitere Klassen für zwei- und dreirädrige Fahrzeuge sowie für landwirtschaftliche Fahrzeuge.

3.2.2 Häufigkeit der Prüfungen, Prüfungsinhalte und -methoden

Die meisten Mitgliedstaaten scheinen die Prüfungshäufigkeit, die bereits in Übereinstimmung mit der Richtlinie 2009/40/EG galt, beibehalten zu haben, wodurch in einigen Staaten kürzere Abstände zwischen den Prüfungen als die in der Richtlinie als Mindestanforderungen festgelegten Abstände gelten. Dies trifft vor allem auf Personenkraftfahrzeuge zu, zum Beispiel in Österreich (3-2-1), Kroatien (1-1-1) oder Deutschland (3-2-2).

Die vorläufige Analyse ergab, dass die Mitgliedstaaten keine Probleme bei der Einführung der Prüfungshäufigkeit für die neue Klasse der schnellen Zugmaschinen (4-2-2) hatten.

Wie bereits erwähnt, müssen die Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie die Prüfungshäufigkeit, die zu prüfenden Positionen, die Methoden sowie die Gründe für eine Mangelfeststellung in Bezug auf zwei- oder dreirädrige Kraftfahrzeuge definieren, was ein hohes Maß an Flexibilität für die Mitgliedstaaten bedeutet. Beispielsweise hat Deutschland eine Prüfungshäufigkeit von 2-2-2 eingeführt, Spanien von 4-2-2 und Kroatien von 2-1-1.

Die vorläufige Bewertung lässt darauf schließen, dass sich einige Mitgliedstaaten für die wörtliche Umsetzung von Anhang I der Richtlinie über die zu prüfenden Positionen, die Inhalte, Methoden sowie die Gründe für eine Mangelfeststellung und ihre Klassifizierung entschieden haben. Einige Mitgliedstaaten haben die Maßnahmen des Anhangs I jedoch in mehreren verschiedenen nationalen Gesetzen umgesetzt, wodurch die Identifizierung und Bewertung der einzelstaatlichen Umsetzungsmaßnahmen dieses sehr technischen Anhangs erschwert wird.

Die optionalen Maßnahmen, die es den Mitgliedstaaten erlauben, Fahrzeuge vor dem Termin der nächsten regelmäßigen Prüfung einer Prüfung zu unterziehen (siehe Abschnitt 2.2), wurden nicht vollumfänglich eingeführt. Es scheint, dass die zwei von den meisten Mitgliedstaaten eingeführten Fälle folgende sind:

- Das Fahrzeug hatte einen Unfall, bei dem seine wichtigsten sicherheitsrelevanten Bauteile wie Räder, Aufhängung, Knautschzonen, Airbagsysteme, Lenkung oder Bremsen in Mitleidenschaft gezogen wurden (etwa 19 Mitgliedstaaten).
- Die Sicherheits- und Umweltschutzsysteme und -bauteile des Fahrzeugs wurden verändert (etwa zwölf Mitgliedstaaten).

Es scheint, dass etwa zehn Mitgliedstaaten Prüfungen für alle anderen Fälle, in denen die Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigt ist, eingeführt haben. Allerdings scheint es, dass nur drei Mitgliedstaaten beabsichtigen, Fahrzeuge, bei denen sich der Inhaber der

Zulassungsbescheinigung geändert hat, einer regelmäßigen Prüfung zu unterziehen, und nur in einem Mitgliedstaat sollen Fahrzeuge mit hohem Kilometerstand (160 000 km) häufigeren Prüfungen unterzogen werden.

3.2.3 Bewertung von Mängeln

Möglicherweise aufgrund der Empfehlung von 2010 wurden bei der vorläufigen Bewertung der einzelstaatlichen Umsetzungsmaßnahmen keine potenziell signifikanten Probleme der Nichteinhaltung der nunmehr verpflichtenden Mängelkategorien (geringfügig, erheblich und gefährlich) festgestellt.

Mögliche Probleme, die einer Klärung beim bevorstehenden Austausch mit den Mitgliedstaaten bedürfen könnten, betreffen den Fall, dass bei der technischen Überwachung mehrere Mängel verschiedener Kategorien festgestellt werden, und das Fahrzeug in die nächsthöhere Mängelgruppe einzustufen ist.

3.2.4 Weiterverfolgung von Mängeln

Die vorläufige Bewertung der einzelstaatlichen Maßnahmen warf keine besonderen Bedenken hinsichtlich der Maßnahmen zur Weiterverfolgung von festgestellten Mängeln auf.

3.2.5 Die Prüfbescheinigung und der Prüfnachweis, Verwaltungszusammenarbeit der Mitgliedstaaten

Eine Reihe von Problemen trat im Zusammenhang mit den Anforderungen der Richtlinie auf:

- Einige Mitgliedstaaten übermittelten die Beschreibung der Prüfbescheinigung nicht rechtzeitig, obwohl die Kommission mehrere Erinnerungen und Anfragen sendete.
- In vielen Fällen bemerkten die Mitgliedstaaten nicht, dass die Richtlinie die verpflichtende Nutzung unionsweit harmonisierter Codes vorsieht, was Änderungen der nationalen Gesetzgebung erfordert, wodurch weitere Verzögerungen entstehen.
- Die Vorschrift zur Verwendung unionsweit harmonisierter Codes stellte sich für viele Mitgliedstaaten als irreführend dar; anstatt die in Anhang II aufgeführten Codes zu verwenden, führten sie andere Codes ein. Im Austausch zwischen der Kommission und den betreffenden Mitgliedstaaten wurden diese Fehler geklärt. Zur Berichtigung dieser Fehler mussten nationale Gesetze geändert werden, was weitere Verzögerungen nach sich zog.

Im Bewusstsein über die Verpflichtung in Bezug auf die 2018 fälligen Prüfbescheinigungen bat die Kommission 2016 den Ausschuss um eine Stellungnahme zu einem möglichen zukünftigen Kommissionswerkzeug, mit dem Prüfbescheinigungen, Prüfnachweise und Fahrzeugzulassungsunterlagen anzeigen werden können. Mit Unterstützung des Ausschusses leitete die Kommission das Verfahren ein und schuf das neue Werkzeug, mit dem Muster der Fahrzeugzulassungsunterlagen[11] und der Prüfbescheinigungen[12] überprüft werden können.

Die Mitgliedstaaten meldeten ihre nationalen Kontaktstellen bis zum 20. Mai 2015 und haben seither regelmäßig Aktualisierungen im Einklang mit der Richtlinie übermittelt.

Im Hinblick auf die Maßnahmen in Bezug auf die gegenseitige Anerkennung von Prüfbescheinigungen wurde bei der vorläufigen Analyse festgestellt, dass die Umsetzung in der Mehrheit der Mitgliedstaaten zufriedenstellend war und dass weitere Klärung nur in

[11] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/vehicle-registration-certificate_de

[12] https://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/vehicles/roadworthiness-certificate_de

wenigen Fällen erforderlich ist. Die meisten Mitgliedstaaten machten von der optionalen Maßnahme Gebrauch, im Zweifelsfall die Gültigkeit von Prüfbescheinigung zu verifizieren.

Die vorläufige Analyse lässt darauf schließen, dass in den meisten Mitgliedstaaten die erforderliche elektronische Kommunikation zwischen den Prüfstellen und den zuständigen Behörden zur Anwendung kommt. Um zu klären, ob die elektronische Kommunikation auch zwischen den Überwachungs- und Zulassungsbehörden gewährleistet ist, ist eine weitergehende Bewertung und möglicherweise ein Austausch mit den Mitgliedstaaten erforderlich.

3.2.6 Betrug durch Manipulation von Kilometerzählern[13]

Die vorläufige Analyse zeigt, dass die Maßnahmen, nach denen die Mitgliedstaaten dafür sorgen müssen, dass der bei der vorherigen Prüfung aufgezeichnete Kilometerstand bei der darauf folgenden Prüfung – so bald wie möglich auf elektronischem Weg – zur Verfügung steht, wohl ohne größere Probleme umgesetzt wurden.

Was jedoch die Einführung wirksamer, angemessener, abschreckender und nichtdiskriminierender Sanktionen bei der Feststellung manipulierter Kilometerzählern betrifft, scheint es, dass die nationalen Maßnahmen in vielen Fällen eher allgemein und nicht eigens auf den Betrug durch die Manipulation von Kilometerzählern ausgerichtet sind. Die eingehendere Analyse der einzelstaatlichen Maßnahmen und der zukünftige Austausch mit den betreffenden Mitgliedstaaten wird auf die Klärung dieser Punkte ausgerichtet sein.

3.2.7 Prüfstellen, Prüfeinrichtungen und -geräte, Überwachung der Prüfstellen, Prüfer

Die vorläufige Bewertung zeigt, dass wohl keine Lücken in der Umsetzung im Zusammenhang mit den Ermächtigungsanforderungen für Prüfstellen und mit der allgemeinen Anforderung zur Gewährleistung der Überwachung von Prüfstellen bestehen. Auch die allgemeinen Maßnahmen, nach denen die Mitgliedstaaten dafür Sorge tragen müssen, dass die Prüfer Mindestanforderungen in Bezug auf Befähigung und Ausbildung erfüllen, scheinen ohne wesentliche Probleme umgesetzt worden zu sein.

Es scheint jedoch, dass sich die Kommission mit einigen Mitgliedstaaten austauschen muss, um die nationalen Maßnahmen zur Umsetzung von Anhang III in Bezug auf die Mindestanforderungen an Einrichtungen für die technische Überwachung, von Anhang IV in Bezug auf die Befähigung, Ausbildung und Zertifizierung der Prüfer sowie von Anhang V in Bezug auf die detaillierten Aufgaben der Aufsichtsstelle zu klären.

2. Machbarkeitsstudie zur elektronischen Plattform für Fahrzeuginformationen[14]

Im Einklang mit den Anforderungen der Richtlinie hat die Kommission Unisys beauftragt, die Machbarkeitsstudie im Laufe des Jahres 2014 durchzuführen. Der Abschlussbericht wurde im April 2015 veröffentlicht:

Die Studie ermittelte drei Geschäftsszenarien bzw. technische Datenflüsse:

---

13 Mit der großzügigen Unterstützung des Europäischen Parlaments hat die Kommission mit interessierten Mitgliedstaaten an einem Pilotprojekt gearbeitet, bei dem es um den Austausch von Kilometerständen geht. Das Pilotprojekt läuft bis Ende 2020.

14 https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9d809050-2e78-40a4-be65-16ce40a8e8b8/language-en/format-PDF/source-120996274

1. Mitgliedstaaten -> Kommission: für die Mitgliedstaaten, die ihre halbjährlichen nationalen Statistiken zu Unterwegskontrollen einreichen müssen
2. Prüfstellen/Mitgliedstaaten, Hersteller von Prüfgeräten <-> Fahrzeughersteller: für fahrzeugspezifische technische Informationen, die für die Durchführung der regelmäßigen technischen Überwachung erforderlich sind
3. Mitgliedstaat -> Mitgliedstaat: für das Übermittlungsverfahren nach einer technischen Unterwegskontrolle, für das Zulassungsverfahren und für die regelmäßige technische Überwachung.

Die Studie kam zu dem Schluss, dass es im Hinblick auf eine maximale Weiternutzung bestehender Systeme und unter Berücksichtigung der Kosteneffizienz vorteilhafter wäre, wenn für jeden Zweck ein separates System genutzt würde, anstatt ein allumfassendes System zu entwickeln. Außerdem sind ein gemeinsames Datenformat und eine gemeinsame Datenstruktur unabhängig vom Datenfluss der Fahrzeuginformationen eine Voraussetzung für die Einführung einer Plattform für Fahrzeuginformationen (Vehicle Information Platform, VIP). Davon profitieren alle Beteiligten, da der Datenaustausch vereinfacht und die Datenqualität auf allen Ebenen des Lebenszyklus eines Fahrzeugs verbessert werden.

Wenn bestimmte Bedingungen in Bezug auf Datenschutz, administrative Zusammenarbeit, rechtliche Barrieren und Governance eingehalten werden, kann die Einrichtung einer Plattform für Fahrzeuginformationen machbar sein, indem die bestehenden Systeme erweitert werden. Für den Fall, dass diese Bedingungen nicht zu erfüllen sind, kommt die Studie zu dem Schluss, dass die Einrichtung eines neuen Systems möglich, jedoch mit zusätzlichem Kosten- und Zeitaufwand verbunden ist.

5. ZUSAMMENFASSUNG UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

Mit dem Legislativpaket zur technischen Überwachung von Kfz von 2014 wurden einige Neuerungen im Bereich der regelmäßigen technischen Überwachung, der technischen Unterwegskontrollen von Nutzfahrzeugen und der Zulassungsunterlagen eingeführt, während die meisten bestehenden und funktionierenden Anforderungen gültig blieben.

Außer in zwei Mitgliedstaaten wurde die Umsetzung der in der Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen in einzelstaatliches Recht erfolgreich abgeschlossen. Im Hinblick auf die Übereinstimmung der einzelstaatlichen Maßnahmen mit den Bestimmungen der Richtlinie weist die vorläufige Bewertung auf eine allgemein zufriedenstellende Umsetzung in der Mehrheit der Mitgliedstaaten hin. In einigen Fällen könnte die Kommission jedoch erwägen, mit den betreffenden Mitgliedstaaten in Austausch zu treten, um mögliche Probleme der Nichteinhaltung zu klären.

Was die Wirkung der Richtlinie auf verschiedene Aspekte der regelmäßigen technischen Überwachung betrifft, so können aussagekräftige Schlussfolgerungen nur auf Grundlage von Daten gezogen werden, die nach einer ununterbrochenen Geltungsdauer von drei Jahren erhoben werden. Die Kommission wird die Situation dennoch genau im Auge behalten und zu gegebener Zeit eine Ex-post-Evaluierung durchführen.