Die Wettbewerbspolitik der Gemeinschaft wird insoweit erfolgreich sein, als sie diese beiden Faktoren, die die wahre Herausforderung unserer Zeit sind, berücksichtigen wird.

Geschehen zu Brüssel am 23. Oktober 1986.

Der Präsident
des Wirtschafts- und Sozialausschusses
Alfons MARGOT

Stellungnahme zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 77/143/EWG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger [1]

(86/C 333/02)

Der Rat beschloß am 20. Mai 1986, den Wirtschafts- und Sozialausschuß gemäß Artikel 75 des EWG-Vertrags um Stellungnahme zu vorgenannter Vorlage zu ersuchen.

Die mit der Vorbereitung der Arbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr und Kommunikationsmittel nahm ihre Stellungnahme am 10. September 1986 an. Berichterstatter war Herr Corell Ayora, der seinen Bericht mündlich erstattete.

Der Ausschuß verabschiedete auf seiner 240. Plenartagung (Sitzung vom 23. Oktober 1986) (Hauptberichterstatter: Herr Corell Ayora, Artikel 18 der Geschäftsordnung) einstimmig folgende Stellungnahme:

1. Allgemeine Bemerkungen

1.1. Der Wirtschafts- und Sozialausschuß begrüßt die Ziele der vorgeschlagenen Richtlinie, die in erster Linie eine Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr bezweckt und darüber hinaus zur Einflußnahme auf folgende Aspekte beitragen könnte:

— Schutz der Umwelt durch eine Einschränkung der Geräuschentwicklung und eine Verringerung der Abgasemissionen von Kraftfahrzeugen (Verringering der Kohlenmonoxid-, Kohlenwasserstoff- und Stickoxid-Emissionen);

— Kraftstoffeinsparungen, Schaffung von neuen Arbeitsplätzen, längere Verwendbarkeit der Fahrzeuge, bessere Information der Fahrzeughalter und -hersteller.

1.2. Außerdem wird dieser Vorschlag, der ja eine Maßnahme zu Angleichung von Rechtsvorschriften ist, zur Beseitigung von Unterschieden zwischen den Mitgliedstaaten und zur späteren Vereinheitlichung des gemeinschaftlichen Raums in einem so neuralgischen Sektor wie der Sicherheit im Straßenverkehr beitragen.

1.3. In diesem Zusammenhang ist festzustellen, daß in einigen Mitgliedstaaten in bezug auf die technische Überwachung der Fahrzeuge ein erheblicher Rückstand und große Lücken zu verzeichnen sind, was für die Straßenverkehrssicherheit äußerst schwerwiegende Folgen hat. Diese Lage hat sich in den letzten Jahren aufgrund der sehr starken Zunahme der Zahl der auf den Straßen verkehrenden Fahrzeuge verschlimmert. Der Ausschuß bedauert hier die lange Untätigkeit der Gemeinschaftsorgane, in erster Linie des Rates, hinsichtlich der Einführung von Gemeinschaftsvorschriften für die technische Überwachung von leichten Kraftfahrzeugen.

1.4. Es darf aber nicht vergessen werden, daß die Ausdehnung der technischen Überwachung auf PKW und leichte Güterfahrzeuge nur einen Aspekt der Sicherheit im Straßenverkehr betrifft. Nur wenn auch in anderen Bereichen so schnell wie möglich Maßnahmen ergriffen werden — wie der Ausschuß dies bereits in seiner Stellungnahme zum Europäischen Jahr der Straßenverkehrssicherheit (1986) [2] angeregt hat — wird sich die Sicherheit im Straßenverkehr erheblich verbessern lassen. Entsprechende Vorschläge der Kommission werden deshalb mit Ungeduld erwartet.

---

[1] ABl. Nr. C 133 vom 31. 5. 1986, S. 3.

[2] ABl. Nr. C 101 vom 28. 4. 1986, S. 8.

1.5. Die Notwendigkeit, eine obligatorische technische Überwachung der in der Gemeinschaft zugelassenen Kraftfahrzeuge einzuführen, wurde vom Ausschuß in der Vergangenheit mehrfach hervorgehoben, namentlich in den Stellungnahmen zur Einführung einer technischen Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern, zu den Richtlinien über den Bleigehalt des Benzins sowie über die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren und zum Jahr der Straßenverkehrssicherheit in der Gemeinschaft [1].

1.6. Der Ausschuß ist mit dem Kommissionsvorschlag grundsätzlich einverstanden, meint aber, daß seine Anwendung Probleme aufwirft und daß deshalb in einigen Punkten Verbesserungen angebracht wären. In diesem Zusammenhang bringt er folgende Bemerkungen vor:

2. Besondere Bemerkungen

2.1. Aus der Begründung des Richtlinienvorschlags schließt der Ausschuß, daß die Kommission über ausreichende Daten verfügte, die eine Ausdehnung der Richtlinie 77/143/EWG auf die fraglichen Fahrzeugkategorien rechtfertigen (vgl. Ziffer 1.4). Um die Tragweite sämtlicher Aspekte des Vorschlags genauer ermessen zu können, hätte der Ausschuß für seinen Teil freilich Wert darauf gelegt, über detaillierte Daten auf folgenden Gebieten zu verfügen:

— das gegenwärtig in den Mitgliedstaaten geltende System zu technischen Überwachung von leichten Kraftfahrzeugen zur Personen- oder Güterbeförderung (z. B. Modalitäten und Tragweite der Untersuchung, Vorteile — Nachteile);

— die spezifischen Gegebenheiten in den einzelnen Ländern, z. B. Zahl der zugelassenen Fahrzeuge, Klassifizierung nach Fahrzeuggruppen und Alter, vorhandene Überwachungsstellen und Verfügbarkeit von Ersatzteilen;

— die bisherige Durchführung der Richtlinie 77/143/EWG in den Mitgliedstaaten, d.h. die Frage, ob und inwieweit diese Richtlinie angewandt wurde und welche Ergebnisse dabei zu verzeichnen waren.

Dem Ausschuß wäre in diesem Zusammenhang daran gelegen, daß die Kommission diesen Aspekten bei den Studien und Nachforschungen Rechnung trägt, die sie auf dem Gebiet der Straßenverkehrssicherheit voranzutreiben gedenkt und die unter anderem die Schaffung einer gemeinschaftlichen Datenbank zur Straßenverkehrssicherheit vorsehen, ein Zentrum, das allen Mitgliedstaaten zur Verfügung stehen soll. Außerdem sollten nach Ansicht des Ausschusses zweckmäßigerweise zuverlässige und fundierte Angaben über die Kosten und Vorteile vorliegen, die die Durchführung der vorgeschlagenen Maßnahmen mit sich bringen wird. (In dieser Hinsicht sind die Erfahrungen, die in einigen Ländern bei der Durchführung der Überwachung von PKW's gewonnen wurden, sehr nützlich.) Durch den Vergleich der Kosten und Vorteile, die sich aus der Durchführung dieser Maßnahmen ergeben, lassen sich Schlußfolgerungen bezüglich der Sachdienlichkeit ihrer Anwendung ziehen. Was die Kosten anbelangt, so muß zwischen den direkten Kosten für die Errichtung und den Betrieb der Überwachungsstellen sowie für die Überprüfung der Anwendung der Maßnahmen einerseits und den für den Fahrzeughalter dadurch entstehenden indirekten Kosten unterschieden werden.

2.2. Aus den vorstehenden Überlegungen darf allerdings nicht der Schluß gezogen werden, daß die Verringerung der Zahl der im Straßenverkehr getöteten und verletzten Personen als soziales Ziel „verhandlungsfähig" wäre.

2.3. Was den Anwendungsbereich der Richtlinie anbelangt, bedauert der Ausschuß, daß die Motorräder nich einbezogen wurden und daß es an spezifischen Bestimmungen für andere Fahrzeuggruppen fehlt (siehe auch Ziffer 2.7). Außerdem fragt er sich, wie die Straßenverkehrssicherheit der landwirtschaftlichen Zugmaschinen und Geräte gewährleistet werden könnte. Freilich dürfte sich daraus kein Hindernis für die rasche Verabschiedung der Richtlinie durch den Rat ergeben.

2.4. Das Verzeichnis der Punkte, auf die sich die Überwachung der Fahrzeuge erstrecken muß (Anhang III), ist im großen und ganzen ausreichend und angemessen. Dies schließt freilich nicht aus, daß einige spezifische Punkte (z. B. Umweltbelästigung durch Altfahrzeuge, Lenkvorrichtung) überprüft und geklärt werden müssen. Der Ausschuß hebt auch hervor, daß der Inhalt dieser Liste regelmäßig überprüft werden muß, um den Neuerungen beim Bau und bei der Ausstattung der Fahrzeuge Rechnung zu tragen (z. B. Einführung der Mikroelektronik in den letzten Jahren).

2.5. Außerdem ist es wichtig, daß die meisten Kontrollen unter Zugrundelegung objektiver Kriterien durchgeführt werden. Die subjektiven Kontrollen (z. B. die Beurteilung der Abnutzung von Aufhängung/Lenkvorrichtung), die eine offensichtliche Quelle von Meinungsverschiedenheiten sind, sollten auf ein Minimum beschränkt werden.

2.6. Was Inhalt wie auch Modalitäten und zeitlichen Abstand der Kontrollen anbelangt, so sollte geprüft werden, ob ggf. eine Unterscheidung getroffen werden muß zwischen den Punkten, die sich auf den mechanischen Zustand der Fahrzeuge beziehen und die daher direkt mit der Sicherheit des Straßenverkehrs zusammenhängen, und den Punkten, die sich auf die Umwelt auswirken. In der Gemeinschaft wurden bereits einschlägige Erfahrungen gesammelt.

2.7. Außerdem tritt der Ausschuß dafür ein, eine jeweils spezifische technische Überwachung für folgende Fälle zu erwägen:

— private Kraftfahrzeuge, gewerblich genutzte Kraftwagen und Mietwagen (z. B. häufigere Kontrollen für die letztgenannten);

[1] ABl. Nr. C 60 vom 26. 7. 1973, S. 1; ABl. Nr. C 25 vom 28. 1. 1985, S. 46; ABl. C 101 vom 28. 4. 1986, S. 8.

— vor der Zulassung zu prüfende Sonderanfertigungen (d.h. Fahrzeuge, die nicht durch eine Bauartgenehmigung abgedeckt sind), Fahrzeuge, die der regelmäßigen Kontrolle unterliegen, und Fahrzeuge, die infolge eines Wechsels des Fahrzeughalters oder eines Unfalls einer Sonderprüfung unterzogen werden müssen.

2.8. Außerdem ist es nach Meinung des Ausschusses mit der einfachen Anwendung der vorgeschlagenen Richtlinie durch die Mitgliedstaaten nicht getan; notwendig ist überdies, daß die Anwendung auf einheitliche Art und Weise erfolgt. Besonders wichtig ist dies in bezug auf den Inhalt der Kontrolle. So sollte ein Fahrzeug, das in einem Mitgliedstaat die technische Prüfung bestanden hat bzw. zurückgewiesen wurde, in jedem anderen Mitgliedstaat der Gemeinschaft genauso behandelt werden.

2.9. Nach Ansicht des Ausschusses obliegt die technische Überwachung dem Staat. Die Festlegung der Modalitäten sowie die Überprüfung der Durchführung der technischen Überwachung ist Sache der einzelstaatlichen Behörden. Der Ausschuß teilt die Auffassung der Kommission (Artikel 1 Absatz 3 des Vorschlags), daß mit der Überwachung anerkannte Werkstätten beauftragt werden könnten, die über die erforderliche Ausrüstung verfügen. Daß dies möglich ist, zeigen die in einigen Ländern gemachten Erfahrungen. Bei einer solchen Regelung müßte aber sichergestellt werden, daß diese Werkstätten vom Staat ständig überwacht werden.

2.10. Der Kommissionsvorschlag enthält keine Bestimmungen für Fahrzeuge, die bei der technischen Überwachung zurückgewiesen wurden. Nach Ansicht des Ausschusses sollten Verpflichtungen zur Reparatur, zur Instandsetzung oder zur Verschrottung der betreffenden Fahrzeuge festgelegt werden. Dabei wäre es angezeigt, ein System der „automatischen Kontrolle" einzuführen, wie dies z. B. in einigen Ländern anzutreffen ist, in denen die Ausstellung der für die Teilnahme eines Fahrzeugs am Verkehr benötigten Papiere von dem Besitz der Bescheinigung über die technische Überwachung abhängig gemacht wird.

2.11. Was den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Richtlinie anbelangt (Artikel 2 des Vorschlags), so meint der Ausschuß, daß die Kommission und der Rat die für die Abweichungen maßgebenden Termine in Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe a) des Vorschlags überprüfen sollten, da die betreffenden Fristen für die Mitgliedstaaten, deren Infrastruktur gegenwärtig für eine technische Überwachung nicht ausreicht, zu kurz bemessen sein dürften.

2.12. Die Angaben, die die Mitgliedstaaten der Kommission über die getroffenen Maßnahmen zu übermitteln haben (Artikel 2 Absatz 2 des Kommissionsvorschlags), müßten nach Ansicht des Ausschusses jährlich auf der Grundlage von in allen Mitgliedstaaten einheitlichen Unterlagen geliefert werden. Damit wird es möglich sein, genauere, klarere und regelmäßigere Informationen zu erhalten und infolgedessen die Durchführung der Maßnahmen wirksamer zu überwachen. Die Kommission ihrerseits sollte in regelmäßigen Abständen einen auf den Angaben der Mitgliedstaaten beruhenden Bericht über die Anwendung der Richtlinie erstellen und dem Rat übermitteln.

Geschehen zu Brüssel am 23. Oktober 1986.

Der Präsident

des Wirtschafts- und Sozialausschusses

Alfons MARGOT