EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 3.11.2020
COM(2020) 676 final

BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT

über die Anwendung der Richtlinie 2014/47/EU über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG

Inhalt

1. Einleitung 2
2. Die Richtlinie 4
3. Von den Mitgliedstaaten gemeldete nationale Umsetzungsmaßnahmen und vorläufige Ergebnisse ihrer Bewertung 7
4. Zusammenfassung und Fazit 9

1. EINLEITUNG

1.1. Hintergrund

Fahrzeugkontrollen sind für die Verkehrssicherheit von grundlegender Bedeutung. Die Vorschriften der EU zu den Mindestanforderungen für Fahrzeugkontrollen wurden im Jahr 1977 eingeführt und bisher nur geringfügig geändert. Allerdings gibt es inzwischen in Bezug auf Fahrzeuge, Fahrerverhalten und Technik maßgebliche Weiterentwicklungen. Die erste wesentliche Änderung am Überprüfungsrahmen für die Verkehrs- und Betriebssicherheit wurde mit der Annahme des Verkehrssicherheitspakets[1] im Jahr 2014 eingeführt. Es umfasst drei Bereiche: regelmäßige technische Überwachung, technische Unterwegskontrollen von Nutzfahrzeugen und Fahrzeugzulassungsdokumente.

Der Vorschlag des Verkehrssicherheitspakets im Jahr 2012 stützt sich auf die Leitlinien der Kommission für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit[2] aus dem Jahr 2010. Unter *„Ziel 4: Sicherere Fahrzeuge“* der Leitlinien legte die Kommission die folgende Maßnahme fest: *„Vorschläge machen für eine schrittweise Harmonisierung und Verschärfung der technischen Überwachung und der technischen Unterwegskontrollen“*.

Die Richtlinie 2014/47/EU[3] über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen (im Folgenden DIE „Richtlinie“) ist seit 20. Mai 2018 in Kraft. Dadurch wurden gegenüber zur Richtlinie 2000/30/EG[4], wesentliche Neuerungen eingeführt.

Die Neuerungen umfassen:

- die Verbesserung der Qualität der Fahrzeugüberprüfungen durch Einführung von Mindestanforderungen an die Prüfausrüstung, die Ausbildung der Prüfer, die gründlichere Kontrollen durchführen, die Bewertung und die Folgemaßnahmen bei Mängeln;
- die Ausweitung des durch die Richtlinie 2006/22[5] eingeführten Risikoeinstufungssystems für Kraftverkehrsunternehmen basierend auf den Daten der technischen Unterwegskontrollen;
- einen zweistufigen Ansatz für die Unterwegskontrollen, d. h. die Einführung einer anfänglichen und einer gründlicheren Kontrolle;
- erstmalige Maßnahmen für die Kontrolle der Ladungssicherung;

[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 2014/47/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 134).

[4] 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 (ABl. L 203 vom 10.8.2000, S. 1).

[5] Richtlinie 2006/22/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 über Mindestbedingungen für die Durchführung der Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 und (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über Sozialvorschriften für Tätigkeiten im Kraftverkehr sowie zur Aufhebung der Richtlinie 88/599/EWG des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 35).

- die obligatorische EU-weite Kontrolle schneller Zugmaschinen, die im gewerblichen Güterkraftverkehr eingesetzt werden.

1.2. Zweck und Umfang des Berichts

Gemäß Artikel 24 Absatz 1 der Richtlinie sollte die Kommission bis 20. Mai 2020 einen Bericht erstellen. Die Kommission erkennt die verspätete Vorlage des Berichts, der bis 20. Mai 2020 hätte ausgearbeitet werden sollen, uneingeschränkt an und bedauert diese ausdrücklich. Gemäß Artikel 24 Absatz 2 ist bis spätestens 20. Mai 2022 ein weiterer Bericht zu übermitteln.

Der Bericht sollte gemäß Artikel 24 Absatz 1:

- Informationen über die Umsetzung und die Auswirkungen der Richtlinie liefern;
- insbesondere die Auswirkungen der Richtlinie auf die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit analysieren;
- die Kosten und Nutzen der etwaigen Einbeziehung leichter Nutzfahrzeuge (N1) und Anhänger (O2) in den Anwendungsbereich der Richtlinie untersuchen.

Der Bericht sollte gemäß Artikel 24 Absatz 2:

- Informationen über die Anwendung und die Auswirkungen der Richtlinie liefern;
    - insbesondere im Hinblick auf die Wirksamkeit und Harmonisierung der Risikoeinstufungssysteme, vor allem bei der Festlegung eines miteinander vergleichbaren Risikoprofils der einzelnen betreffenden Unternehmen;
- um eine umfassende Folgenabschätzung ergänzt werden, in der Kosten und Nutzen in der gesamten Union analysiert werden. Die Folgenabschätzung ist dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens sechs Monate vor der Vorlage eines etwaigen Legislativvorschlags bereitzustellen, sodass gegebenenfalls neue Fahrzeugklassen in den Anwendungsbereich der Richtlinie aufgenommen werden können.

Die Richtlinie findet wie erwähnt seit dem 20. Mai 2018 Anwendung. Um aussagekräftige Schlüsse aus den erhobenen Daten ziehen zu können, insbesondere über die Auswirkungen auf die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit, ist im Durchschnitt ein ununterbrochener Anwendungszeitraum von drei Jahren erforderlich. Demzufolge kann die Datenerhebung, die Rückschlüsse auf die Auswirkungen der Richtlinie ermöglicht, frühestens in der zweiten Jahreshälfte 2021 beginnen.

Was die Kosten-Nutzen-Analyse der etwaigen Einbeziehung leichter Nutzfahrzeuge und Anhänger betrifft, würde die Kommission die erforderliche Analyse im Rahmen einer Folgenabschätzung vor einem möglichen zukünftigen Vorschlag der Kommission durchführen.

Mit Blick auf die Wirksamkeit und Harmonisierung der Risikoeinstufungssysteme ist zu beachten, dass das Risikoeinstufungssystem durch die Richtlinie lediglich ergänzt wird, und zwar indem einschlägige Informationen bezüglich der technischen Unterwegskontrollen hinzugefügt werden. Gleichwohl sieht Artikel 9 der Richtlinie 2006/22/EG[6] eine Verpflichtung zur Errichtung eines Risikoeinstufungssystems vor. Auch wurden die Risikoeinstufungssysteme durch die Richtlinie 2006/22/EG nicht vereinheitlicht, sodass es den Mitgliedstaaten freistand, selbst die Einzelheiten ihrer nationalen

[6] „(1) *Die Mitgliedstaaten errichten ein System für die Risikoeinstufung von Unternehmen nach Maßgabe der relativen Anzahl und Schwere der von den einzelnen Unternehmen begangenen Verstöße gegen die Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85 oder (EWG) Nr. 3821/85.”*

Risikoeinstufungssysteme zu definieren. Obwohl Anhang I der Richtlinie die Kriterien für die Zuweisung eines Risikoprofils zu einem Unternehmen festlegt, ist der Anwendungsbereich dieser Maßnahmen auf die technischen Unterwegskontrollen beschränkt und sie sind auch nur fakultativ. Daher wären die Wirksamkeit und die Harmonisierung der Risikoeinstufungssysteme im Rahmen der Richtlinie 2006/22/EG zu analysieren, sobald die betreffenden Maßnahmen eingeführt worden sind.

Ziel des Berichts ist es in dieser Hinsicht, anhand der vorläufigen Ergebnisse der Kontrolle der Umsetzung einen Überblick über die Umsetzungsmaßnahmen der Mitgliedstaaten zu geben.

2. DIE RICHTLINIE

2.1 Anwendungsbereich der Richtlinie

Die vorgeschriebene Überprüfung aller Fahrzeuge, die bereits nach der Richtlinie 2000/30/EG regelmäßig geprüft werden, d. h. Lastkraftwagen (N2, N3), Busse (M2, M3) und schwere Anhänger (O3, O4), wird in der Richtlinie beibehalten.

Durch die Richtlinie wurde dagegen die Kontrolle von Zugmaschinen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von über 40 km/h, die vorwiegend auf öffentlichen Straßen für den gewerblichen Güterkraftverkehr eingesetzt werden, eingeführt.

In der Richtlinie wird unterstrichen, dass die Mitgliedstaaten befugt sind, technische Unterwegskontrollen an Fahrzeugen durchzuführen, die nicht unter die Richtlinie fallen, z. B. leichte Nutzfahrzeuge (N1), oder Kontrollen an anderen Orten als auf öffentlichen Straßen durchzuführen.

2.2 Risikoeinstufungssystem; Auswahl der Fahrzeuge für die anfängliche technische Unterwegskontrolle

Mit der Richtlinie wird das durch die Richtlinie 2006/22/EG eingeführte Risikoeinstufungssystem ausgeweitet. Die Mitgliedstaaten sind nun verpflichtet, in ihren Risikoeinstufungssystemen Angaben bezüglich der Anzahl und Schwere der Mängel hinzuzufügen, die während der technischen Unterwegskontrolle festgestellt wurden. Das gilt für Lastkraftwagen, Busse und schwere Anhänger, jedoch nicht für schnelle Zugmaschinen.

In Anhang I der Richtlinie werden Kriterien für die Zuweisung eines Risikoprofils zu einem Unternehmen festgelegt, wie etwa die Anzahl und Schwere der Mängel. Die Verwendung der Kriterien ist allerdings fakultativ, und Mitgliedstaaten können ihr eigenes System benutzen.

Zusätzlich zu den Daten, die bei den Unterwegskontrollen von inländischen Fahrzeugen erhoben werden, müssen die Mitgliedstaaten auch Daten, die sie von anderen Mitgliedstaaten erhalten, in ihr Risikoeinstufungssystem aufnehmen.

Die Mitgliedstaaten können es den Unternehmen gestatten, ihre Fahrzeuge zusätzlichen freiwilligen technischen Überwachungen zu unterziehen, und die dabei erfassten Daten können zwecks Verbesserung des Risikoprofils eines Unternehmens berücksichtigt werden.

Die Auswahl der zu überprüfenden Fahrzeuge kann entweder aufgrund eines hohen Risikoprofils des Beförderungsunternehmens oder nach dem Zufallsprinzip erfolgen, wenn der Verdacht besteht, dass das Fahrzeug eine Gefahr für die Straßenverkehrssicherheit oder die Umwelt darstellt.

2.3 System der Unterwegskontrollen; Inhalt und Verfahren der technischen Unterwegskontrollen

Zu den bedeutendsten Neuerungen der Richtlinie gehört die Einführung eines zweistufigen Ansatzes für die technische Unterwegskontrolle.

An jedem Fahrzeug, das für eine technische Unterwegskontrolle ausgewählt wurde, muss der Prüfer zumindest die anfängliche Kontrolle durchführen, die sowohl obligatorische als auch fakultative Elemente umfasst. Der Prüfer muss die letzte Prüfbescheinigung und, falls vorhanden, den letzten Bericht über eine technische Unterwegskontrolle überprüfen und eine Sichtprüfung des technischen Zustands des Fahrzeugs vornehmen. Zusätzlich überprüft er, ob Mängel, die im vorangegangenen Bericht über die technische Unterwegskontrolle festgestellt wurden, behoben worden sind. Er kann eine Sichtprüfung der Sicherung der Ladung des Fahrzeugs vornehmen und technische Prüfungen nach jeder für zweckmäßig erachteten Methode durchführen. Derartige technische Prüfungen können durchgeführt werden, um eine Entscheidung, das Fahrzeug einer gründlicheren technischen Unterwegskontrolle zu unterziehen, zu begründen oder um zu verlangen, dass erhebliche oder gefährliche Mängel behoben werden, bevor das Fahrzeug wieder am Straßenverkehr teilnehmen darf.

Ausgehend vom Ergebnis der anfänglichen Unterwegskontrolle, entscheidet der Prüfer, ob das Fahrzeug einer gründlicheren Unterwegskontrolle zu unterziehen ist.

Während die Richtlinie der anfänglichen Kontrolle als Bezugsrahmen dient und den Mitgliedstaaten ein großes Maß an Flexibilität einräumt, müssen gründlichere Unterwegskontrollen nach den strengen, in der Richtlinie festgelegten Vorschriften erfolgen.

Ähnlich wie in der Richtlinie 2014/45/EU über die regelmäßige technische Überwachung werden in Anhang II der Richtlinie die Positionen, Methoden, Gründe für Mangelfeststellungen und die Klassifizierung der Mängel definiert, die als harmonisierter Mindeststandard für die technische Unterwegskontrolle dienen. Während der Prüfer bei der regelmäßigen technischen Überwachung jede Position prüfen und den gesamten Anhang abdecken muss, müssen bei einer technischen Unterwegskontrolle nur diejenigen in Anhang II der Richtlinie aufgeführten Positionen geprüft werden, die erforderlich und relevant sind. Gleichwohl muss besonderes Augenmerk auf die Sicherheit von Bremsanlage, Reifen, Rädern und Fahrgestell sowie auf die Umweltbelastung gelegt werden.

Die technische Unterwegskontrolle ist insoweit beschränkt, als in dem Fall, dass laut einer Prüfbescheinigung oder einem Bericht über eine Unterwegskontrolle eine der in Anhang II aufgeführten Positionen während der vorangegangenen drei Monate bereits Gegenstand einer Kontrolle war, der Prüfer diese Position nur dann erneut überprüfen darf, wenn dies durch einen offensichtlichen Mangel begründet ist.

Nach einer gründlicheren Kontrolle muss der Prüfer einen Bericht gemäß Anhang IV erstellen und dem Fahrzeugführer eine Kopie dieses Berichts übergeben.

2.4 Zuständigkeiten, Prüfer, Prüfeinrichtungen, Sanktionen

Die Richtlinie enthält eindeutige Anforderungen, deren Erfüllung von den Mitgliedstaaten sicherzustellen ist:

- Die letzte Prüfbescheinigung und der Bericht über die letzte technische Unterwegskontrolle müssen als Original oder beglaubigter Ausdruck im Fahrzeug mitgeführt werden; ein elektronischer Nachweis kann auch akzeptiert werden.

- Die Unternehmen und Fahrzeugführer, deren Fahrzeuge einer technischen Unterwegskontrolle unterzogen werden, kooperieren mit den Prüfern und gewähren ihnen Zugang zum Fahrzeug, zu seinen Teilen und zu allen einschlägigen Unterlagen.
- Die Zuständigkeiten der Unternehmen, den sicheren und verkehrs- und betriebssicheren Zustand eines Fahrzeugs aufrechtzuerhalten, sind unbeschadet der Zuständigkeiten des Fahrzeugführers festgelegt.
- Die Prüfer unterlassen jegliche Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Fahrzeugführers oder aufgrund des Landes, in dem das Fahrzeug zugelassen wurde.
- Die Prüfer dürfen sich in keinem Interessenkonflikt befinden, durch den ihre Unparteilichkeit und Objektivität beeinflusst werden könnte.
- Die Entlohnung der Prüfer darf nicht unmittelbar vom Ergebnis der anfänglichen oder gründlicheren technischen Unterwegskontrollen abhängen.

Darüber hinaus enthält die Richtlinie eine spezifische Anforderung an die Prüfer, die gründlichere Unterwegskontrollen durchführen. Sie müssen die Mindestanforderungen an die Qualifikationen und die Ausbildung von Prüfern erfüllen, die regelmäßige technische Überwachungen durchführen.

Die gründlicheren Unterwegskontrollen können in der nächstgelegenen mobilen Kontrolleinheit, speziellen Einrichtung für Unterwegskontrollen, oder Prüfstelle für regelmäßige technische Überwachung erfolgen. Mobile Kontrolleinheiten und spezielle Einrichtungen für Unterwegskontrollen müssen über die geeignete Ausstattung für die Durchführung bestimmter Kontrollen, wie etwa zur Beurteilung des Zustands der Bremsanlage oder der Aufhängung, verfügen. Wenn die Ausrüstung, die zur Prüfung einer Position erforderlich ist, nicht verfügbar ist, so wird das Fahrzeug zu einer Prüfstelle verbracht, in der die Prüfung durchgeführt werden kann.

2.5 Bewertung der Mängel, Folgemaßnahmen bei erheblichen oder gefährlichen Mängeln und Kontrollgebühren

Im Jahr 2010 nahm die Kommission eine Empfehlung[7] an, um den Prüfern Leitlinien an die Hand zu geben und eine harmonisierte Bewertung der in Anhang II der Richtlinie 2009/40/EG aufgeführten Mängel zu gewährleisten. In der Empfehlung wurden drei Mängelkategorien (gering, erheblich und gefährlich) eingeführt und definiert.

Gestützt auf die Empfehlung wurde in der Richtlinie 2014/45/EU die Bewertung der Mängel als harmonisierte Maßnahme für die regelmäßige technische Überwachung eingeführt. Derselbe Ansatz wurde auch bei der Überarbeitung der Maßnahmen im Rahmen der technischen Unterwegskontrollen verfolgt. Mit der Richtlinie wurden drei Mängelkategorien eingeführt. Abhängig von ihrer Schwere können Mängel gering, erheblich oder gefährlich sein. Werden an einem Fahrzeug während der Unterwegskontrolle Mängel entdeckt, die unter mehrere Mängelkategorien fallen, so wird es in die Kategorie eingeordnet, die dem schwerwiegenderen Mangel entspricht. Ein Fahrzeug mit mehreren Mängeln innerhalb der gleichen Prüfbereiche (z. B. Bremsanlage oder Lenkung), wird in die nächsthöhere Mängelkategorie eingestuft, wenn davon auszugehen ist, dass das Zusammenwirken dieser Mängel eine größere Gefährdung der Straßenverkehrssicherheit bewirkt.

[7] Empfehlung der Kommission 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).

2.6 Prozentsatz der zu kontrollierenden Fahrzeuge; Bericht über die Kontrolle und Datenbanken über technische Unterwegskontrollen; Übermittlung von Informationen an die Kommission

Als Neuerung wurde in der Richtlinie das übergeordnete Ziel definiert, dass jedes Jahr die Gesamtzahl der anfänglichen technischen Unterwegskontrollen in der EU mindestens 5 % der Gesamtzahl der zugelassenen Lastkraftwagen, Busse und schweren Anhänger entsprechen muss.

Auf nationaler Ebene bedeutet das, dass jeder Mitgliedstaat bestrebt sein muss, eine angemessene Anzahl anfänglicher technischer Unterwegskontrollen durchzuführen, die proportional zur Gesamtzahl der jeweiligen in seinem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge steht.

Die Mitgliedstaaten sind verpflichtet, bestimmte Daten sowohl nach den anfänglichen als auch den gründlicheren technischen Unterwegskontrollen zu erheben. Die erhobenen Daten dienen als Grundlage für die Berichte, die sie alle zwei Jahre an die Kommission übermitteln müssen.

Die ersten nationalen Berichte werden die Jahre 2019 und 2020 abdecken und müssen bis 31. März 2021 an die Kommission übermittelt werden.

2.7 Benennung einer Kontaktstelle; Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten; abgestimmte Unterwegskontrollen

Die Mitgliedstaaten sind gemäß der Richtlinie verpflichtet, eine nationale Kontaktstelle zu benennen und die Kommission darüber zu unterrichten. Die Aufgaben dieser Kontaktstellen umfassen:

- die Koordinierung mit den nationalen Kontaktstellen der anderen Mitgliedstaaten in Bezug auf mit der Richtlinie zusammenhängenden Fragen zu gewährleisten, insbesondere, wenn bei einer technischen Unterwegskontrolle erhebliche oder gefährliche Mängel an einem Fahrzeug, das in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen ist, festgestellt werden;
- alle zwei Jahre die Daten, die bei den technischen Unterwegskontrollen erhoben werden, an die Kommission zu übermitteln.

3. VON DEN MITGLIEDSTAATEN GEMELDETE NATIONALE UMSETZUNGSMAßNAHMEN UND VORLÄUFIGE ERGEBNISSE IHRER BEWERTUNG

3.1 Von den Mitgliedstaaten gemeldete nationale Umsetzungsmaßnahmen

Die Mitgliedstaaten mussten bis zum 20. Mai 2017 die zur Umsetzung der Richtlinie erforderlichen nationalen Maßnahmen erlassen und veröffentlichen und anschließend die Kommission davon in Kenntnis setzen. Die Maßnahmen sind seit 20. Mai 2018 in Kraft.

Nur acht der 28 Mitgliedstaaten hatten bis 20. Mai 2017 der Kommission mitgeteilt, dass die Umsetzung der Richtlinie abgeschlossen worden war. Im Einklang mit den Verfahrensregeln leitete die Kommission Vertragsverletzungsverfahren ein, in deren Rahmen sie die übrigen 20 Mitgliedstaaten nachdrücklich dazu aufforderte, die erforderlichen nationalen Umsetzungsmaßnahmen zu erlassen. Die Einleitung der Vertragsverletzungsverfahren bildete die Basis für einen intensiven Austausch mit den Mitgliedstaaten und führte in der Mehrheit der Fälle zu einer Übermittlung der fehlenden nationalen Umsetzungsmaßnahmen.

3.2 Vorläufige Ergebnisse

Für eine vorläufige Bewertung der nationalen Umsetzungsmaßnahmen hinsichtlich ihrer Übereinstimmung mit den Anforderungen der Richtlinie hat die Kommission einen externen Auftragnehmer hinzugezogen. Dessen Feststellungen werden von der Kommission einer weiteren Analyse unterzogen, die in den nächsten Monaten abgeschlossen werden soll.

3.2.1 Anwendungsbereich der Richtlinie

Nach der vorläufigen Analyse der nationalen Umsetzungsmaßnahmen stellte die Einbeziehung schneller Zugmaschinen einige Mitgliedstaaten vor eine Herausforderung. Zudem wurden einige kleinere Probleme festgestellt, die einer Klärung bedürfen, und zwar im Zusammenhang mit den im System der Unterwegskontrollen bereits enthaltenen Fahrzeugklassen.

3.2.2 Risikoeinstufungssystem; Auswahl der Fahrzeuge für die anfängliche technische Unterwegskontrolle

Im Rahmen der vorläufigen Bewertung wurden in mehreren Mitgliedstaaten potenzielle Probleme in Bezug auf die Ausweitung des Risikoeinstufungssystems durch die bei den technischen Unterwegskontrollen erhobenen Daten festgestellt. Dies erfordert eingehendere Untersuchungen und einen Austausch mit den betreffenden Mitgliedstaaten.

Die meisten Mitgliedstaaten haben die fakultativen Maßnahmen der Richtlinie bezüglich der Fahrzeugauswahl offenbar umgesetzt; während der vorläufigen Bewertung wurden in diesem Zusammenhang keine wesentlichen Bedenken geäußert.

3.2.3 System der Unterwegskontrollen; Inhalt und Verfahren der technischen Unterwegskontrollen

Laut den vorläufigen Ergebnissen stellte die Trennung zwischen anfänglichen und gründlicheren technischen Unterwegskontrollen eine Herausforderung dar. Die klare Abgrenzung der zwei Stufen scheint in manchen Mitgliedstaaten nicht umgesetzt worden zu sein, was weitere Fragen zu Aspekten der einzelnen Stufen aufwerfen kann, z. B. in Bezug auf die Datenerhebung, den Bericht über die gründlichere technische Unterwegskontrolle oder die Ausbildung der Prüfer.

3.2.4 Zuständigkeiten, Prüfer, Prüfeinrichtungen, Sanktionen

Die vorläufige Analyse gab keinen Anlass zu wesentlichen Bedenken, dennoch werden manche Punkte in Zusammenhang mit den für die Prüfer festgelegten Anforderungen weitere Untersuchungen und einen Austausch mit den betreffenden Mitgliedstaaten erfordern.

3.2.5 Bewertung der Mängel; Folgemaßnahmen bei erheblichen oder gefährlichen Mängeln; Kontrollgebühren

Das Gesamtfazit der vorläufigen Bewertung fällt positiv aus, doch bedürfen einige Punkte einer weiteren Klärung.

Nur wenige Mitgliedstaaten haben offenbar die fakultativen Maßnahmen eingeführt, die die Erhebung einer Gebühr für die Durchführung einer gründlicheren Kontrolle, bei der Mängel festgestellt wurden, vorsehen.

3.2.6 Prozentsatz der zu kontrollierenden Fahrzeuge; Bericht über die Kontrolle und Datenbanken über technische Unterwegskontrollen; Übermittlung von Informationen an die Kommission

Was den Mindestwert von 5 % und die im Verhältnis zur Gesamtzahl der Fahrzeuge durchgeführten Kontrollen auf Ebene der Mitgliedstaaten sowie die Übermittlung von Daten an die Kommission im Zweijahreszyklus betrifft, so waren die nationalen Umsetzungsmaßnahmen in einigen Fällen schwer zu ermitteln, wenngleich bei der vorläufigen Bewertung keine erheblichen Probleme festgemacht wurden.

Demgegenüber scheint die neue Verpflichtung in Bezug auf die Erhebung verschiedener Datensätze nach den anfänglichen und gründlicheren Unterwegskontrollen für manche Mitgliedstaaten eine Herausforderung darzustellen, sodass eine weitere Klärung und ein weiterer Austausch mit den betreffenden Mitgliedstaaten erforderlich sein werden.

Hinsichtlich der auf nationaler Ebene zu erhebenden Daten ist anzumerken, dass durch die Richtlinie aufgrund fehlender Übergangsmaßnahmen eine schwierige Situation für die Mitgliedstaaten entstanden ist. Die Richtlinie gilt seit dem 20. Mai 2018, doch werden die ersten aufgrund der Richtlinie zu erstellenden nationalen Berichte nur die Jahre 2019 und 2020 abdecken. Dies bedeutet, dass die Daten für das gesamte Jahr 2018 noch erhoben und die nationalen Berichte gemäß der Richtlinie 2000/30/EG erstellt werden müssen, die jedoch zeitgleich mit dem Beginn der Anwendung der Richtlinie am 20. Mai 2018 aufgehoben wurde. Dieses Rechtsvakuum stellte die Mitgliedstaaten bei der Anfertigung ihrer Berichte über die Unterwegskontrolle 2017-2018 vor erhebliche praktische Probleme.

3.2.7 Benennung einer Kontaktstelle; Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten; untereinander abgestimmte Unterwegskontrollen

Die Mitgliedstaaten haben ihre nationalen Kontaktstellen bis 20. Mai 2015 mitgeteilt und seither regelmäßige Updates übermittelt. Basierend auf den Mitteilungen und ihren anschließenden Updates hat die Kommission eine Liste der gemeldeten nationalen Kontaktstellen erstellt und leitet diese regelmäßig an die Mitgliedstaaten weiter.

4. ZUSAMMENFASSUNG UND FAZIT

Mit dem im Jahr 2014 angenommenen Verkehrssicherheitspaket wurde eine Reihe von Neuerungen im Bereich der regelmäßigen technischen Überwachung, der technischen Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen und der Fahrzeugzulassungsdokumente eingeführt, während die meisten der bestehenden und funktionierenden Anforderungen beibehalten wurden.

Acht Mitgliedstaaten haben die in der Richtlinie vorgesehenen Maßnahmen rechtzeitig in ihre nationalen Rechtsvorschriften übernommen. Die übrigen 20 Mitgliedstaaten sind ihrer Umsetzungsverpflichtung nachgekommen, nachdem die Kommission entsprechende förmliche Verfahren eingeleitet hatte.

Was die Übereinstimmung der nationalen Maßnahmen mit denen in der Richtlinie betrifft, so zeigt die vorläufige Bewertung, dass die Umsetzung in den meisten Mitgliedstaaten insgesamt zufriedenstellend zu sein scheint; in einigen Fällen könnte die Kommission jedoch erwägen, mit den betreffenden Mitgliedstaaten in Austausch zu treten, um mögliche Verstöße zu klären.

Bezüglich der Auswirkungen der Richtlinie auf verschiedene Aspekte der technischen Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen können aussagekräftige Rückschlüsse einzig auf der

Grundlage von Datenerhebungen nach einem durchgehenden Anwendungszeitraum von drei Jahren gezogen werden. Gleichwohl wird die Kommission die Lage sorgfältig im Auge behalten und zu gegebener Zeit eine Ex-Post-Bewertung durchführen.