



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 18. Juni 2013 (19.06)
(OR. en)**

10990/13

TRANS 326

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 24. Mai 2013

Empfänger: der Generalsekretär des Rates der Europäischen Union, Herr Uwe CORSEPIUS

Nr. Komm.dok.: COM(2013) 303 final

Betr.: Bericht der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über die Durchführung der 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, durch die Mitgliedstaaten – Berichtszeitraum 2009-2010

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Kommissionsdokument COM(2013) 303 final.

Anl.: COM(2013) 303 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 24.5.2013
COM(2013) 303 final

**BERICHT DER KOMMISSION AN DEN RAT UND DAS EUROPÄISCHE
PARLAMENT**

**ÜBER DIE DURCHFÜHRUNG DER 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, DURCH DIE
MITGLIEDSTAATEN**

Berichtszeitraum 2009-2010

**BERICHT DER KOMMISSION AN DEN RAT UND DAS EUROPÄISCHE
PARLAMENT**

**ÜBER DIE DURCHFÜHRUNG DER 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, DURCH DIE
MITGLIEDSTAATEN**

Berichtszeitraum 2009-2010

INHALTSVERZEICHNIS

BERICHT DER KOMMISSION AN DEN RAT UND DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT ÜBER DIE DURCHFÜHRUNG DER 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, DURCH DIE MITGLIEDSTAATEN.....	2
1. EINLEITUNG.....	4
2. RICHTLINIE 2000/30/EG.....	5
3. VON DEN MITGLIEDSTAATEN ÜBERMITTELTE DATEN.....	5
4. GEGENSTAND DER INSPEKTION	6
5. STATISTISCHE DATEN.....	7
5.1. Gesamtzahl der kontrollierten Fahrzeuge und deren Herkunft.....	7
5.2. Aus dem Verkehr gezogene Fahrzeuge.....	9
5.3. Arten von Mängeln und Daten nach Mitgliedstaaten.....	10
6. ARTEN VON SANKTIONEN	11
7. SCHLUSSFOLGERUNGEN.....	11
ANHANG I: Festgestellte Mängel je Prüfpunkt	13
ANHANG II: Kontrollierte Fahrzeuge und Anteil der Fahrzeuge, die aus dem Verkehr gezogen wurden, aufgeschlüsselt nach Mitgliedstaaten.....	14

1. EINLEITUNG

Die europäischen Rechtsvorschriften enthalten eine Reihe von Maßnahmen, durch die gewährleistet werden soll, dass die am europäischen Straßenverkehr teilnehmenden Nutzfahrzeuge im Interesse der Straßenverkehrssicherheit, des Umweltschutzes und eines fairen Wettbewerbs in gutem Zustand sind:

- die Regeln für den Zugang zum Beruf, die von den Transportunternehmen eine ausreichende finanzielle Leistungsfähigkeit zur Gewährleistung der ordnungsgemäßen Wartung ihrer Fahrzeuge verlangen (Verordnung (EG) Nr. 1072/2009¹);
- die regelmäßige technische Überwachung aller in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge durch die Mitgliedstaaten in Mindestzeitabständen, die auf europäischer Ebene festgelegt werden (Richtlinie 2009/40/EG²);
- die technischen Unterwegskontrollen, die Gegenstand dieses Berichts sind, durch die sichergestellt wird, dass Nutzfahrzeuge nur betrieben werden dürfen, wenn ihr Wartungszustand ein hohes Maß an Übereinstimmung mit den technischen Vorschriften gewährleistet (Richtlinie 2000/30/EG³).

Gemäß der Richtlinie 2000/30/EG werden im Interesse der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit Nutzfahrzeuge, Kraftfahrzeuganhänger und Sattelanhänger, die im Gebiet der Mitgliedstaaten am Straßenverkehr teilnehmen, technischen Unterwegskontrollen unterzogen.

Gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2000/30/EG teilen die Mitgliedstaaten der Kommission alle zwei Jahre die erhobenen Daten der zwei vorangegangenen Jahre zur Anzahl der kontrollierten Nutzfahrzeuge, aufgeschlüsselt nach sieben in der Richtlinie festgelegten Fahrzeugklassen und nach Zulassungsländern, mit und geben an, welche Punkte kontrolliert und welche Mängel festgestellt wurden. In der Richtlinie sind zwölf Punkte (siehe Abschnitt 4) aufgeführt, die Gegenstand von technischen Unterwegskontrollen sein können. Entspricht ein Punkt nicht den Anforderungen an die Straßenverkehrssicherheit, so kann das Fahrzeug aus dem Verkehr gezogen werden. Die Mängel des kontrollierten Fahrzeugs sollten in dem Kontrollbericht erwähnt werden, der dem Fahrer des Nutzfahrzeugs ausgehändigt werden muss. Gemäß der Richtlinie legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat auf der Grundlage der von den Mitgliedstaaten erhaltenen Daten einen Bericht über die Durchführung der Richtlinie zusammen mit einer Zusammenfassung der erzielten Ergebnisse vor.

¹ Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (Neufassung), ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 72.

² Richtlinie 2009/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (Neufassung), ABl. L 141 vom 6.6.2009, S. 12.

³ 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. 1-8.

Dies ist der dritte Bericht über die Durchführung der Richtlinie 2000/30/EG in den Mitgliedstaaten; er bezieht sich auf den Zeitraum 2009-2010. Die von den Mitgliedstaaten für diesen Zeitraum erhobenen Daten hätten der Kommission bis spätestens 31. März 2011 übermittelt werden müssen.

Zu diesem Zeitpunkt hatten lediglich neun Mitgliedstaaten die Angaben zur technischen Unterwegskontrolle übermittelt. Die Kommission hat seit Ende März 2011 die Mitgliedstaaten mehrmals daran erinnert, um möglichst viele statistische Daten zu erhalten und in der Lage zu sein, ein vollständiges Bild der Unterwegskontrollen in der gesamten Union zu präsentieren. Ende 2012 hatten schließlich alle 27 Mitgliedstaaten Angaben zur Durchführung der Richtlinie 2000/30/EG übermittelt.

2. RICHTLINIE 2000/30/EG

In der geänderten Fassung⁴ der Richtlinie 2000/30/EG sind bestimmte Bedingungen für die Durchführung der technischen Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, festgelegt.

Eine technische Unterwegskontrolle bedeutet eine nicht angekündigte Untersuchung eines Nutzfahrzeugs, das im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats am Straßenverkehr teilnimmt. Die Kontrolle wird von den Behörden oder von einer anderen Einrichtung unter behördlicher Aufsicht in der Regel auf öffentlichen Straßen vorgenommen.

Technische Unterwegskontrollen sollten ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Fahrers oder des Landes, in dem das Nutzfahrzeug zugelassen ist oder in Verkehr gebracht wurde, sowie unter Berücksichtigung der Notwendigkeit, die Kosten und Verzögerungen für die Fahrer und Unternehmen so gering wie möglich zu halten, durchgeführt werden.

Die zu kontrollierenden Nutzfahrzeuge sollten gezielt ausgewählt werden, wobei ganz besonders solche Fahrzeuge ermittelt werden sollten, die mit hoher Wahrscheinlichkeit einen schlechten Wartungszustand aufweisen.

Falls der Umfang der Wartungsmängel am Nutzfahrzeug ein Sicherheitsrisiko darstellt und aufgrund dessen eine eingehendere Untersuchung gerechtfertigt ist, kann das Nutzfahrzeug in einer nahe gelegenen, vom Mitgliedstaat bezeichneten Prüfstelle einer gründlicheren Kontrolle unterzogen werden. Die Benutzung eines solchen Fahrzeugs kann bis zur Beseitigung der festgestellten Mängel vorläufig untersagt werden, wenn festgestellt wird, dass das Nutzfahrzeug ein gravierendes Risiko für die Straßenverkehrssicherheit darstellt.

3. VON DEN MITGLIEDSTAATEN ÜBERMITTELTE DATEN

Um die Übermittlung der Daten gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2000/30/EG zu vereinfachen, hat die Kommission zusammen mit den Sachverständigen der Mitgliedstaaten ein Standardformular für die Datenübermittlung erstellt. Für die Mehrzahl der Berichte der Mitgliedstaaten wurde dieses Muster verwendet, auch wenn einige Tabellen auf Papier vorgelegt wurden. Die Verwendung dieses Standardformulars vereinfacht die Datenerhebung wesentlich, ist aber nicht verbindlich vorgeschrieben.

⁴ Richtlinie 2003/26/EG der Kommission vom 3. April 2003 zur Anpassung der Richtlinie 2000/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates an den technischen Fortschritt in Bezug auf Geschwindigkeitsbegrenzer und Abgasemissionen, ABl. L 90 vom 8.4.2003, S. 37-40.

Alle Mitgliedstaaten haben für den Zeitraum 2009-2010 Daten übermittelt, allerdings nicht immer rechtzeitig. Ein Jahr nach Verstreichen der Frist vom 31. März 2011 hatten fünf Mitgliedstaaten (Spanien, Frankreich, Zypern, Portugal und Schweden) weder Daten zur Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen und Zulassungsländern, übermittelt noch angegeben, welche Punkte kontrolliert und welche Mängel festgestellt wurden. Nach Einleitung vorgerichtlicher Verstoßverfahren haben diese fünf Mitgliedstaaten schließlich die verlangten Daten übermittelt.

Tabelle 1 enthält eine Übersicht über die Verwendung des Standardformulars durch die Mitgliedstaaten.

Tabelle 1: Übersicht über die Datenübermittlung

Folgende Mitgliedstaaten haben das Standardformular verwendet:	Belgien ¹ , Dänemark ¹ , Estland ¹ , Griechenland, Irland ^{1,2} , Zypern ^{6,7} , Litauen ⁵ , Luxemburg ¹ , Malta ^{1,6} , Niederlande ¹ , Österreich, Portugal ¹ , Rumänien ¹ , Slowakei ¹ , Finnland ⁵ , Schweden ¹ , Ungarn ¹ , Vereinigtes Königreich ¹ .
Folgende Mitgliedstaaten haben das Standardformular nicht verwendet:	Bulgarien ^{1,4} , Deutschland ^{6,7} , Spanien ^{1,2,3} , Frankreich ^{1,2,3,4} , Italien ^{4,6,7} , Lettland ^{4,5,6} , Polen ^{5,6} , Slowenien ^{3,4,5,6} , Tschechische Republik.

1: Keine Daten zu Herkunftsländern außerhalb der EU.

2: Keine Daten zu allen Fahrzeugklassen.

3: Keine Daten zu den Prüfpunkten.

4: Daten für 2009 und 2010 gesondert vorgelegt.

5: Keine Daten zu den Prüfpunkten für alle Fahrzeugklassen.

6: Keine Daten zu den Prüfpunkten bei nicht in dem betreffenden Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugen.

7; Keine Daten zu den Fahrzeugklassen bei nicht in dem betreffenden Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugen.

Es ist festzustellen, dass die Mitgliedstaaten, die das Standardformular für die Datenerhebung verwenden, der Kommission einen vollständigeren Datensatz übermittelt haben.

4. GEGENSTAND DER INSPEKTION

Es sollten vor allem mindestens die Prüfpunkte kontrolliert und die entsprechenden Daten von den Mitgliedstaaten übermittelt werden, die im Berichtsmuster in Anhang I Nummer 10 der Richtlinie aufgeführt sind:

- Bremsanlage und ihre Bauteile;
- Auspuffanlage;
- Rauchgastrübung (bei Dieselmotoren);
- Abgase (Benzin-, Erdgas- oder Flüssiggasmotoren);

- Lenkung;
- Leuchten, Beleuchtungs- und Signaleinrichtungen;
- Räder/Reifen;
- Aufhängung (sichtbare Mängel);
- Fahrgestell (sichtbare Mängel);
- Fahrtenschreiber (Einbau);
- Geschwindigkeitsbegrenzer (Einbau);
- Austritt von Kraftstoff und/oder Öl.

5. STATISTISCHE DATEN

Um vergleichbare Angaben zu den von den Mitgliedstaaten kontrollierten Fahrzeugen zu erhalten, mussten die Zahlenangaben zu Lastzügen und Sattelzügen in Lastkraftwagen und Anhänger bzw. in Lastkraftwagen und Sattelanhänger aufgeschlüsselt werden. Die aus dieser Aufschlüsselung hervorgegangenen Zahlen sind im gesamten Bericht kursiv geschrieben.

5.1. Gesamtzahl der kontrollierten Fahrzeuge und deren Herkunft

Im Zeitraum 2009-2010 wurden insgesamt **8 869 882** Fahrzeuge kontrolliert. In diesem Zeitraum gab es in der EU insgesamt **72 264 857**⁵ Nutzfahrzeuge. Der Anteil der 2009-2010 kontrollierten Fahrzeuge an der Gesamtflotte beträgt **11,9 %**, das entspricht pro Jahr einem Anteil von Unterwegskontrollen an **5,9 %** aller Nutzfahrzeuge.

Gemäß Artikel 3 der Richtlinie 2000/30/EG sind die Kontrollen in nichtdiskriminierender Weise durchzuführen. Nach den Angaben mehrerer Mitgliedstaaten, namentlich Belgien und Luxemburg, wurde ein höherer Anteil von ausländischen Fahrzeugen Unterwegskontrollen unterzogen, während andere Mitgliedstaaten mit hohem Transitverkehrsaufkommen ein ausgewogeneres Verhältnis zwischen den Kontrollen von in- und ausländischen Fahrzeugen melden. Während dies auf Faktoren zurückgeführt werden kann, die nichts mit der Art der Kontrolle zu tun haben, sind die Feststellungen Belgiens und Luxemburgs mit denen des vorigen Berichts über die Durchführung der Richtlinie vergleichbar.⁶ Weiter ist die geografische Lage einiger Mitgliedstaaten, wie Zypern oder Malta, zu berücksichtigen.

Tabelle 2: Herkunft der kontrollierten Fahrzeuge

Berichterstattender Mitgliedstaat	Im Mitgliedstaat zugelassen	In einem anderen EU-Mitgliedstaat zugelassen	Außerhalb der EU zugelassen	Insgesamt	% Fahrzeuge des Mitgliedstaats

⁵ EU Transport in figures statistical pocketbooks 2009-2012, Eurostat. Fahrzeugklassen: N1, N2, N3, N4, M2, M3, O3 und O4.

⁶ KOM(2007) 270 endg.

Berichterstattender Mitgliedstaat	Im Mitgliedstaat zugelassen	In einem anderen EU-Mitgliedstaat zugelassen	Außerhalb der EU zugelassen	Insgesamt	% Fahrzeuge des Mitgliedstaats
Österreich	14 199	13 874	3 452	31 525	45,04 %
Belgien	6 173	12 608	k. A.	18 781	32,87 %
Bulgarien	685 349	96 056	k. A.	781 405	87,71 %
Zypern	1 148	k. A.	k. A.	1 148	k. A.
Tschechische Republik	44 067	24 164	553	68 784	64,07 %
Dänemark	1 364	131	k. A.	1 495	91,24 %
Estland	2 867	155	k. A.	3 022	94,87 %
Finnland	17 192	2 331	8 230	27 753	61,95 %
Frankreich	970 433	885 713	k. A.	1 856 146	52,28 %
Deutschland	2 168 588	958 115	165 234	3 291 937	65,88 %
Griechenland	22 799	4 011	2 559	29 369	77,63 %
Ungarn	456 338	91 115	k. A.	547 453	83,36 %
Irland	6 102	159	k. A.	6 261	97,46 %
Italien	k. A.	k. A.	k. A.	35 654	k. A.
Lettland	4 840	2 671	141	7 652	63,25 %
Litauen	28 877	1 692	28 622	59 191	48,79 %
Luxemburg	182	982	k. A.	1 164	15,64 %
Malta	5 502	78	k. A.	5 580	98,60 %
Niederlande	3 725	1 697	k. A.	5 422	68,70 %
Polen	k. A.	k. A.	k. A.	1 658 996	k. A.
Portugal	802	68	k. A.	870	92,18 %
Rumänien	24 684	463	k. A.	25 147	98,16 %
Slowakei	16 402	4 436	k. A.	20 838	78,71 %
Slowenien	4 218	1 350	1 345	6 913	61,02 %
Spanien	3 808	k. A.	k. A.	3 808	k. A.
Schweden	37 164	10 756	k. A.	47 920	77,55 %
Vereinigtes Königreich	154 677	170 971	k. A.	325 648	47,50 %
Insgesamt	4 681 500	2 283 596	210 136	8 869 882	52,78 %

5.2. Aus dem Verkehr gezogene Fahrzeuge

Die Benutzung von Fahrzeugen, die gefährliche Mängel aufweisen, die für die Insassen oder andere Verkehrsteilnehmer ein ernstes Risiko darstellen, kann bis zur Beseitigung dieser Mängel untersagt werden.

Den Angaben der Mitgliedstaaten zufolge ist der Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge an den insgesamt kontrollierten Fahrzeugen je nach Mitgliedstaat unterschiedlich; die Spanne reicht von dem hohen Wert von **58,5 %** im **Vereinigten Königreich** bis zu lediglich **0,3 %** in **Bulgarien**.

Tabelle 3: Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge im Verhältnis zur Gesamtzahl der kontrollierten Fahrzeuge

Berichterstattender Mitgliedstaat	Im berichterstattenden Mitgliedstaat zugelassene Fahrzeuge			In der EU zugelassene Fahrzeuge (einschließlich berichterstattender MS)		
	Kontrollierte Fahrzeuge	Zahl der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge	Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge in % ^(*)	Kontrollierte Fahrzeuge	Zahl der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge	Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge in % ^(*)
Österreich	14 199	5 827	41,0 %	28 073	12 970	46,2 %
Belgien	6 173	436	7,1 %	18 781	1 155	6,1 %
Bulgarien	685 349	1 224	0,2 %	781 405	2 357	0,3 %
Zypern *	1 148	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Tschechische Republik	44 067	790	1,8 %	67 225	945	1,4 %
Dänemark	1 364	31	2,3 %	1 495	31	2,1 %
Estland	2 867	733	25,6 %	3 022	582	19,3 %
Finnland	17 192	194	2,0 %	19 523	207	1,1 %
Frankreich	970 433	39 470	4,1 %	1 856 146	86 797	4,7 %
Deutschland	2 168 588	14 510	0,7 %	3 126 703	32 027	1,0 %
Griechenland	22 799	2 957	13,0 %	26 810	3 059	11,4 %
Ungarn*	456 338	k. A.	k. A.	547 453	k. A.	k. A.
Irland*	6 102	k. A.	k. A.	6 261	k. A.	k. A.
Italien	19 717	k. A.	k. A.	24 059	k. A.	k. A.
Lettland*	4 840	k. A.	k. A.	7 511	602	8,0 %
Litauen	28 877	196	0,7 %	30 605	219	0,7 %
Luxemburg*	182	k. A.	k. A.	1 164	k. A.	k. A.
Malta	5 502	2 578	46,9 %	5 580	2 877	51,6 %
Niederlande	3 725	66	1,8 %	5 422	173	3,2 %
Polen	1 658 996	8 506	0,5 %	k. A.	k. A.	k. A.
Portugal	802	16	2,0 %	k. A.	k. A.	k. A.
Rumänien	24 684	9 675	39,2 %	25 147	11 604	46,1 %

Berichterstattender Mitgliedstaat	Im berichterstattenden Mitgliedstaat zugelassene Fahrzeuge			In der EU zugelassene Fahrzeuge (einschließlich berichterstattender MS)		
	Kontrollierte Fahrzeuge	Zahl der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge	Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge in % ^(*)	Kontrollierte Fahrzeuge	Zahl der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge	Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge in % ^(*)
Slowakei*	16 407	k. A.	k. A.	20 838	k. A.	k. A.
Slowenien	4 218	101	2,4 %	5 618	131	2,3 %
Spanien	3 808	641	16,83 %	k. A.	k. A.	k. A.
Schweden	37 164	2 285	6,1 %	47 920	9 103	19,0 %
Vereinigtes Königreich	154 677	47 362	30,6 %	325 648	190 585	58,5 %
Insgesamt	6 360 218	137 598	2,2 %	6 982 409	355 424	5,1 %

*Diese Mitgliedstaaten meldeten die Anzahl der Mängel statt der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge.

Die Zahlen deuten darauf hin, dass gezielte technische Unterwegskontrollen schlecht gewarteter Fahrzeuge die Durchführungseffizienz steigern und den Verwaltungsaufwand verringern. Mitgliedstaaten, die so vorgehen, fassen mit weniger Kontrollen mehr mangelhafte Fahrzeuge als andere Mitgliedstaaten, die mehr Kontrollen durchführen. Dies gilt für das **Vereinigte Königreich, Österreich und Malta**, in denen der Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge am höchsten ist, während in **Bulgarien, Litauen und Deutschland** dieser Anteil der niedrigste der EU insgesamt ist.

5.3. Arten von Mängeln und Daten nach Mitgliedstaaten

Die bei den Kontrollen am häufigsten festgestellten Mängel betreffen die Funktion der **Bremsanlage**, die Verkehrstauglichkeit von **Reifen** und die **Beleuchtungseinrichtungen** (mit Mängelquoten von **19,8 %**, **15,9 %** bzw. **42,5 %**). Diese Zahlen unterstreichen die Bedeutung von Unterwegskontrollen für die Verkehrssicherheit. Ein Vergleich mit den Daten des vorigen Berichtszeitraums zeigt, dass dieselben Problembereiche wie zuvor gemeldet werden (Anhang I).

Bei Emissionen und Flüssigkeitsverlusten, die nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern potenziell auch die Umwelt gefährden, ist gegenüber dem vorigen Berichtszeitraum in Bezug auf den Anteil des Austritts von Kraftstoff und/oder Öl ein Rückgang um 1,5 Prozentpunkte (von 5,6 % auf 4,1 %) zu verzeichnen. Die **Mängel in Bezug auf die Emissionen** von mit Dieselmotoren oder Benzin betriebenen Nutzfahrzeugen sind - allerdings nur geringfügig - rückläufig.

Sogar innerhalb der gleichen Kategorie von Prüfpunkten — beispielsweise das **Bremssystem** — wurden ganz unterschiedliche Mängelquoten gemeldet, von **2,1 %** in **Portugal** bis zu **48,3 %** im **Vereinigten Königreich**. Dies ist möglicherweise durch unterschiedliche Prüfverfahren in den Mitgliedstaaten bedingt. Mit ihrem Vorschlag COM(2012) 382 final, der Teil des Pakets „Verkehrssicherheit“ ist, leitete die Kommission eine Gesetzgebungsinitiative ein, die auf eine bessere Harmonisierung der Prüfverfahren bei technischen Kontrollen abzielt.

Die Daten der Mitgliedstaaten zur Zahl der kontrollierten Fahrzeuge, die nicht in EU-Ländern zugelassen sind, reichen noch immer nicht aus, um signifikante Schlussfolgerungen zu deren Verkehrssicherheit zu ziehen.

Anhang II enthält einen Überblick über die Zahl der von den Mitgliedstaaten kontrollierten Fahrzeuge, aufgeschlüsselt nach den Zulassungsländern, und den Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge.

6. ARTEN VON SANKTIONEN

In der Richtlinie sind Sanktionen für festgestellte Verstöße nicht geregelt. Die Mitgliedstaaten müssen die Sanktionen ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Fahrers oder aufgrund des Landes, in dem das Nutzfahrzeug zugelassen ist oder in Verkehr gebracht wurde, festlegen.

Wird festgestellt, dass ein Nutzfahrzeug für seine Insassen oder für andere Verkehrsteilnehmer ein bedeutendes Risiko darstellt, ist die Behörde oder der Prüfer, die/der die technische Unterwegskontrolle durchführt, gemäß der Richtlinie 2000/30/EG befugt, die Benutzung des Fahrzeugs bis zur Beseitigung der festgestellten gefährlichen Mängel vorläufig zu untersagen.

Schwerwiegende Mängel an einem Nutzfahrzeug, das Eigentum eines Gebietsfremden ist, insbesondere Mängel, aufgrund deren die Benutzung des Fahrzeugs vorläufig untersagt wird, müssen den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, gemeldet werden.

Die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem ein schwerwiegender Mangel festgestellt wurde, können die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, ersuchen, angemessene Maßnahmen zu ergreifen, beispielsweise die erneute Durchführung einer technischen Überprüfung der Verkehrssicherheit des Fahrzeugs. Zu solchen Fällen liegen jedoch keine Angaben vor.

7. SCHLUSSFOLGERUNGEN

In der EU als Ganzes werden pro Jahr **5,9 %** der Nutzfahrzeugflotte kontrolliert.

Hinsichtlich der Zahl der Mitgliedstaaten, die statistische Daten übermitteln, und der Detailtiefe dieser Daten sind seit dem vorigen Berichtszeitraum Verbesserungen zu verzeichnen. Allerdings wurden Daten nicht fristgerecht übermittelt, und die Kommission musste gegen einige Mitgliedstaaten vorgerichtliche Verstoßverfahren einleiten.

Die Richtlinie enthält ein Muster für den Bericht über die technische Unterwegskontrolle. Da in der Richtlinie das Übermittlungsformat für die statistischen Daten nicht präzisiert ist, übermitteln die Mitgliedstaaten die Angaben in sehr unterschiedlicher Form, was die Konsolidierung der Ergebnisse erschwert.

Deswegen hat die Kommission ein elektronisches Standardformat für die Mitgliedstaaten geschaffen. Allerdings haben nicht alle Mitgliedstaaten dieses Format verwendet, so dass es für die Kommission schwierig war, zuverlässige Schlussfolgerungen zu Themen wie Ort der Zulassung von kontrollierten Fahrzeugen und Art der erteilten Betriebsverbote sowie zur Berichterstattung über die Mängelquoten von Nutzfahrzeugen zu ziehen.

Einige wenige Mitgliedstaaten konzentrieren den übermittelten Daten zufolge im Vergleich zu anderen Mitgliedstaaten mit vergleichbarem Transitverkehrsaufkommen die

Unterwegskontrollen auf im Ausland zugelassene Fahrzeuge. Die gemeldeten Zahlen zeigen, dass die Effizienz von technischen Unterwegskontrollen durch gezielte Kontrollen gesteigert werden kann. Dadurch kann der Verwaltungsaufwand sowohl für die Durchsetzungsbehörde als auch für die Verkehrsunternehmen gesenkt werden.

Was die Verkehrstüchtigkeit von Fahrzeugen anbelangt, die in der EU am Straßenverkehr teilnehmen, so werden die Mitgliedstaaten angehalten, besonders auf die nach wie vor problematischsten Mängelkategorien (Bremsanlagen, Reifen und Beleuchtungseinrichtungen) zu achten.

ANHANG I: Festgestellte Mängel je Prüfpunkt

Member State	braking system and component		exhaust system	smoke opacity	gaseous emissions	steering linkages		lamps, lighting and signals	wheels/tyres	suspension	chassis	tachograph	speed limiting device	evidence of fuel and/or oil	Total											
	6.144	22.6%				1.053	3.9%									27	0.1%	4	0.0%	1.578	5.8%	4.374	16.1%	3.878	14.3%	2.869
AT	6,144	22.6%	1,053	3.9%	27	0.1%	4	0.0%	1,578	5.8%	4,374	16.1%	3,878	14.3%	2,869	10.6%	4,423	16.3%	450	1.7%	38	0.1%	2,304	8.5%	27,142	
BE	823	15.4%		N.A.		N.A.		N.A.	90	1.7%	2,115	39.7%	846	15.9%		N.A.	1,183	22.2%	253	4.7%		N.A.	23	0.4%	5,333	
BG	391	28.4%	0	0.0%	28	2.0%	87	6.3%	0	0.0%	79	5.7%	332	24.1%	152	11.0%	63	4.6%	12	0.9%	73	5.3%	162	11.7%	1,379	
CY	126	11.0%	71	6.2%	33	2.9%	6	0.5%	46	4.0%	237	20.6%	220	19.1%	87	7.6%	155	13.5%	66	5.7%	43	3.7%	59	5.1%	1,149	
CZ	1,496	8.1%	1,071	5.8%	0	0.0%	1	0.0%	326	1.8%	6,494	35.2%	3,147	17.1%	440	2.4%	4,396	23.8%	277	1.5%	3	0.0%	803	4.4%	18,454	
DE	27,178	18.2%	6,335	4.2%	732	0.5%	218	0.1%	4,803	3.2%	49,689	33.3%	29,306	19.7%	5,171	3.5%	11,210	7.5%	6,381	4.3%	1,752	1.2%	6,331	4.2%	149,106	
DK	207	40.1%	17	3.3%		N.A.		N.A.	23	4.5%	186	36.0%	19	3.7%	14	2.7%	43	8.3%	5	1.0%		N.A.	2	0.4%	516	
EE	81	5.0%	28	1.7%	2	0.1%	0	0.0%	28	1.7%	357	22.1%	401	24.8%	113	7.0%	166	10.3%	220	13.6%	57	3.5%	165	10.2%	1,618	
EL	270	5.5%	25	0.5%	8	0.2%	4	0.1%	54	1.1%	816	16.8%	2,181	44.8%	121	2.5%	179	3.7%	976	20.1%	154	3.2%	78	1.6%	4,866	
ES	127	15.7%	7	0.9%	8	1.0%	0	0.0%	25	3.1%	303	37.4%	140	17.3%	25	3.1%	88	10.9%	56	6.9%	18	2.2%	13	1.6%	810	
FI	2,572	33.8%	44	0.6%	7	0.1%	1	0.0%	237	3.1%	2,774	36.4%	569	7.5%	225	3.0%	911	12.0%	154	2.0%	24	0.3%	97	1.3%	7,615	
FR		N.A.		N.A.		N.A.		N.A.		N.A.		N.A.		N.A.		N.A.				N.A.		N.A.			N.A.	
HU	5,074	21.2%		N.A.		N.A.	2,118	8.9%	636	2.7%	8,562	35.8%	4,828	20.2%		N.A.	1,316	5.5%		N.A.	876	3.7%	496	2.1%	23,906	
IE	669	23.8%	84	3.0%	3	0.1%	13	0.5%	247	8.8%	393	14.0%	520	18.5%	288	10.2%	181	6.4%	113	4.0%	180	6.4%	123	4.4%	2,814	
IT		N.A.		N.A.		N.A.		N.A.		N.A.		N.A.		N.A.		N.A.				N.A.		N.A.			N.A.	
LT	672	6.6%	137	1.3%	21	0.2%	8	0.1%	96	0.9%	4,626	45.2%	1,786	17.5%	66	0.6%	35	0.3%	475	4.6%	40	0.4%	2,262	22.1%	10,224	
LU	147	20.0%	31	4.2%	2	0.3%		N.A.	28	3.8%	172	23.4%	135	18.4%	103	14.0%	68	9.3%	3	0.4%		N.A.	46	6.3%	735	
LV	278	27.0%	42	4.1%	0	0.0%	0	0.0%	38	3.7%	228	22.1%	66	6.4%	79	7.7%	212	20.6%	10	1.0%	1	0.1%	76	7.4%	1,030	
MT	357	6.1%	113	1.9%	203	3.5%	0	0.0%	876	15.0%	2,538	43.8%	1,128	19.3%	43	0.7%	112	1.9%	51	0.9%	2	0.0%	402	6.9%	5,845	
NL	391	24.1%	51	3.1%	13	0.8%	2	0.1%	62	3.8%	387	23.9%	151	9.3%	185	11.4%	231	14.3%	87	5.4%	25	1.5%	35	2.2%	1,620	
PL	8,122	4.4%	1,264	0.7%	758	0.4%	49	0.0%	2,070	1.1%	44,966	79.3%	14,535	8.0%	1,566	0.9%	1,079	0.6%	2,067	1.1%	156	0.1%	6,159	3.4%	182,791	
PT	15	2.1%	6	0.9%		N.A.		N.A.	11	1.6%	411	38.6%	121	17.3%	23	3.3%	59	8.4%	5	0.7%	4	0.6%	46	6.6%	701	
RO	374	3.1%	26	0.2%	561	4.7%	100	0.8%	61	0.5%	6,008	50.0%	3,528	29.3%	274	2.3%	42	0.3%	568	4.7%	126	1.0%	360	3.0%	12,028	
SE	3,263	13.8%	250	1.1%	2	0.0%	0	0.0%	783	3.3%	12,960	54.8%	2,881	12.2%	259	1.1%	1,240	5.3%	1,613	6.8%	47	0.2%	312	1.3%	23,630	
SI		N.A.		N.A.		N.A.		N.A.		N.A.		N.A.		N.A.		N.A.				N.A.		N.A.			N.A.	
SK	645	21.4%	12	0.4%	87	2.9%	0	0.0%	9	0.3%	84	2.8%	521	17.3%	1	0.0%	9	0.3%	1,426	47.3%	0	0.0%	221	7.3%	3,015	
UK	62,840	48.3%	3,201	2.5%	82	0.1%	0	0.0%	5,031	3.9%	12,944	9.9%	26,835	20.6%	13,955	10.7%	198	0.2%	0	0.0%	113	0.1%	4,952	3.8%	130,151	
Total	122,262	19.8%	13,868	2.2%	2,577	0.4%	2,611	0.4%	17,158	2.8%	261,723	42.5%	98,074	15.9%	26,059	4.2%	27,619	4.5%	15,268	2.5%	3,732	0.6%	25,527	4.1%	616,478	
Total 2007-2008	105,135	21%	14,941	3%	2,550	0.50%	905	0.20%	16,811	3.40%	147,363	29.80%	99,132	20.10%	21,189	4.30%	33,734	6.80%	20,427	4.10%	4,167	1%	27,591	5.60%	493,745	

ANHANG II: Kontrollierte Fahrzeuge und Anteil der Fahrzeuge, die aus dem Verkehr gezogen wurden, aufgeschlüsselt nach Mitgliedstaaten

HINWEIS: In den nachstehenden Zahlenangaben ist die Aufschlüsselung von Lastzügen und Sattelzügen nicht berücksichtigt.

Kontrollierte Länder	Kontrollierende Länder (Anzahl Kontrollen: % Betriebsverbote)													
	AT		BE		BG		CY		CZ		DE		DK	
	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%
AE	0	0,0 %		k. A.			k. A.							k. A.
AL	2	0,0 %		k. A.			k. A.							k. A.
AT	14 199	41,0 %	101	1,0 %	864	0,3 %				458	0,4 %			k. A.
AZ	1	100,0 %		k. A.			k. A.							k. A.
BA	174	60,9 %		k. A.			k. A.							k. A.
BE	67	29,9 %	6 173	7,1 %	330	1,8 %								k. A.
BG	761	50,9 %	246	6,1 %	266 621	0,5 %				157	3,8 %			k. A.
BI	2	50,0 %		k. A.			k. A.							k. A.
BY	91	62,6 %		k. A.			k. A.			141	0,0 %			k. A.
CH	144	51,4 %		k. A.			k. A.			2	0,0 %			k. A.
CS	361	52,4 %		k. A.			k. A.							k. A.
CY	18	38,9 %	4	0,0 %	520	0,0 %	1 063	161,4 %		0	0,0 %			k. A.
CZ	2 051	41,3 %	524	6,3 %	4 498	0,3 %				28 499	2,8 %			k. A.
DE	2 187	29,6 %	1 864	4,3 %	4 570	1,0 %				1 958	0,5 %	1 510 158	1,0 %	5
DK	22	27,3 %	37	5,4 %	73	0,0 %				6	0,0 %			k. A.
EE	34	32,4 %	50	6,0 %	306	0,0 %				157	0,0 %			k. A.
EL	95	64,2 %	16	6,3 %	4 214	3,1 %				22	0,0 %			k. A.
ES	62	38,7 %	650	7,5 %	271	0,0 %				115	0,9 %			k. A.
FI	13	38,5 %	20	5,0 %	131	0,0 %				2	0,0 %			k. A.
FR	37	51,4 %	1 649	4,7 %	448	2,0 %				51	0,0 %			k. A.
GE	3	100,0 %		k. A.			k. A.							k. A.
HR	246	43,5 %		k. A.			k. A.			20	5,0 %			k. A.

Kontrollierte Länder	Kontrollierende Länder (Anzahl Kontrollen: % Betriebsverbote)																	
	AT		BE		BG		CY		CZ		DE		DK					
	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%				
HU	3 378	51,4 %	376	4,5 %	5 431	0,3 %	k. A.	k. A.	1 062	1,0 %	k. A.	k. A.	1 062	1,0 %				
IE	21	23,8 %	54	1,9 %	39	0,0 %	k. A.	k. A.	3	0,0 %	k. A.	k. A.	3	0,0 %				
IN	0	0,0 %		k. A.		k. A.	k. A.	k. A.		k. A.	k. A.	k. A.		k. A.				
IR	5	40,0 %		k. A.		k. A.	k. A.	k. A.		k. A.	k. A.	k. A.		k. A.				
IT	668	40,3 %	451	3,8 %	557	0,4 %	k. A.	k. A.	52	1,9 %	k. A.	k. A.	52	1,9 %				
LI	15	40,0 %		k. A.		k. A.	k. A.	k. A.		k. A.	k. A.	k. A.		k. A.				
LK	1	100,0 %		k. A.		k. A.	k. A.	k. A.		k. A.	k. A.	k. A.		k. A.				
LT	196	50,0 %	347	7,8 %	832	0,4 %	k. A.	k. A.	319	0,6 %	k. A.	k. A.	319	0,6 %				
LU	20	5,0 %	542	4,1 %	62	0,0 %	k. A.	k. A.	1	0,0 %	k. A.	k. A.	1	0,0 %				
LV	56	41,1 %	61	9,8 %	505	0,4 %	k. A.	k. A.	241	0,0 %	k. A.	k. A.	241	0,0 %				
Mazedonien (ehem. jug. Rep.)	42	45,2 %		k. A.		k. A.	k. A.	k. A.		k. A.	k. A.	k. A.		k. A.				
MD		k. A.		k. A.		k. A.	k. A.	k. A.	6	0,0 %	k. A.	k. A.	6	0,0 %				
ME	16	93,8 %		k. A.		k. A.	k. A.	k. A.		k. A.	k. A.	k. A.		k. A.				
MK	5	40,0 %		k. A.		k. A.	k. A.	k. A.	13	0,0 %	k. A.	k. A.	13	0,0 %				
Moldau	42	59,5 %		k. A.		k. A.	k. A.	k. A.		k. A.	k. A.	k. A.		k. A.				
MT	1	0,0 %	7	42,9 %	0	0,0 %	k. A.	k. A.		k. A.	k. A.	k. A.		k. A.				
NL	258	27,9 %	2 194	6,8 %	3 667	0,5 %	k. A.	k. A.	194	0,0 %	k. A.	k. A.	194	0,0 %				
NO	4	0,0 %		k. A.		k. A.	k. A.	k. A.	1	0,0 %	k. A.	k. A.	1	0,0 %				
NichtEU		k. A.		k. A.		k. A.	k. A.	k. A.		k. A.	k. A.	k. A.		k. A.				
AndereEUMS		k. A.		k. A.		k. A.	k. A.	k. A.		k. A.	k. A.	k. A.	644 373	2,7 %				
AndereNichtEUMS		k. A.		k. A.		k. A.	k. A.	k. A.		k. A.	k. A.	k. A.	115 704	2,4 %				
PA	0	0,0 %		k. A.		k. A.	k. A.	k. A.		k. A.	k. A.	k. A.		k. A.				
PL	1 384	49,1 %	1 406	6,9 %	14 307	0,5 %	k. A.	k. A.	3 961	1,5 %	k. A.	k. A.	3 961	1,5 %				
PT	48	41,7 %	313	7,0 %	421	0,2 %	k. A.	k. A.	14	0,0 %	k. A.	k. A.	14	0,0 %				

Kontrollierte Länder	Kontrollierende Länder (Anzahl Kontrollen: % Betriebsverbote)													
	AT		BE		BG		CY		CZ		DE		DK	
	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%
PY	1	100,0 %	k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.	
RO	1 835	53,8 %	316	8,2 %	21 191	0,7 %	k. A.		k. A.		597	2,0 %	k. A.	
RS	2	50,0 %	k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		50	0,0 %	k. A.	
RU	47	34,0 %	k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		34	0,0 %	k. A.	
SE	12	33,3 %	35	8,6 %	145	0,7 %	k. A.		k. A.		8	12,5 %	k. A.	1
SI	935	48,1 %	225	4,0 %	838	0,5 %	k. A.		k. A.		53	1,9 %	k. A.	
SK	1 510	49,5 %	402	4,7 %	2 964	0,5 %	k. A.		k. A.		3 130	1,5 %	k. A.	
SM	0	0,0 %	k. A.		k. A.		k. A.		k. A.				k. A.	
SV	2	0,0 %	k. A.		k. A.		k. A.		k. A.				k. A.	
TR	277	30,7 %	k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		25	0,0 %	k. A.	
UA	132	58,3 %	k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		54	1,9 %	k. A.	
UK	40	42,5 %	223	5,4 %	345	0,0 %	k. A.		k. A.		14	0,0 %	k. A.	
US	1	100,0 %	k. A.		k. A.		k. A.		k. A.				k. A.	
ZM	1	0,0 %	k. A.		k. A.		k. A.		k. A.				k. A.	

Kontrollierte Länder	Kontrollierende Länder (Anzahl Kontrollen: % Betriebsverbote)													
	EE		EL		ES		FI		FR		HU		IE	
	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%
AL	k. A.		285	28,1 %	k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.	
AT	k. A.		30	k. A.	0,0 %		9	k. A.	4 269	5,9 %	3 089	3,9 %		0,0 %
AZ	k. A.		k. A.		k. A.		7	14,3 %	k. A.		k. A.		k. A.	
BA	k. A.		22	k. A.	k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.	
BE	k. A.		25	k. A.	0,0 %		18	k. A.	78 515	5,0 %	63	6,3 %		0,0 %

Kontrollierte Länder		Kontrollierende Länder (Anzahl Kontrollen: % Betriebsverbote)																	
		EE		EL		ES		FI		FR		HU		IE					
		Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%		
BG		k. A.		2 368	3,4 %		0,0 %	55	k. A.	12 899	9,2 %	4 100	4,9 %		0,0 %				
BY		k. A.			k. A.		k. A.	82	3,7 %		k. A.		k. A.		k. A.				
CH		k. A.			k. A.		k. A.	2	k. A.	6 868	4,7 %		k. A.		k. A.				
CY		k. A.		12	k. A.		0,0 %		k. A.	0	0,0 %	13	0,0 %		0,0 %				
CZ	3	0,0 %		37	2,7 %		0,0 %	38	k. A.	24 316	7,5 %	6 317	5,0 %		0,0 %				
DE	1	0,0 %		125	1,6 %		0,0 %	147	k. A.	90 300	4,9 %	2 786	2,5 %		0,0 %				
DK		k. A.			k. A.		0,0 %	78	k. A.	2 692	2,9 %	23	0,0 %		0,0 %				
EE	2 096	27,0 %			k. A.		0,0 %	589	0,5 %	3 249	6,8 %	161	5,0 %		0,0 %				
EL		k. A.		18 530	16,0 %		0,0 %		k. A.	16 042	5,0 %	216	0,0 %		0,0 %				
ES		k. A.		1	k. A.	3 808	0,0 %	9	k. A.	187 927	5,4 %	198	3,0 %		0,0 %				
FI	24	8,3 %			k. A.		0,0 %	12 474	1,6 %	913	4,6 %	5	0,0 %		0,0 %				
FR		k. A.		1	k. A.		0,0 %	11	k. A.	970 433	4,1 %	100	12,0 %		0,0 %				
GE		k. A.			k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.				
HR		k. A.		12	8,3 %		k. A.	4	k. A.		k. A.		k. A.		k. A.				
HU	1	100,0 %		22	k. A.		0,0 %	17	k. A.	14 014	6,3 %	456 338	4,1 %		0,0 %				
IE		k. A.			k. A.		0,0 %	2	k. A.	7 659	5,6 %	60	3,3 %	6 102	46,8 %				
IR		k. A.		13	k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.				
IT		k. A.		63	3,2 %		0,0 %	6	k. A.	82 041	4,7 %	1 289	6,5 %		0,0 %				
KZ		k. A.			k. A.		k. A.	11	k. A.		k. A.		k. A.		k. A.				
LI		k. A.			k. A.		k. A.	3	k. A.		k. A.		k. A.		k. A.				
LT	17	23,5 %			0,0 %		0,0 %	91	k. A.	3 804	10,2 %	1 359	8,1 %		0,0 %				
LU		k. A.			k. A.		0,0 %		k. A.	0	0,0 %	9	0,0 %		0,0 %				
LV	40	12,5 %			k. A.		0,0 %	103	3,9 %	18 004	4,4 %	433	7,2 %		0,0 %				
MD		k. A.		52	1,9 %		k. A.	7	k. A.		k. A.		k. A.		k. A.				

Kontrollierte Länder		Kontrollierende Länder (Anzahl Kontrollen: % Betriebsverbote)																	
		EE		EL		ES		FI		FR		HU		IE					
		Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%		
MK		k. A.	1 469	9,2 %			k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		
MT		k. A.		k. A.			0,0 %		k. A.	0	0,0 %	1	0,0 %		0,0 %		0,0 %		
NL		k. A.	10	k. A.			0,0 %	72	k. A.	58 187	5,5 %	665	0,2 %		0,0 %		0,0 %		
NO		k. A.		k. A.			k. A.	12	k. A.	408	3,9 %		k. A.		k. A.		k. A.		
Anderere		k. A.		k. A.			k. A.		k. A.	51 983	5,0 %		k. A.		k. A.		k. A.		
PL	27	14,8 %	95	2,1 %			0,0 %	212	2,4 %	70 253	6,3 %	15 022	7,1 %		0,0 %		0,0 %		
PT		k. A.		k. A.			0,0 %		k. A.	68 860	4,0 %	17	0,0 %		0,0 %		0,0 %		
RO	1	0,0 %	463	3,0 %			0,0 %	15	6,7 %	32 116	7,1 %	30 910	5,3 %		0,0 %		0,0 %		
RS		k. A.	109	3,7 %			k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		
RU		k. A.		0,0 %			k. A.	5 106	1,7 %		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		
SE	1	0,0 %		0,0 %			0,0 %	165	k. A.	1 670	4,0 %	130	0,8 %		0,0 %		0,0 %		
SI		k. A.		0,0 %			0,0 %	6	k. A.	7 610	6,0 %	6 600	9,2 %		0,0 %		0,0 %		
SK	3	0,0 %		0,0 %			0,0 %	25	k. A.	23 759	6,2 %	17 438	4,9 %		0,0 %		0,0 %		
TR		k. A.	297	2,0 %			k. A.	19	5,3 %		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		
UA		k. A.		0,0 %			k. A.	240	2,9 %		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		
UK		k. A.		0,0 %			0,0 %	9	k. A.	17 355	3,4 %	111	1,8 %		0,0 %	159	79,9 %		

Kontrollierte Länder		Kontrollierende Länder (Anzahl Kontrollen: % Betriebsverbote)															
		IT		LT		LU		LV		MT		NL		PL			
		Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%		
AL			k. A.					k. A.				k. A.		k. A.		k. A.	
AR			k. A.					k. A.				k. A.		k. A.		k. A.	
AT	111	k. A.		1	0,0 %		2	150,0 %		0,0 %		2	50,0 %		6	0,0 %	78

Kontrollierte Länder	Kontrollierende Länder (Anzahl Kontrollen: % Betriebsverbote)														
	IT		LT		LU		LV		MT		NL		PL		
	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	
AZ		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.	14
BA		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.	53
BE	143	k. A.	1	0,0 %	69	98,6 %		0,0 %		0,0 %	138	8,7 %		29	
BG	324	k. A.	14	0,0 %	20	120,0 %	15	k. A.		k. A.	20	5,0 %		5 00	
BY		k. A.	244	7,0 %		k. A.	18	k. A.		k. A.		k. A.		24 73	
CH		k. A.	1	0,0 %		k. A.		k. A.		k. A.	1	0,0 %		18	
CS		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		35	
CY	10	k. A.	0	0,0 %		0,0 %		0,0 %		0,0 %	3	0,0 %		5	
CZ	202	k. A.	14	0,0 %	15	120,0 %	7	k. A.		0,0 %	36	2,8 %		20 66	
DE	267	k. A.	5	0,0 %	149	120,1 %	7	k. A.		50,0 %	191	3,7 %		10 74	
DK	13	k. A.	26	15,4 %	2	0,0 %	19	k. A.		0,0 %	8	0,0 %		38	
EE	15	k. A.	122	3,3 %	4	100,0 %	217	k. A.		0,0 %	14	0,0 %		7 76	
EL	174	k. A.	0	0,0 %		0,0 %		0,0 %		0,0 %	9	0,0 %		73	
ES	321	k. A.	1	0,0 %	50	94,0 %		0,0 %		0,0 %	31	9,7 %		1 17	
FI	12	k. A.	11	9,1 %		0,0 %	16	k. A.		0,0 %	2	0,0 %		23	
FR	735	k. A.	1	0,0 %	34	132,4 %		0,0 %		0,0 %	14	7,1 %		21	
GE		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		30	
HR		k. A.	2	0,0 %		k. A.	2	k. A.		0,0 %		k. A.		1 09	
HU	235	k. A.	8	0,0 %	15	133,3 %	5	k. A.		0,0 %	18	11,1 %		5 42	
IE	21	k. A.	0	0,0 %	2	150,0 %	2	k. A.		33,3 %	8	0,0 %		23	
IS		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		13	
IT	19 717	k. A.	1	0,0 %	14	135,7 %	3	k. A.		40,9 %	12	8,3 %		1 45	
KG		k. A.	2	0,0 %		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		1 05	
KZ		k. A.	6	0,0 %		k. A.	2	k. A.		k. A.		k. A.		75	

Kontrollierende Länder (Anzahl Kontrollen: % Betriebsverbote)													
Kontrollierte Länder	IT		LT		LU		LV		MT		NL		PL
	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen
LI		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.	42
LT	72	k. A.	39 923	1,3 %	10	80,0 %	675	k. A.		0,0 %	64	1,6 %	43 671
LU	39	k. A.	0	0,0 %	112	119,6 %		0,0 %		0,0 %	9	0,0 %	11
LV	15	k. A.	317	3,2 %	6	166,7 %	4 840	12,4 %		0,0 %	13	7,7 %	13 98
Mazedonien (ehem. jug. Rep.)		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.	
MD		k. A.	8	0,0 %		k. A.	4	k. A.		k. A.		k. A.	1 76
MK		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.	62
MT	12	k. A.	0	0,0 %		0,0 %		0,0 %	4 958	52,0 %	0	0,0 %	
NL	128	k. A.	13	0,0 %	26	92,3 %	12	k. A.	1	0,0 %	2 131	3,1 %	2 54
NO		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.	12
NichtEU	1 156	k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.	
PL	482	k. A.	833	5,9 %	41	131,7 %	285	k. A.	5	40,0 %	246	4,1 %	982 93
PT	86	k. A.	0	0,0 %	12	216,7 %		0,0 %		0,0 %	13	0,0 %	47
PY		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.	
RO	302	k. A.	8	0,0 %	18	133,3 %	2	k. A.	1	0,0 %	22	9,1 %	5 97
RS		k. A.	3	0,0 %		k. A.	2	k. A.		k. A.		k. A.	
RU		k. A.	861	2,8 %		k. A.	91	k. A.		k. A.		k. A.	38 81
SE	21	k. A.	5	20,0 %		0,0 %	2	k. A.		0,0 %	7	0,0 %	43
SI	221	k. A.	6	0,0 %		0,0 %	2	k. A.		0,0 %	8	12,5 %	2 28
SK	287	k. A.	21	4,8 %	26	92,3 %	18	k. A.		0,0 %	18	0,0 %	11 29
SM		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.	
TJ		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.	2
TM		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.	1
TR		k. A.	2	0,0 %		k. A.	2	k. A.		k. A.		k. A.	4 53

Kontrollierende Länder (Anzahl Kontrollen: % Betriebsverbote)														
Kontrollierte Länder	IT		LT		LU		LV		MT		NL		PL	
	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%		Kontrollen
UA		k. A.	71	9,9 %	k. A.	k. A.	22	k. A.			k. A.		k. A.	32 63
UK	94	k. A.	1	0,0 %	6	16,7 %	1	k. A.	7	71,4 %	15	6,7 %	20	2
UZ		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.					k. A.	2
VA		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.					k. A.	

Kontrollierende Länder (Anzahl Kontrollen: % Betriebsverbote)													
Kontrollierte Länder	PT	RO		SE		SK		SL		UK		Kontrollen	%
		Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%		
AT		0,0 %	4	25,0 %	42	40,5 %	55	27,3 %	22	k. A.	504	58,3 %	
AZ		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.				k. A.	
BA		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.	224	2,7 %		k. A.	
BE		0,0 %	2	0,0 %	34	44,1 %	2	0,0 %		0,0 %	2 164	68,3 %	
BG	3	k. A.	24	58,3 %	120	154,2 %	79	3,8 %	83	6,0 %	3 119	84,6 %	
BY		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.	1	k. A.		k. A.	
CH		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.	4	k. A.		k. A.	
CY		0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %		0,0 %	56	82,1 %	
CZ		0,0 %	12	8,3 %	251	65,7 %	552	31,3 %	31	9,7 %	5 012	66,3 %	
DE		0,0 %	10	20,0 %	486	34,0 %	24	12,5 %	5	k. A.	5 977	51,9 %	
DK		0,0 %	0	0,0 %	937	49,3 %	0	0,0 %		0,0 %	203	64,5 %	
EE		0,0 %	0	0,0 %	393	54,2 %	15	26,7 %	1	k. A.	432	51,4 %	
EL		0,0 %	0	0,0 %	6	33,3 %	4	0,0 %	1	k. A.	251	84,1 %	
ES	41	k. A.	8	62,5 %	38	71,1 %	6	0,0 %	14	k. A.	8 293	79,4 %	
FI		0,0 %	1	0,0 %	1 251	35,5 %	3	33,3 %	1	k. A.	25	32,0 %	

Kontrollierende Länder (Anzahl Kontrollen: % Betriebsverbote)														
Kontrollierte Länder	PT		RO		SE		SK		SL		UK			
	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%		
FR		0,0 %	5	20,0 %	21	42,9 %	3	0,0 %				0,0 %	2 613	57,2 %
GE		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		1	k. A.			k. A.
HR		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		236	2,1 %			k. A.
HU		0,0 %	142	32,4 %	106	63,2 %	303	23,1 %		162	5,6 %		4 778	63,2 %
IE		0,0 %	0	0,0 %	27	51,9 %	0	0,0 %				0,0 %	10 661	68,0 %
IT		0,0 %	21	28,6 %	5	100,0 %	9	11,1 %		61	3,3 %		4 072	80,4 %
LT		0,0 %	4	100,0 %	425	82,1 %	32	3,1 %		18	k. A.		4 184	71,3 %
LU		0,0 %	0	0,0 %	6	k. A.	1	0,0 %				0,0 %	225	62,7 %
LV		0,0 %	2	50,0 %	196	63,3 %	12	8,3 %		3	k. A.		694	64,7 %
MD		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		8	k. A.			k. A.
ME		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		3	k. A.			k. A.
MK		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		35	k. A.			k. A.
MT		0,0 %	0	0,0 %	3	100,0 %	0	0,0 %				0,0 %	81	92,6 %
NL		0,0 %	10	30,0 %	492	35,0 %	1	0,0 %				0,0 %	6 580	55,4 %
PL		0,0 %	101	24,8 %	1 932	80,4 %	1 368	8,6 %		145	2,8 %		17 907	72,3 %
PT	598	2,7 %	0	0,0 %	17	82,4 %	0	0,0 %				0,0 %	3 193	85,2 %
RO		0,0 %	20 879	46,3 %	122	96,7 %	196	18,4 %		163	3,1 %		4 916	86,4 %
RS		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		148	1,4 %			k. A.
RU		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		15	k. A.			k. A.
SE		0,0 %	0	0,0 %	26 550	8,6 %	1	0,0 %				0,0 %	86	67,4 %
SI		0,0 %	2	50,0 %	37	48,6 %	23	0,0 %		3 469	2,9 %		1 657	71,5 %
SK		0,0 %	21	38,1 %	103	63,1 %	0	0,0 %		97	2,1 %		3 430	69,0 %
TR		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		12	8,3 %			k. A.
UA		k. A.		k. A.		k. A.		k. A.		17	5,9 %			k. A.

Kontrollierende Länder (Anzahl Kontrollen: % Betriebsverbote)												
Kontrollierte Länder	PT		RO		SE		SK		SL		UK	
	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%
UK		0,0 %	1	100,0 %	37	59,5 %	1	0,0 %		0,0 %	122 853	38,6 %