

043254/EU XXIV.GP
Eingelangt am 17/12/10

DE

DE

DE



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 17.12.2010
KOM(2010) 754 endgültig

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

**ÜBER DIE ANWENDUNG
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**

Berichtszeiträume 2005–2006 und 2007–2008

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

**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**

Berichtszeiträume 2005–2006 und 2007–2008

INHALTSVERZEICHNIS

1.	EINLEITUNG.....	4
2.	Richtlinie 2000/30/EG.	5
3.	VON DEN MITGLIEDSTAATEN ÜBERMITTELTE DATEN.....	6
4.	ARTEN VON VERSTÖSSEN	6
5.	STATISTISCHE DATEN.....	7
6.	ARTEN VON SANKTIONEN.....	31
7.	SCHLUSSFOLGERUNGEN.....	31

1. EINLEITUNG

In den europäischen Rechtsvorschriften sind Maßnahmen vorgesehen, 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:

- Regeln, die von den Transportunternehmen eine ausreichende finanzielle Leistungsfähigkeit zur Gewährleistung der ordnungsgemäßen Wartung ihrer Fahrzeuge verlangen (Richtlinie 96/26/EG¹);
- regelmäßige technische Überwachung durch die Mitgliedstaaten für alle auf ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge in Zeitabständen, die auf europäischer Ebene festgelegt werden (Richtlinie 96/96/EG²);
- technische Unterwegskontrollen, 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).

Der vorliegende Bericht befasst sich mit der dritten Maßnahme, den Unterwegskontrollen. Gemäß der Richtlinie 2000/30/EG mussten die Mitgliedstaaten die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft setzen, die erforderlich waren, um dieser Richtlinie vor dem 10. August 2002 nachzukommen.

Gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2000/30/EG teilen die Mitgliedstaaten der Kommission alle zwei Jahre die erhobenen Daten der beiden vorhergehenden Jahre zur Anzahl der kontrollierten Nutzfahrzeuge, aufgeschlüsselt nach sieben in der Richtlinie festgelegten Fahrzeugklassen und nach Zulassungsland, mit und geben an, welche Punkte kontrolliert und welche Mängel festgestellt wurden. Die Kommission übermittelt diese Informationen dem Europäischen Parlament. In der Richtlinie sind 12 Punkte aufgeführt, die kontrolliert werden können. In den Prüfberichten ist anzugeben, bei welchen der kontrollierten Punkte die Vorschriften nicht eingehalten und ob Fahrzeuge aufgrund schwerwiegender Mängel aus dem Verkehr gezogen wurden. Nach Artikel 11 legt die Kommission dem Rat auf der Grundlage der von den Mitgliedstaaten übermittelten Daten einen Bericht zusammen mit einer Zusammenfassung der erzielten Ergebnisse vor.

¹ Richtlinie 96/26/EG des Rates vom 29. April 1996 über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und die Beförderung von Personen im Straßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer (ABl. Nr. L 124 vom 23.5.1996, S. 1-10).

² Richtlinie 96/96/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. L 46 vom 17.2.1997, S. 1-19).

³ Richtlinie 2000/30/EG des 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 zweite Bericht, den die Kommission über die Anwendung der Richtlinie 2000/30/EG vorlegt; er deckt sowohl den Zeitraum 2005–2006 als auch den Zeitraum 2007–2008 ab, da es bei der Vorlage der Angaben für den Zeitraum 2005–2006 zu Verzögerungen kam.

Die Mitgliedstaaten hatten der Kommission die Angaben für den Zeitraum 2005–2006 bis zum 31. März 2007 und für den Zeitraum 2007–2008 bis zum 31. März 2009 zu übermitteln. Bis zum Ablauf der Frist für 2007 hatten nur drei Mitgliedstaaten die Angaben vorgelegt. Um sich ein möglichst vollständiges Bild zu verschaffen, erinnerte die Kommission die Mitgliedstaaten nach dem 31. März 2007 mehrfach an ihre Verpflichtungen. Bis Ende 2007 hatten 25 Mitgliedstaaten Angaben vorgelegt. Nach einem letzten Erinnerungsschreiben erhöhte sich die Zahl der Mitgliedstaaten, die Informationen übermittelt hatten, Ende April 2008 auf 26.

Nachdem einen Monat vor Ablauf der Frist für 2009 ein Erinnerungsschreiben zugestellt worden war, legten 20 Mitgliedstaaten fristgerecht ihre Angaben zu den Unterwegskontrollen vor. Um sich ein möglichst vollständiges Bild zu verschaffen, übermittelte die Kommission im Mai ein weiteres Erinnerungsschreiben. Bis Ende 2009 hatten 26 Mitgliedstaaten Angaben zu Unterwegskontrollen vorgelegt.

Nach Ansicht der Kommission ermöglicht ihr der vorliegende, auf der Grundlage der Antworten von 26 Mitgliedstaaten erstellte Bericht eine erste Gesamtanalyse, so dass der Zeitaufwand für die Beschaffung der für seine Erstellung erforderlichen Angaben gerechtfertigt war.

2. RICHTLINIE 2000/30/EG.

In der Richtlinie 2000/30/EG⁴ in ihrer geänderten Fassung sind bestimmte Bedingungen für die Durchführung der Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen festgelegt, die in der Europäischen Union am Straßenverkehr teilnehmen.

Darin ist der Begriff „technische Unterwegskontrolle“ definiert als die von den Behörden nicht angekündigte und somit unerwartete, auf öffentlichen Straßen durchgeführte technische Kontrolle eines Nutzfahrzeugs, das im Gebiet eines Mitgliedstaats am Straßenverkehr teilnimmt, durch die Behörden oder unter ihrer Aufsicht.

Alle Kontrollen werden ohne Unterscheidung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Fahrers oder des Landes durchgeführt, 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.

Falls der Umfang der Wartungsmängel am Nutzfahrzeug ein Sicherheitsrisiko darstellt und aufgrund dessen eine eingehendere Überprüfung gerechtfertigt ist, kann das Nutzfahrzeug in einer nahegelegenen, vom Mitgliedstaat bezeichneten Prüfstelle einer gründlicheren Kontrolle unterzogen werden. Stellt ein Nutzfahrzeug ein bedeutendes Risiko für die

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).

Straßenverkehrssicherheit dar, kann die Benutzung dieses Fahrzeugs bis zur Beseitigung der festgestellten gefährlichen Mängel untersagt werden.

3. VON DEN MITGLIEDSTAATEN ÜBERMITTELTE DATEN

In Bezug auf die Übermittlung der Daten für den **Zeitraum 2005-2006** durch die Mitgliedstaaten an die Kommission ist die Lage wie folgt:

Mitgliedstaaten, die Daten übermittelt haben	Belgien, Bulgarien ¹ , Tschechische Republik ¹ , Dänemark, Deutschland, Estland, Griechenland, Spanien ² , Frankreich, Italien, Zypern, Lettland, Litauen, Luxemburg, Ungarn, Malta, Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Slowenien, Slowakei, Finnland, Schweden, Vereinigtes Königreich
Mitgliedstaaten, die keine Daten übermittelt haben	Irland

¹ Nur Daten für 2007–2008 (nicht verwertbar für den Bericht)

² Nicht auswertbare Daten

Zur Erstellung der Berichte für den **Zeitraum 2007–2008** übermittelte die Kommission Muster in einem computergerechten Format (Excel), wie es zuvor im Rahmen einer Sitzung des aufgrund der Richtlinie 96/96/EG eingerichteten Ausschusses am 18. Dezember 2007 mit den Vertretern der Mitgliedstaaten erörtert worden war. Für die Mehrzahl der Berichte wurde dieses Muster verwendet, auch wenn einige Tabellen auf Papier vorgelegt wurden. Allerdings war die Qualität der übermittelten Angaben in den meisten Fällen nicht ausreichend für eine automatische Datenverarbeitung und Analyse.

Spanien hat als einziger Mitgliedstaat keine Angaben für 2007–2008 übermittelt. Anfang 2010 konnte Spanien der Kommission jedoch vorweisen, dass es in der Zwischenzeit ein entsprechendes System eingerichtet hat und seinen Verpflichtungen im nächsten Berichtszeitraum nachkommen kann.

4. ARTEN VON VERSTÖSSEN

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

- (1) Bremsanlage und Bauteile
- (2) Abgassystem
- (3) Abgastrübung (bei Dieselmotoren)
- (4) Abgase (Benzin-, Erdgas- oder Flüssiggasmotoren)
- (5) Lenkanlage
- (6) Leuchten, Beleuchtungs- und Signaleinrichtungen
- (7) Räder/Reifen
- (8) Aufhängung (sichtbare Mängel)
- (9) Fahrgestell (sichtbare Mängel)
- (10) Fahrtenschreiber (Einbau)
- (11) Geschwindigkeitsbegrenzer (Einbau)
- (12) Austritt von Kraftstoff und/oder Öl.

5. STATISTISCHE DATEN

Globale Daten

Im Zeitraum 2005–2006 kontrollierte Fahrzeuge

Die Zahl der in der Europäischen Union zugelassenen Fahrzeuge, die im Zeitraum 2005-2006 kontrolliert wurden, ist in den einzelnen Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich (siehe Tabelle 1a).

Tabelle 1a: In der EU zugelassene Fahrzeuge, die von den Mitgliedstaaten im Zeitraum 2005-2006 kontrolliert wurden

Bericht- erstattender Mitgliedstaat	Zahl der in der EU zugelassenen kontrollierten Fahrzeuge		Gewerblicher Straßenverkehr: 2005– 2006 ⁽²⁾ (in Mio. Fahrzeuge*km)	Verhältnis kontrollierte Fahrzeuge/Verkehrs- aufkommen
	Insgesamt	davon Busse		
Belgien	4754	k. A.	4754	0,1
Dänemark	1518	k. A.	k. A.	k. A.
Deutschland	2733755 ⁽¹⁾	57708	162176	16,9
Estland	2046	162	k. A.	k. A.
Griechenland	12534	1438	k. A.	k. A.
Frankreich	1684546	k. A.	242500	6,9
Italien	5133	k. A.	k. A.	k. A.
Zypern	269	60	k. A.	k. A.
Lettland	7000	k. A.	k. A.	k. A.
Litauen	31197	1566	k. A.	k. A.
Luxemburg	468	k. A.	k. A.	k. A.
Ungarn	606648	60046	k. A.	k. A.
Malta	1538	437	k. A.	k. A.
Niederlande	1776	k. A.	k. A.	k. A.
Österreich	18344	298	31051	0,6
Polen	412337	k. A.	k. A.	k. A.
Portugal	707	13	k. A.	k. A.
Rumänien	48053	6009	k. A.	k. A.
Slowenien	6352	1121	3489	1,8
Slowakei	8752	75	k. A.	k. A.
Finnland	10622	25	14995	0,7
Schweden	40037	2493	40037	1,7
Vereinigtes Königreich	201328	28613	196466 ⁽³⁾	1,0

⁽¹⁾ Einschließlich der Mitglieder des EWR (Europäischer Wirtschaftsraum) IS, NO und CH.

⁽²⁾ Quelle: Datenbank internationaler Straßenverkehr und Unfallstatistik der OECD.

⁽³⁾ ohne Nordirland

k. A.: keine Angaben.

Die Zahl der Kontrollen entspricht nicht unbedingt dem Straßenverkehrsaufkommen in den einzelnen Mitgliedstaaten. Pro gefahrener Million Kilometer wurden in Belgien 0,1 Fahrzeuge kontrolliert, in Deutschland 16,9. Aus den absoluten Zahlen lässt sich ersehen, dass die Niederlande, Dänemark, Luxemburg und Portugal relativ wenig Kontrollen durchführen.

Der Anteil der Busse an der Gesamtzahl der kontrollierten Fahrzeuge ist in allen Mitgliedstaaten gering. Nur in Slowenien (17,6 %), Zypern (22,3 %) und Malta (28,4 %) liegt er über 15 % der kontrollierten Fahrzeuge. Weniger als 1 % der Fahrzeuge, die in Finnland und der Slowakei kontrolliert werden, sind Busse.

Im Zeitraum 2007-2008 kontrollierte Fahrzeuge

Die Zahl der in der Europäischen Union zugelassenen Fahrzeuge, die im Zeitraum 2007-2008 kontrolliert wurden, ist in den einzelnen Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich (siehe Tabelle 1b).

Tabelle 1b: In der EU zugelassene Fahrzeuge, die von den Mitgliedstaaten im Zeitraum 2007-2008 kontrolliert wurden

Bericht- erstattender Mitgliedstaat	Zahl der in der EU zugelassenen kontrollierten Fahrzeuge		Straßenverkehr ⁽¹⁾ 2007-2008 (in Mio. Fahrzeuge*km)	Verhältnis kontrollierte Fahrzeuge/Verkehr s-aufkommen
	Insgesamt	davon Busse		
Belgien	18 732	216	k. A.	k. A.
Bulgarien	472 324	127 580	k. A.	k. A.
Tschech. Republik	52 842	687	k. A.	k. A.
Dänemark	265	k. A.	k. A.	k. A.
Deutschland	2 679 907 ⁽²⁾	46 100	178 700	15,0
Estland	2 236	107	k. A.	k. A.
Irland	5 204	54	20 327	0,3
Griechenland	22 360	1 195	k. A.	k. A.
Spanien	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Frankreich	1 669 391	k. A.	244 700	6,8
Italien	13 577	k. A.	k. A.	k. A.
Zypern	919	63	k. A.	k. A.
Lettland	9 294	k. A.	k. A.	k. A.
Litauen ⁽³⁾	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Luxemburg	896	26	k. A.	k. A.
Ungarn	351 690	49 582	k. A.	k. A.
Malta	3 579	655	k. A.	k. A.
Niederlande	4 147	47	k. A.	k. A.
Österreich	12 658	222	k. A.	k. A.
Polen	1 254 706	131 711	k. A.	k. A.
Portugal	558	16	k. A.	k. A.
Rumänien	43 700	3 459	k. A.	k. A.
Slowenien	3 179	1 307	k. A.	k. A.
Slowakei	4 631	195	k. A.	k. A.
Finnland	9 267	14	15 385	0,6
Schweden	165 263	3 593	24 603	6,7
Vereinigtes Königreich	165 927	35 517	205 328	0,8
Insgesamt	6 967 252	402 346		

⁽¹⁾ Quelle: Datenbank internationaler Straßenverkehr und Unfallstatistik der OECD.

⁽²⁾ Einschließlich der Mitglieder des EWR (Europäischer Wirtschaftsraum) IS, NO und CH.

⁽³⁾ Litauen meldete aufgedeckte Mängel, jedoch nicht die Zahl der kontrollierten Fahrzeuge.
k. A.: keine Angaben.

Die Zahl der Kontrollen entspricht nicht unbedingt dem Straßenverkehrsaufkommen in den einzelnen Mitgliedstaaten. Pro gefahrener Million Kilometer wurden in Irland 0,3 Fahrzeuge kontrolliert, in Deutschland 15,0. Aus den absoluten Zahlen lässt sich ersehen, dass Zypern, Luxemburg, Portugal und Dänemark relativ wenig Kontrollen durchführen.

Der Anteil der Busse an der Gesamtzahl der kontrollierten Fahrzeuge ist in allen Mitgliedstaaten gering. Nur in Malta (18 %), im Vereinigten Königreich (21 %) und in Slowenien (41 %) liegt er über 15 % der kontrollierten Fahrzeuge. Weniger als 1 % der Fahrzeuge, die in Finnland kontrolliert werden, sind Busse. Dänemark, Frankreich, Italien und Lettland haben ihre Daten nicht nach Bussen und Lastkraftwagen aufgeschlüsselt.

Zulassung der kontrollierten Fahrzeuge

Der Anteil der kontrollierten Fahrzeuge, die im jeweiligen Mitgliedstaat zugelassen sind, an der Gesamtzahl der bei technischen Unterwegskontrollen kontrollierten Fahrzeuge variiert zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten erheblich (siehe Tabellen 2a und 2b).

Zeitraum 2005–2006

Von den Fahrzeugen, die in denjenigen 12 der 22 Mitgliedstaaten kontrolliert wurden, für die sämtliche Angaben zum Zulassungsland vorliegen, waren über 80 % in dem die Kontrolle durchführenden Mitgliedstaat zugelassen. Es liegen insgesamt nicht genug statistische Daten vor, um diese Angaben mit den Straßenverkehrszahlen abgleichen zu können, die die einzelnen Mitgliedstaaten aufgeschlüsselt nach Zulassungsland erfasst haben. Weiter ist die geographische Lage einiger Mitgliedstaaten, beispielsweise Zypern oder Malta, zu berücksichtigen.

Tabelle 2a: Zulassung der 2005–2006 kontrollierten Fahrzeuge

Bericht- erstattender Mitgliedstaat	Im Mitgliedstaat zugelassen	In der EU zugelassen	Außerhalb der EU zugelassen	Insgesamt	% Fahrzeuge des Mitglied- staats
Belgien	1 878	2 876	365	5 119	36,7 %
Dänemark	k. A.	k. A.	k. A.	1 518	k. A.
Deutschland	1 891 343	842 412	216 426	2 950 181	64,1 %
Estland	2 046	351	1 260	3 657	55,9 %
Griechenland	12 223	311	2 370	14 904	82,0 %
Frankreich	1 315 664	368 882	0	1 684 546	78,1 %
Italien	3 961	1 620	448	6 029	65,7 %
Zypern	269	0	0	269	100,0 %
Lettland	6 533	467	67	7 067	92,4 %
Litauen	28 312	2 885	0	31 197	90,8 %
Luxemburg	122	26 468	0	26 590	0,5 %

Ungarn	561 263	45 583	0	606 846	92,5 %
Malta	1 507	31	0	1 538	98,0 %
Niederlande	1 569	207	6	1 782	88,0 %
Österreich	12 114	6 230	127	18 471	65,6 %
Polen	284 702	127 635	65 044	477 381	59,6 %
Portugal	640	67	0	707	90,5 %
Rumänien	47 816	237	87	48 140	99,3 %
Slowenien	2 876	3 476	984	7 336	39,2 %
Slowakei	7 154	1 598	98	8 850	80,8 %
Finnland	9 333	1 289	4 666	15 288	61,0 %
Schweden	33 437	6 600	721	40 758	82,0 %
Vereinigtes Königreich	179 135	22 193	0	201 328	89,0 %
INSGESAMT	4 403 897	1 461 418	292 669	6 159 502	71,5 %

k. A.: keine Angaben.

Zeitraum 2007–2008

Von den Fahrzeugen, die in denjenigen 12 der 26 Mitgliedstaaten kontrolliert wurden, für die sämtliche Angaben zum Zulassungsland vorliegen, waren über 80 % in dem die Kontrolle durchführenden Mitgliedstaat zugelassen. Es liegen insgesamt noch immer nicht genug statistische Daten vor, um diese Angaben mit den Straßenverkehrszahlen abgleichen zu können, die die einzelnen Mitgliedstaaten aufgeschlüsselt nach Zulassungsland erfasst haben. Weiter ist die geographische Lage einiger Mitgliedstaaten, beispielsweise Zypern oder Malta, zu berücksichtigen.

Tabelle 2b: Zulassung der 2007-2008 kontrollierten Fahrzeuge

Bericht- erstatter Mitgliedstaat	Im Mitgliedstaat zugelassen	In der EU zugelassen	Außerhalb der EU zugelassen	Insgesamt	% Fahrzeug e des Mitglied- staats
Belgien	6 871	11 861	533	19 265	35,7 %
Bulgarien	425 143	47 181		472 324	90,0 %
Tschechische Republik		52 842	53 628	106 470	
Dänemark	265			265	100,0 %
Deutschland	1 818 940	860 967	153 586	2 833 493	64,2 %
Estland	1 981	255		2 236	88,6 %
Irland	5 204			5 204	100,0 %
Frankreich	1 304 850	364 541		1 669 391	78,2 %
Griechenland		22 360	2 071	24 431	
Italien	5 967	7 610	286	13 863	43,0 %
Zypern	919			919	100,0 %

Lettland	8 633	661	147	9 441	91,4 %
Litauen					
Luxemburg	169	727		896	18,9 %
Ungarn	296 273	55 417		351 690	84,2 %
Malta	3 528	51		3 579	98,6 %
Niederlande	3 135	1 012		4 147	75,6 %
Österreich	6 513	6 145	702	13 360	48,8 %
Polen	1 148 087	106 619	74 122	1 328 828	86,4 %
Portugal	542	16		558	97,1 %
Rumänien	43 093	607	0	43 700	98,6 %
Slowenien	2 274	905	847	4 026	56,5 %
Slowakei	3 915	716	1 006	5 637	69,5 %
Finnland	8 152	1 115	4 931	14 198	57,4 %
Schweden	157 648	7 615		165 263	95,4 %
Vereinigtes Königreich	122 608	43 319		165 927	73,9 %
Insgesamt	5 374 710	1 592 542	291 859	7 259 111	74,0 %

Nichtkonforme Fahrzeuge

Zeitraum 2005–2006

Aus den von den Mitgliedstaaten übermittelten Angaben geht hervor, dass der Anteil der als nicht den Anforderungen der Richtlinie 2000/30/EG entsprechend eingestuft Fahrzeuge im Verhältnis zu den insgesamt kontrollierten, in der Europäischen Union zugelassenen Fahrzeugen bei den Mitgliedstaaten erheblich variiert, von einem hohen Wert von 131,1 % in Malta bis zu einem sehr niedrigen Wert von 2,3 % in der Slowakei (siehe Tabelle 3a).

Tabelle 3a: Anteil der nichtkonformen Fahrzeuge
an der Gesamtzahl der 2005–2006 kontrollierten Fahrzeuge

Bericht- erstattender Mitgliedstaat	In der EU zugelassene Fahrzeuge (einschließl. berichterstattender MS)		Im berichterstattenden Mitgliedstaat zugelassene Fahrzeuge	
	Kontrollierte Fahrzeuge	% nichtkonform e Fahrzeuge ^(*)	Kontrollierte Fahrzeuge	% nichtkonforme Fahrzeuge ^(*)
Belgien	4 754	k. A.	1 878	k. A.
Dänemark	1 518	k. A.	k. A.	k. A.
Deutschland	2 733 755	6,4 %	1 891 343	6,2 %
Estland	2 046	29,8 %	1 695	32,3 %
Griechenland	12 534	21,3 %	12 223	21,7 %
Frankreich	1 684 546	3,6 %	1 315 664	2,7 %
Italien	5 133	k. A.	3 961	k. A.

Zypern	269	117,5% ^(*)	269	117,5% ^(*)
Lettland	7000	k. A.	6533	k. A.
Litauen	31197	8,3%	28312	8,4%
Luxemburg	468	29,7%	122	33,6%
Ungarn	606846	20,5%	561263	21,8%
Malta	1538	131,1% ^(*)	1507	133,4% ^(*)
Niederlande	1776	k. A.	1569	k. A.
Österreich	18344	52,1%	12114	51,1%
Polen	412337	k. A.	284702	k. A.
Portugal	707	6,4%	640	7,0%
Rumänien	48053	54,7%	47816	54,6%
Slowenien	6352	5,8%	984	4,4%
Slowakei	8752	2,3%	7154	2,8%
Finnland	10622	30,6%	9333	31,3%
Schweden	40037	81,1%	33437	k. A.
Vereinigtes Königreich	201328	38,3%	179135	34,2%

^(*) Der Anteil nichtkonformer Fahrzeuge kann über 100 % liegen, da die Fahrzeugkombinationen „Lastzüge“ und „sattelverbundene Kraftfahrzeuge“ als Einzelfahrzeuge gezählt werden, wobei beide Fahrzeuge der Kombination oder nur eines von beiden als nichtkonform gezählt werden können.

k. A.: keine Angaben

An solchen Unterschieden lässt sich die relative Bedeutung ablesen, die einzelne Mitgliedstaaten den technischen Unterwegskontrollen gegenüber Straßenkontrollen in Bezug auf andere Aspekte des Straßenverkehrs beimessen. So beziehen sich die von Belgien übermittelten Angaben nicht ausschließlich auf die technischen Kontrollen, sondern auf Straßenkontrollen aller Art. In dem von Belgien vorgelegten Bericht wird unterschieden zwischen Kontrollen zur Überprüfung der Einhaltung der Rechtsvorschriften in Bezug auf die Arbeitszeit, auf Spezialtransporte, auf die Beförderung gefährlicher Güter und auf die Euro-Vignette, und anderen Kontrollen. Technische Kontrollen werden häufig nicht getrennt aufgeführt und keine entsprechenden Einzelangaben übermittelt.

Von den 23 Mitgliedstaaten, die Angaben zur Zahl der nichtkonformen Fahrzeuge und zur Gesamtzahl der kontrollierten, in der EU zugelassenen Fahrzeuge gemacht haben, melden sechs einen Anteil nichtkonformer Fahrzeuge zwischen 2,3 % und 8,3 % (siehe Tabelle 3a).

Ein erheblicher Anteil nichtkonformer Fahrzeuge wird von Malta (131,7 %), Zypern (117,5 %), Schweden (81,1 %) und Rumänien (54,7 %) gemeldet. Während in Malta und Zypern nur eine relativ kleine Zahl von Fahrzeugen kontrolliert wird und die Daten sich vermutlich auf eine andere Zählmethode für Kontrollen und nichtkonforme Fahrzeuge stützen, zeigen die von Schweden und Rumänien übermittelten statistischen Angaben zu technischen Kontrollen, dass eine große Zahl von Fahrzeugen, nämlich 40037 bzw. 48053, die kontrolliert wurden, in der Europäischen Union zugelassen sind. Der relativ hohe Anteil

nichtkonformer Fahrzeuge könnte darauf zurückzuführen sein, dass in diesen beiden Mitgliedstaaten gezielt nach Mängeln gesucht wird.

Zeitraum 2007-2008

Aus den von den Mitgliedstaaten übermittelten Angaben geht hervor, dass der Anteil der als nicht den Anforderungen der Richtlinie 2000/30/EG entsprechend eingestuften Fahrzeuge im Verhältnis zu den insgesamt kontrollierten, in der Europäischen Union zugelassenen Fahrzeugen bei den Mitgliedstaaten erheblich variiert, von einem hohen Wert von 63,0 % in Dänemark bis zu einem sehr niedrigen Wert von 0,3 % in Bulgarien (siehe Tabelle 3b). Der Anteil nichtkonformer Fahrzeuge von 197,3 % in Zypern ergibt sich vermutlich durch eine andere Zählmethode für Kontrollen und nichtkonforme Fahrzeuge.

Tabelle 3b: Anteil der nichtkonformen Fahrzeuge an der Gesamtzahl der 2007-2008 kontrollierten Fahrzeuge

Bericht- erstattender Mitgliedstaat	In der EU zugelassene Fahrzeuge (einschließl. berichterstattender MS)			Im berichterstattenden Mitgliedstaat zugelassene Fahrzeuge		
	Kontrollierte Fahrzeuge	Zahl der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge	% nichtkonforme Fahrzeuge ^(*)	Kontrollierte Fahrzeuge	Zahl der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge	% nichtkon- form e Fahrzeug e ^(*)
Belgien	18 732	2 495	13,3%	6 871	1 308	19,0 %
Bulgarien	472 324	1 421	0,3%	425 143	1 266	0,3 %
Tschechische Republik	52 842					
Dänemark	265	167	63,0%	265	167	63,0 %
Deutschland	2 679 907	60 340	2,3%	1 818 940	18 744	1,0 %
Estland	2 236	429	19,2%	1 981	373	18,8 %
Irland	5 204			5 204		
Griechenland	22 360	3 164	14,2%			
Frankreich	1 669 391	55 920	3,3%	1 304 850	34 995	2,7 %
Italien	13 577			5 967		
Zypern	919	1 813	197,3% ^(*)	919	1 813	197, % ^(*)
Lettland	9 294	49	0,5%	8 633	49	0,6 %
Litauen		442			441	
Luxemburg	896	296	33,0%	169	51	30,2 %
Ungarn	3 516 90	22 794	6,5%	2 962 73	21 640	7,3 %
Malta	3 579	1 975	55,2%	3 528	1 936	54,9 %

Niederlande	4 147	115	2,8%	3 135	78	2,5%
Österreich	12 658	5 246	41,4%	6 513	2 492	38,3%
Polen	1 254 706	7 095	0,6%	1 148 087	7 095	0,6%
Portugal	558	28	5,0%	542	28	5,2%
Rumänien	43 700	16 066	36,8%	43 093	15 897	36,9%
Slowenien	3 179	122	3,8%	2 274	72	3,2%
Slowakei	4 631			3 915		
Finnland	9 267			8 152		
Schweden	165 263	32 982	20,0%	157 648	32 982	20,9%
Vereinigtes Königreich	165 927	81 126	48,9%	122 608	46 404	37,8%
Insgesamt	6 967 252	294 085	4,2%	5 374 710	187 831	3,5%

^(*) Der Anteil nichtkonformer Fahrzeuge kann über 100 % liegen, da die Fahrzeugkombinationen „Lastzüge“ und „sattelverbundene Kraftfahrzeuge“ als Einzelfahrzeuge gezählt werden, wobei beide Fahrzeuge der Kombination oder nur eines von beiden als nichtkonform gezählt werden können.

An solchen Unterschieden lässt sich die relative Bedeutung ablesen, die einzelne Mitgliedstaaten den technischen Unterwegskontrollen gegenüber Straßenkontrollen in Bezug auf andere Aspekte des Straßenverkehrs beimessen. So beziehen sich die von Belgien übermittelten Angaben nicht ausschließlich auf die technischen Unterwegskontrollen, sondern auf Straßenkontrollen aller Art. In dem von Belgien vorgelegten Bericht wird unterschieden zwischen Kontrollen zur Überprüfung der Einhaltung der Rechtsvorschriften in Bezug auf die Arbeitszeit, auf Spezialtransporte, auf die Beförderung gefährlicher Güter und auf die Euro-Vignette, und anderen Kontrollen. Technische Kontrollen werden häufig nicht getrennt aufgeführt und keine entsprechenden Einzelangaben übermittelt.

Von den 26 Mitgliedstaaten, die Angaben zur Zahl der nichtkonformen Fahrzeuge und zur Gesamtzahl der kontrollierten, in der EU zugelassenen Fahrzeuge gemacht haben, melden drei einen Anteil nicht konformer Fahrzeuge von weniger als 1,0 % (siehe Tabelle 3b).

Ein erheblicher Anteil nichtkonformer Fahrzeuge wird von Dänemark (63,0 %), Malta (55,2 %), dem Vereinigten Königreich (48,9 %) und Österreich (41,4 %) gemeldet. Während in Dänemark und Malta nur eine relativ kleine Zahl von Fahrzeugen kontrolliert wird, erfassen die vom Vereinigten Königreich und Österreich übermittelten Statistiken zu technischen Unterwegskontrollen eine statistisch relevante Zahl kontrollierter Fahrzeuge, nämlich 165 927 bzw. 12 658, die in der Europäischen Union zugelassen sind. Der relativ hohe Anteil nichtkonformer Fahrzeuge an der Gesamtzahl der kontrollierten Fahrzeuge könnte darauf zurückzuführen sein, dass in diesen beiden Mitgliedstaaten gezielt nach Mängeln gesucht wird.

Entsprechend der Erwägung 10 der Richtlinie 2000/30/EG sollten die zu kontrollierenden Nutzfahrzeuge anhand eines gezielten Konzepts ausgewählt werden, wobei ganz besonders solche Fahrzeuge ermittelt werden sollten, die mit hoher Wahrscheinlichkeit einen schlechten Wartungszustand aufweisen.

Nach Mitgliedstaaten aufgeschlüsselte Daten

Die von den einzelnen Mitgliedstaaten übermittelten Daten in Bezug auf Kontrollen von Fahrzeugen, die in anderen Mitgliedstaaten zugelassen sind, beziehen sich im Allgemeinen nur auf eine kleine Zahl von Fahrzeugen und haben keine statistische Aussagekraft hinsichtlich des durchschnittlichen Zustands der Fahrzeuge, die außerhalb ihres Zulassungslandes am Straßenverkehr teilnehmen.

Als Beispiele für den Berichtszeitraum 2005–2006 können angeführt werden:

Ungarn, Österreich und das **Vereinigte Königreich** legen nach Zulassungsmitgliedstaaten aufgeschlüsselte Statistiken vor, die eine relativ hohe Anzahl kontrollierter Fahrzeuge erfassen.

In **Ungarn** (siehe Tabelle 4a) ist der Anteil *nichtkonformer Fahrzeuge an den kontrollierten Fahrzeugen* bei in anderen Mitgliedstaaten zugelassenen Fahrzeugen im Allgemeinen niedriger als bei in Ungarn zugelassenen Fahrzeugen (21,8 %). Allerdings ist die Zahl der kontrollierten nicht in Ungarn zugelassenen EU-Fahrzeuge (45 583) im Verhältnis zu den insgesamt von den ungarischen Behörden gemeldeten technischen Unterwegskontrollen (606 846) niedrig.

Tabelle 4 a: Von Ungarn kontrollierte Fahrzeuge (2005–2006)

Zulassungsstaat	Kontrollierte Fahrzeuge	Nichtkonforme Fahrzeuge	Anteil nichtkonformer Fahrzeuge an den kontrollierten Fahrzeugen
Belgien	0	0	0,0 %
Bulgarien	k. A.	k. A.	k. A.
Tschechische Republik	2 350	208	8,9 %
Dänemark	56	0	0,0 %
Deutschland	5 699	155	2,0 %
Estland	199	88	44,2 %
Irland	0	0	0,0 %
Griechenland	900	148	16,4 %
Spanien	30	2	6,7 %
Frankreich	100	7	7,0 %
Italien	2 345	254	10,8 %
Zypern	0	0	0,0 %
Lettland	545	241	44,2 %
Litauen	223	60	26,9 %
Luxemburg	125	0	0,0 %
Ungarn	561 263	122 118	21,8 %
Malta	0	0	0,0 %
Niederlande	2 900	129	4,4 %
Österreich	987	39	4,0 %
Polen	12 234	641	5,7 %
Portugal	35	1	2,9 %
Rumänien	k. A.	k. A.	k.A.
Slowenien	5 700	139	2,4 %
Slowakei	12 000	454	3,8 %
Finnland	49	0	0,0 %
Schweden	76	0	0,0 %
Vereinigtes Königreich	30	1	3,3 %
EU insgesamt	606 846	124 645	20,5 %

k. A.: keine Angaben

In **Österreich** (siehe Tabelle 5) liegt der Anteil nichtkonformer Fahrzeuge an den kontrollierten Fahrzeugen - aufgeschlüsselt nach Zulassungsmitgliedstaaten - zwischen 39,3 % für in Lettland zugelassene Fahrzeuge (28 kontrollierte Fahrzeuge) und 100,0 % für

Dänemark (5 kontrollierte Fahrzeuge). Der Anteil der in Österreich zugelassenen Fahrzeuge beträgt 51,1 %. Allerdings beziehen sich die nach Zulassungsmitgliedstaat aufgeschlüsselten Daten im Allgemeinen nur auf eine kleine Zahl kontrollierter Fahrzeuge und haben keine statistische Aussagekraft. Auffällig ist jedoch bei einer relativ hohen Zahl kontrollierter Fahrzeuge der große Anteil der von den österreichischen Behörden als nichtkonform beurteilten Fahrzeuge, die in Deutschland, der Tschechischen Republik und Ungarn zugelassen sind.

Tabelle 5 a: Von Österreich kontrollierte Fahrzeuge (2005–2006)

Zulassungsstaat	Kontrollierte Fahrzeuge	Nichtkonforme Fahrzeuge	Anteil nichtkonformer Fahrzeuge an den kontrollierten Fahrzeugen
Belgien	49	27	55,1 %
Bulgarien	2	0	0,0 %
Tschechische Republik	1 022	491	48,0 %
Dänemark	5	5	100,0 %
Deutschland	1 007	521	51,7 %
Estland	0	0	0,0 %
Irland	5	3	60,0 %
Griechenland	96	71	74,0 %
Spanien	96	71	74,0 %
Frankreich	17	9	52,9 %
Italien	208	121	58,2 %
Zypern	0	0	0,0 %
Lettland	28	11	39,3 %
Litauen	124	68	54,8 %
Luxemburg	2	0	0,0 %
Ungarn	1 442	797	55,3 %
Malta	0	0	0,0 %
Niederlande	124	65	51,6 %
Österreich	12 114	6 196	51,1 %
Polen	650	297	45,7 %
Portugal	12	9	75,0 %
Rumänien	728	482	66,2 %
Slowenien	115	70	60,9 %
Slowakei	467	231	49,5 %
Finnland	0	0	0,0 %
Schweden	13	7	53,8 %

Vereinigtes Königreich	18	9	50,0 %
EU insgesamt	18344	9560	52,1 %

In Bezug auf die Emissionsprüfung meldete Österreich den Einsatz einer Fernmeßeinrichtung⁵, mit der CO-, CO₂-, HC-, NO- und Ruß/Partikelemissionen vorbeifahrender Fahrzeuge gemessen werden können, ohne sie anzuhalten.

Im Berichtszeitraum 2007–2008 führte Österreich mit diesem Gerät zusätzlich zu den gemeldeten Kontrollen 41 475 Emissionsprüfungen an Fahrzeugen durch.

Bei allen im **Vereinigten Königreich** kontrollierten, aber in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugen (siehe Tabelle 6 a) ist der Anteil der nichtkonformen Fahrzeuge und aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge noch immer höher als der entsprechenden Anteil von Fahrzeugen, die im Vereinigten Königreich zugelassen sind (34,2 %). Dies gilt vor allem - wobei zu berücksichtigen ist, dass im Vereinigten Königreich relativ viele Fahrzeuge kontrolliert werden - für Fahrzeuge, die in Portugal, Spanien, Irland, Italien, Belgien, der Tschechischen Republik, Polen, Deutschland und Frankreich zugelassen sind.

Tabelle 6a: Vom Vereinigten Königreich kontrollierte Fahrzeuge (2005–2006)

Zulassungsstaat	Kontrollierte Fahrzeuge	Nichtkonforme Fahrzeuge	Anteil nichtkonformer Fahrzeuge an den kontrollierten Fahrzeugen
Belgien	1 081	808	74,7 %
Bulgarien	100	76	76,0 %
Tschechische Republik	563	444	78,9 %
Dänemark	90	40	44,4 %
Deutschland	1 416	695	49,1 %
Estland	70	55	78,6 %
Irland	5 763	4 302	74,6 %
Griechenland	103	93	90,3 %
Spanien	1 514	1 273	84,1 %
Frankreich	1 380	772	55,9 %
Italien	949	797	84,0 %
Zypern	17	17	100,0 %
Lettland	82	68	82,9 %
Litauen	552	388	70,3 %

⁵ Siehe auch das von der EU finanzierte Projekt „REVEAL“: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/projects/reveal.pdf.

Luxemburg	109	70	64,2 %
Ungarn	547	344	62,9 %
Malta	11	11	100,0 %
Niederlande	3 160	1 902	60,2 %
Österreich	345	202	58,6 %
Polen	2 781	2 151	77,3 %
Portugal	678		95,5 %
Rumänien	304	243	79,9 %
Slowenien	178	148	83,1 %
Slowakei	364	263	72,3 %
Finnland	1	1	100,0 %
Schweden	35	18	51,4 %
Vereinigtes Königreich	179 135	61 184	34,2 %
EU insgesamt	201 382	77 017	38,3 %

Die für den Berichtszeitraum 2007–2008 vorgelegten Daten sind noch immer unzureichend und haben nach wie vor keine statistische Aussagekraft hinsichtlich des durchschnittlichen Zustands der Fahrzeuge, die außerhalb ihres Zulassungslandes am Straßenverkehr teilnehmen. Tabelle 4 b vermittelt einen Überblick über die Zahl der kontrollierten Fahrzeuge - aufgeschlüsselt nach Zulassungsmitgliedstaat - und den Anteil der kontrollierten Fahrzeuge, die aus dem Verkehr gezogen wurden.

Tabelle 4.b: Kontrollierte Fahrzeuge und Anteil der Fahrzeuge, die aus dem Verkehr gezogen wurden, aufgeschlüsselt nach Mitgliedstaat (2007–2008)

Kontrollierte Länder	Kontrollierende Länder (Zahl der kontrollierten Fahrzeuge; % Fahrzeuge, deren Benutzung untersagt wurde)																	
	AT		BE		BG		CY		CZ		DE		DK		EE		FI	
	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%
AL	4	50,0																
AT	6.513	38,3	179	10,1	1 208	0,2											4	k.A.
AZ	2	0,0															1	k.A.
BA	74	52,7																
BE	33	45,5	6 871	19,0	146	0,0											14	k.A.
BG	238	51,7	94	18,1	425 143	0,3								1	0,0		28	k.A.
BI	7	42,9																
BO	3	0,0																
BY	88	62,5															57	k.A.
CH	89	42,7															3	k.A.
CS	119	54,6																
CY	16	68,8	5	0,0	85	0,0	919	19 7, 3										
CZ	635	45,2	581	8,1	4 319	0,3								15	20,0		31	k.A.
DE	895	35,5	2 293	7,5	3 025	0,2					18 18 940	1, 0			1	0,0	83	k.A.
DK	3	33,3	59	11,9	223	0,0							26 5	63,0			39	k.A.
EE	1	0,0	49	6,1	570	0,0									19 81	18,8	364	k.A.
EL	55	43,6	20	25,0	3 499	0,7												
ES	61	52,5	647	9,3	156	0,0											13	k.A.
EU									105 684	k.A.								

FI	9	55,6	15	20,0	136	0,0								4	25,0	8 152	k.A.
FR	25	32,0	1 601	10,3	210	0,0										11	k.A.
GE																	
GR																	
HR	126	50,0															
HU	1 331	48,4	336	8,9	6 705	0,6								10	20,0	18	k.A.
IE	5	20,0	35	0,0	19	0,0										3	k.A.
IR	12	16,7															
IS																	
IT	506	40,7	542	11,4	915	0,2											
KG																	
KZ	1	100,0														3	k.A.
LI	4	50,0															
LT	112	39,3	286	7,3	847	0,4								35	20,0	93	k.A.
LU	2	0,0	407	9,3	5	0,0											
LV	21	76,2	44	11,4	301	0,3								12 5	27,2	51	k.A.
MD	21	66,7														9	k.A.
MK	28	57															
MT	3	0,0	5	0,0													
NL	113	38,1	2 149	13,3	1 067	0,1								7	0,0	38	k.A.
NO																11	k.A.
NichtEU																	
Sonstige																	
AndereEUMS											860 96 7	4, 8					
AndereNichtEUMS			533	12,4				786	k.A.		153 58 6	2, 2					
PL	510	41,0	1 215	9,0	8 175	0,3								40	12,5	173	k.A.
PT	10	70,0	348	14,1	74	0,0										1	k.A.
RO	614	54,2	205	13,2	11 529	0,3										7	k.A.
RS	6	50,0															

RU	13	69,2															4744	k.A.
SE	11	36,4	54	9,3	109	0,0											86	k.A.
SI	378	51,9	206	8,7	631	0,0											4	k.A.
SK	461	40,6	288	7,6	2982	0,3								17	23,5		31	k.A.
SM																		
SU																	8	k.A.
TJ																		
TM																		
TN	3	66,7																
TR	118	30,5															10	k.A.
UA	51	45,1															99	k.A.
UK	8	25,0	198	9,1	245	0,0											9	k.A.
UNK																		
US	1	0,0																
UZ																		
VA																		

Tabelle 4.b (Fortsetzung): Kontrollierte Fahrzeuge und Anteil der Fahrzeuge, die aus dem Verkehr gezogen wurden, aufgeschlüsselt nach Mitgliedstaat (2007–2008)

Kontrollierte Länder	Kontrollierende Länder (Zahl der kontrollierten Fahrzeuge; % Fahrzeuge, deren Benutzung untersagt wurde)													
	FR		GR		HU		IE		IT		LT		LU	
	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%
AL			297	30,3							k.A.	k.A.		
AT	4 302	6,0	32	3,1	2 785	0,9			101	k.A.	k.A.	k.A.	3	33,3
AZ											k.A.	k.A.		
BA			28	3,6							k.A.	k.A.		
BE	33 596	7,5	24	4,2	111	0,0			130	k.A.	k.A.	k.A.	160	36,9
BG			2 176	3,4	2 228	1,8			78	k.A.	k.A.	k.A.	9	22,2
BI											k.A.	k.A.		
BO											k.A.	k.A.		
BY											k.A.	k.A.		
CH											k.A.	k.A.		
CS											k.A.	k.A.		
CY			11	0,0	5	0,0			29	k.A.	k.A.	k.A.		
CZ	6 158	7,8	31	3,2	3 175	1,4			81	k.A.	k.A.	k.A.	11	0,0
DE	61 960	5,4	109	1,8	4 736	0,7			279	k.A.	k.A.	k.A.	258	26,4
DK	1 171	4,6			11	0,0			10	k.A.	k.A.	k.A.	11	0,0
EE	400	7,8			128	0,0			5	k.A.	k.A.	k.A.	2	50,0
EL	2 343	6,5	19 209	15,9	445	2,9			154	k.A.	k.A.	k.A.		
ES	102 067	6,8	4	0,0	172	0,0			52	k.A.	k.A.	k.A.	32	43,8
EU											k.A.	k.A.		
FI	366	3,6			11	0,0			11	k.A.	k.A.	k.A.	5	0,0
FR	1 304 850	2,7	4	0,0	250	0,0			330	k.A.	k.A.	k.A.	63	42,9
GE											k.A.	k.A.		
GR											k.A.	k.A.		
HR			4	25,0							k.A.	k.A.		
HU	2 835	6,3	21	4,8	296 273	7,3			505	k.A.	k.A.	k.A.	6	50,0

IE	3 896	6,3			46	0,0	5 204	0,0	933	k.A.	k.A.	k.A.	1	0,0
IR			11	63,6							k.A.	k.A.		
IS											k.A.	k.A.		
IT	63 167	3,7	54	7,4	1 392	0,4			5 967	k.A.	k.A.	k.A.	10	80,0
KG											k.A.	k.A.		
KZ											k.A.	k.A.		
LI											k.A.	k.A.		
LT	2 330	10,3	4	0,0	5	0,0			1 205	k.A.	k.A.	k.A.	16	31,3
LU	5 654	8,2			11	0,0			17	k.A.	k.A.	k.A.	169	30,2
LV	510	4,7			289	0,0			2 843	k.A.	k.A.	k.A.	5	60,0
MD			48	2,1							k.A.	k.A.		
MK											k.A.	k.A.		
MT									36	k.A.	k.A.	k.A.		
NL	19 735	6,3	16	0,0	668	33,2			66	k.A.	k.A.	k.A.	33	27,3
NO											k.A.	k.A.		
NichtEU									286	k.A.	k.A.	k.A.		
Sonstige											k.A.	k.A.		
AndereEUMS											k.A.	k.A.		
AndereNichtEUMS											k.A.	k.A.		
PL	11 361	7,2	141	2,1	6 023	1,7			187	k.A.	k.A.	k.A.	62	46,8
PT	23 460	4,2			5	0,0			75	k.A.	k.A.	k.A.	5	60,0
RO			507	3,2	19 713	2,5			134	k.A.	k.A.	k.A.	20	45,0
RS			108	5,6							k.A.	k.A.		
RU			4	0,0							k.A.	k.A.		
SE	537	5,6	5	0,0	94	0,0			102	k.A.	k.A.	k.A.		
SI	1 547	8,0	7	0,0	2 306	1,1			82	k.A.	k.A.	k.A.	2	0,0
SK	8 754	2,3	4	0,0	10 697	1,3			111	k.A.	k.A.	k.A.	7	28,6
SM											k.A.	k.A.		
SU											k.A.	k.A.		
TJ											k.A.	k.A.		
TM											k.A.	k.A.		
TN											k.A.	k.A.		
TR			283	6,0							k.A.	k.A.		

UA			9	0,0							k.A.	k.A.		
UK	8 392	2,6	1	0,0	111	5,4			54	k.A.	k.A.	k.A.	6	33,3
UNK											k.A.	k.A.		
US											k.A.	k.A.		
UZ											k.A.	k.A.		
VA											k.A.	k.A.		

Tabelle 4.b (Fortsetzung): Kontrollierte Fahrzeuge und Anteil der Fahrzeuge, die aus dem Verkehr gezogen wurden, aufgeschlüsselt nach Mitgliedstaat (2007–2008)

Kontrollierte Länder	Kontrollierende Länder (Zahl der kontrollierten Fahrzeuge; % Fahrzeuge, deren Benutzung untersagt wurde)																			
	LV		MT		NL		PL		PT		RO		SE		SI		SK		UK	
	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%	Kontrollen	%
AL							9	k.A.												
AT			0		10	0,0	610	k.A.			9	33,3	62	k.A.	15	0,0	3	k.A.	420	70,2
AZ							123	k.A.												
BA							161	k.A.							252	2,8				
BE			0		142	7,0	219	k.A.			1	0,0	52	k.A.	1	0,0			1490	79,5
BG	6	k.A.	0		4	0,0	3701	k.A.			77	22,1			152	5,9	7	k.A.	735	95,9
BI																				
BO																				
BY	23	k.A.					14984	k.A.							3	33,3	9	k.A.		
CH							155	k.A.							6	16,7				
CS							644	k.A.												
CY			0		0		32	k.A.			0		1	k.A.	0				24	95,8
CZ			0		41	7,3	15601	k.A.			12	0,0	9	k.A.	34	2,9	195	k.A.	2031	84,0
DE	7	k.A.	8	87,5	307	4,9	11258	k.A.	1	k.A.	31	12,9	528	k.A.	15	6,7	3	k.A.	2830	66,6
DK	18	k.A.	1	100,0	6	0,0	412	k.A.			0		974	k.A.	1	0,0			141	62,4
EE	140	k.A.	1	0,0	9	33,3	4836	k.A.			0		330	k.A.	0		0	k.A.	194	77,8
EL			0		9	0,0	201	k.A.							1	0,0			138	108,7
ES			3	66,7	35	0,0	702	k.A.	14	k.A.	2	0,0	53	k.A.	3	0,0			3776	95,0
EU																	716	k.A.		

FI	10	k.A.	0		6	0,0	177	k.A.			1	100,0	2153	k.A.	0			22	40,9	
FR			1	100,0	21	0,0	203	k.A.			6	33,3	25	k.A.	1	0,0		2068	63,6	
GE							58	k.A.									2	k.A.		
GR											0									
HR	1	k.A.					941	k.A.							260	3,8	1	k.A.		
HU	2	k.A.	0		9	0,0	4728	k.A.			249	28,5	88	k.A.	208	1,0	74	k.A.	1626	82,5
IE			0		12	0,0	127	k.A.			1	0,0	25	k.A.	0		1	k.A.	8275	72,8
IR																				
IS							3	k.A.												
IT	2	k.A.	22	68,2	22	13,6	1230	k.A.			54	42,6	9	k.A.	55	1,8	0	k.A.	2163	93,3
KG							63	k.A.												
KZ	2	k.A.					602	k.A.												
LI							34	k.A.												
LT	384	k.A.	0		52	0,0	32667	k.A.			6	83,3	431	k.A.	33	0,0	16	k.A.	1300	82,2
LU			0		12	0,0	68	k.A.			0		1	k.A.	0				160	66,3
LV	8633	k.A.	0		3	0,0	10355	k.A.			1	0,0	189	k.A.	9	11,1	3	k.A.	171	70,2
MD							1376	k.A.							6	33,3	1	k.A.		
MK							358	k.A.							39	0,0	2	k.A.		
MT			3528	54,9	0		14	k.A.			0				0				28	75,0
NL	19	k.A.	3	100,0	3135	2,5	1886	k.A.	1	k.A.	14	28,6	511	k.A.	1	0,0	0		4025	65,7
NO							129	k.A.					583	k.A.						
Nicht EU																				
Sonstige																	145	k.A.		
Anderere EUMS																				
And																				

ereN ichtE UMS																				
PL	68	k.A.	3	66,7	192	1,6	1 14808 7	0,6			98	24,5	1 421	k.A.	95	6,3	362	k.A.	7 394	83,9
PT			0		22	0,0	732	k.A.	542	5,2	0		6	k.A.	1	0,0	0	k.A.	1 346	104, 7
RO			0		34	0,0	4 967	k.A.			43 093	36,9	69	k.A.	203	13,3	48	k.A.	1 203	95,8
RS	2	k.A.													163	1,8	2	k.A.		
RU	90	k.A.					22 963	k.A.							40	7,5	24	k.A.		
SE	3	k.A.	0		23	0,0	640	k.A.			4	50,0	157 648	20,9	0		0	k.A.	36	66,7
SI			0		0		1 479	k.A.			8	37,5	25	k.A.	2 274	3,2	4	k.A.	485	82,9
SK	2	k.A.	0		39	0,0	9 182	k.A.			32	31,3	35	k.A.	71	1,4	3 915	k.A.	1 238	87,6
SM							310	k.A.												
SU																				
TJ							20	k.A.												
TM							13	k.A.												
TN																				
TR							3 797	k.A.							18	0,0	5	k.A.		
UA	29	k.A.					27 631	k.A.							61	4,9	101	k.A.		
UK			9	88,9	2	0,0	305	k.A.			1	0,0	35	k.A.	0				122 608	37,8
UNK															5	0,0				
US																				
UZ							73	k.A.												
VA							12	k.A.												

Aufschlüsselung nach Mängeln

Dank der hohen Qualität der Daten, die die Mitgliedstaaten für den Zeitraum 2007–2008 übermittelt haben, konnte erstmals ein Überblick über den Anteil der einzelnen Mängel an der Gesamtzahl erstellt werden (siehe Tabelle 7).

Tabelle 7: Aufgedeckte Mängel

Berichterstattender Mitgliedstaat	Bremsanlage und Bauteile		Abgassystem		Abgas- trübung		Abgase		Lenkanlage		Leuchten, Beleuchtungs- und Signaleinrichtu		Räder/Reifen		Aufhängung		Fahrge		Fahrtenschreiber		Geschwindig keitsbegrenz er		Austritt von Kraftstoff und/oder Öl		Insgesamt
Österreich	3.575	22,4 %	578	3,6 %	16	0,1 %	1	0,0 %	916	5,7 %	2.621	16,4 %	2.164	13,6 %	1.592	10,0 %	2.561	16,0 %	243	1,5 %	5	0,0 %	1.698	10,6 %	15.970
Belgien	850	14,4 %		k.A.	25	0,4 %	0	0,0 %	105	1,8 %	2.489	42,1 %	866	14,6 %	74	1,3 %	1.443	24,4 %	47	0,8 %	12	0,2 %	5	0,1 %	5.916
Bulgarien	229	20,4 %	16	1,4 %	83	7,4 %	15	1,3 %	55	4,9 %	77	6,9 %	335	29,9 %	10	0,9 %	13	1,2 %	112	10,0 %	170	15,2 %	5	0,4 %	1.120
Zypern	66	5,2 %	71	5,6 %	21	1,7 %	11	0,9 %	49	3,9 %	246	19,4 %	214	16,8 %	121	9,5 %	215	16,9 %	93	7,3 %	121	9,5 %	43	3,4 %	1.271
Tschechische Re	2.522	4,3 %	2.130	3,6 %	10	0,0 %	14	0,0 %	1.574	2,7 %	20.544	34,6 %	12.224	20,6 %	1.488	2,5 %	13.510	22,8 %	1.592	2,7 %	8	0,0 %	3.686	6,2 %	59.302
Deutschland	32.655	20,8 %	6.671	4,2 %	596	0,4 %	204	0,1 %	5.552	3,5 %	49.634	31,6 %	29.511	18,8 %	5.037	3,2 %	9.862	6,3 %	9.150	5,8 %	2.391	1,5 %	5.901	3,8 %	157.164
Dänemark	28	12,2 %	17	7,4 %		k.A.		k.A.	10	4,4 %	87	38,0 %	13	5,7 %	6	2,6 %	60	26,2 %	4	1,7 %	1	0,4 %	3	1,3 %	229
Estland	124	7,4 %	42	2,5 %	2	0,1 %	0	0,0 %	42	2,5 %	426	25,5 %	356	21,3 %	113	6,8 %	139	8,3 %	199	11,9 %	57	3,4 %	169	10,1 %	1.669
Finnland	2.333	40,9 %	28	0,5 %	12	0,2 %	2	0,0 %	187	3,3 %	1.779	31,2 %	366	6,4 %	162	2,8 %	592	10,4 %	171	3,0 %	18	0,3 %	51	0,9 %	5.701
Frankreich		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.	
Griechenland	289	5,7 %	17	0,3 %	8	0,2 %	6	0,1 %	48	1,0 %	796	15,8 %	2.291	45,4 %	111	2,2 %	203	4,0 %	1.070	21,2 %	133	2,6 %	79	1,6 %	5.051
Ungarn	948	4,9 %	852	4,4 %	90	0,5 %	64	0,3 %	170	0,9 %	13.563	70,5 %	990	5,1 %	357	1,9 %	56	0,3 %	198	1,0 %	43	0,2 %	1.910	9,9 %	19.241
Irland	937	27,3 %	42	1,2 %	9	0,3 %	0	0,0 %	68	2,0 %	1.083	31,5 %	545	15,9 %	226	6,6 %	302	8,8 %	62	1,8 %	90	2,6 %	69	2,0 %	3.433
Italien		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.	
Litauen	1.368	18,0 %	72	0,9 %	45	0,6 %	28	0,4 %	154	2,0 %	2.410	31,7 %	1.353	17,8 %	36	0,5 %	88	1,2 %	552	7,3 %	15	0,2 %	1.473	19,4 %	7.594
Luxemburg	222	20,3 %	46	4,2 %	2	0,2 %		k.A.	49	4,5 %	249	22,8 %	193	17,6 %	164	15,0 %	96	8,8 %	7	0,6 %		k.A.	66	6,0 %	1.094
Lettland		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.	
Malta	351	7,8 %	95	2,1 %	209	4,6 %	0	0,0 %	722	16,0 %	1.783	39,5 %	778	17,2 %	106	2,3 %	119	2,6 %	58	1,3 %	1	0,0 %	295	6,5 %	4.517
Niederlande	508	30,5 %	38	2,3 %	0	0,0 %	0	0,0 %	143	8,6 %	317	19,0 %	188	11,3 %	253	15,2 %	154	9,2 %	48	2,9 %	5	0,3 %	11	0,7 %	1.665
Polen	5.231	9,5 %	1.621	3,0 %	791	1,4 %	546	1,0 %	2.000	3,6 %	16.234	29,6 %	15.464	28,2 %	1.720	3,1 %	1.435	2,6 %	3.003	5,5 %	587	1,1 %	6.242	11,4 %	54.874
Portugal	34	4,6 %	9	1,2 %		k.A.		k.A.	23	3,1 %	321	43,1 %	154	20,7 %	35	4,7 %	102	13,7 %	8	1,1 %	2	0,3 %	57	7,7 %	745
Rumänien	431	2,7 %	215	1,4 %	264	1,7 %	14	0,1 %	10	0,1 %	6.293	39,6 %	6.803	42,9 %	298	1,9 %	633	4,0 %	400	2,5 %	281	1,8 %	230	1,4 %	15.872
Schweden	4.112	12,5 %	248	0,8 %	4	0,0 %	0	0,0 %	1.310	4,0 %	17.001	51,5 %	4.595	13,9 %	417	1,3 %	1.924	5,8 %	2.809	8,5 %	53	0,2 %	509	1,5 %	32.982
Slowenien		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.		k.A.	
Slowakei	465	26,8 %	61	3,5 %	21	1,2 %	0	0,0 %	33	1,9 %	111	6,4 %	404	23,3 %	0	0,0 %	34	2,0 %	441	25,4 %	0	0,0 %	163	9,4 %	1.733
Vereinigtes König	47.857	49,5 %	2.072	2,1 %	142	0,1 %	0	0,0 %	3.591	3,7 %	9.299	9,6 %	19.325	20,0 %	8.863	9,2 %	193	0,2 %	160	0,2 %	174	0,2 %	4.926	5,1 %	96.602
Insgesamt	105.135	21,3%	14.941	3,0%	2.350	0,5%	905	0,2%	16.811	3,4%	147.363	29,8%	99.132	20,1%	21.189	4,3%	33.734	6,8%	20.427	4,1%	4.167	0,8%	27.591	5,6%	493.745

Zahl und Anteil der aufgedeckten Mängel an Bremsen, Reifen und Leuchten (bei 21,3%, 20,1% bzw. 29,8% der kontrollierten Fahrzeuge) machen deutlich, wie wichtig Unterwegskontrollen für die Straßenverkehrssicherheit sind. Ihre Bedeutung für die Umwelt zeigt sich eher an der Mängelrate von 5,6% in Bezug auf den Austritt von Kraftstoff und/oder Öl als an den Ergebnissen der Emissionsprüfungen, wobei die Mängelrate bei Dieselfahrzeugen bei 0,5%, bei Fahrzeugen mit Benzinmotor bei 0,2% liegt. Dies ist, insbesondere hinsichtlich der Fahrzeuge mit Dieselmotor, möglicherweise auf das Prüfverfahren zurückzuführen.

Selbst in Bezug auf die gleiche Kategorie von Prüfpunkten — beispielsweise das Bremssystem — wurden ganz unterschiedliche Mängelraten gemeldet, von 4,3% in der Tschechischen Republik bis zu 49,5% im Vereinigten Königreich. Dies ist möglicherweise durch unterschiedliche Prüfverfahren in den Mitgliedstaaten bedingt.

6. ARTEN VON SANKTIONEN

In der Richtlinie sind keine Regeln für Sanktionen bei festgestellten Verstößen festgelegt. Die Mitgliedstaaten legen die Sanktionen ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Fahrers oder des Landes, in dem das Nutzfahrzeug zugelassen ist oder in Verkehr gebracht wurde, fest.

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 wurde, 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 der technischen Überwachung für das Fahrzeug.

7. SCHLUSSFOLGERUNGEN

1. Die meisten Mitgliedstaaten kommen ihrer in der Richtlinie 2000/30/EG festgelegten Verpflichtung zur Vorlage von Statistiken und Information nur unzureichend nach:

- nicht alle Mitgliedstaaten übermitteln die Daten rechtzeitig;
- die übermittelten Daten sind nicht detailliert genug für eine angemessene Bewertung der Wirksamkeit der Gemeinschaftspolitik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit und des Umweltschutzes.

2. In der Richtlinie ist zwar ein Muster des Berichts über die technische Unterwegskontrolle vorgesehen, doch ist dieses Formular nicht besonders geeignet, um die entsprechenden statistischen Daten auf elektronischem Wege an die Kommission zu übermitteln. Da in der

Richtlinie das Format für die Übermittlung der statistischen Daten nicht präzisiert ist, übermitteln die Mitgliedstaaten die Angaben in sehr unterschiedlicher Form, was die Konsolidierung der Ergebnisse erschwert.

Die Angaben sollten künftig in einem computergeeigneten Format übermittelt werden. Hierfür muss ein gemeinsames Format für den Informationsaustausch festgelegt werden. Die Kommission könnte auf der Grundlage der in dieser ersten Berichtsrunde gesammelten Erfahrungen ein gemeinsames Format für die Übermittlung der statistischen Daten auf elektronischem Wege vorschlagen.

In Bezug auf den Berichtszeitraum 2007–2008 sind einige Verbesserungen zu verzeichnen, nachdem die Kommission den Mitgliedstaaten ein Berichtsmuster in Form einer Standard-Excel-Tabelle übermittelt hatte.

Obwohl in der Richtlinie genau vorgeschrieben ist, wie detailliert die Daten zu übermitteln sind (Fahrzeuge nach Klassen und Zulassungsland eingeteilt, Einzelheiten der kontrollierten Punkte und festgestellten Mängel auf der Grundlage von Anhang I der Richtlinie 2000/30/EG), werden die geforderten Angaben oft in sehr kompakter Form übermittelt, so dass keine detaillierte Analyse möglich ist.

Die Kommissionsdienststellen könnten den „Ausschuss für die Anpassung an den technischen Fortschritt“ einberufen, der sie bei der Umsetzung der Richtlinie 2000/30/EG unterstützt, um nach Lösungen für die Probleme zu suchen, die sich in den Mitgliedstaaten bei der Erhebung, Zusammenstellung und Übermittlung der statistischen Daten über technische Unterwegskontrollen ergeben haben, einschließlich eventueller Änderungen des Musterberichts für die technische Unterwegskontrolle in Anhang I der Richtlinie 2000/30/EG. Die erheblichen Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten hinsichtlich des Anteils der nichtkonformen Fahrzeuge lassen sich durch eine Analyse der übermittelten Daten nicht erklären. Nach einer Erklärung wird gemeinsam mit den Mitgliedstaaten gesucht.

3. Viele Mitgliedstaaten kontrollieren hauptsächlich auf ihrem Hoheitsgebiet zugelassene Fahrzeuge. Der Anteil der nicht auf ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge im Verhältnis zu allen von den Mitgliedstaaten kontrollierten Fahrzeugen variiert erheblich (siehe Tabellen 2a und 2b). Die Mitgliedstaaten sollten darauf hingewiesen werden, dass die Prüfung von nicht auf ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeugen zur Verbreitung bewährter Verfahren beiträgt. Daher sollte dieser Anteil im Verhältnis zum Straßenverkehrsaufkommen insgesamt so hoch wie möglich sein.

4. Offensichtlich ist ein einheitlicherer Ansatz bei den Prüfverfahren und der Bewertung von Mängeln erforderlich, um die Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten zu verringern. Daher wird die Kommission auch weiterhin prüfen, ob neue Maßnahmen vorgeschlagen werden sollten, um Unterschiede abzubauen. Der Anteil der Fahrzeuge, die die Vorschriften erfüllen, ist in den Mitgliedstaaten unterschiedlich, obwohl es keinen offensichtlichen Hinweis darauf gibt, dass Fahrzeuge, die in anderen Mitgliedstaaten zugelassen sind, anders beurteilt werden als solche, die in dem berichterstattenden Mitgliedstaat zugelassen sind.