



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 23. Juli 2012 (24.07)
(OR. en)**

**Interinstitutionelles Dossier:
2012/0184 (COD)**

**12809/12
ADD 4**

**TRANS 251
CODEC 1961**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

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

Eingangsdatum: 13. Juli 2012

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

Nr. Komm.dok.: SWD(2012) 207 final

Betr.: Paket "Verkehrssicherheit"
ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN
Begleitunterlage zur
VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und
Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG
und zur
VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES
über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemein-
schaft am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie
2000/30/EG
sowie zur
RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur
Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für
Fahrzeuge
Zusammenfassung der FOLGENABSCHÄTZUNG

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Kommissionsdokument SWD(2012) 207 final.

Anl.: SWD(2012) 207 final



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 13.7.2012
SWD(2012) 207 final

PAKET "VERKEHRSSICHERHEIT"

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

Begleitunterlage zur

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über die
regelmäßige technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger
und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG**

und zur

**VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über die
technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am
Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG**

sowie zur

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur
Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für
Fahrzeuge**

Zusammenfassung der FOLGENABSCHÄTZUNG

{COM(2012) 380 final}

{SWD(2012) 206 final}

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

Begleitunterlage zur

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über die regelmäßige technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG

und zur

VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG

sowie zur

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge

Zusammenfassung der FOLGENABSCHÄTZUNG

1. PROBLEMSTELLUNG

Mit der Richtlinie 2009/40/EG werden Mindestvorschriften für die regelmäßige technische Überwachung von Straßenkraftfahrzeugen festgelegt. Durch die regelmäßige technische Überwachung soll gewährleistet werden, dass im Betrieb befindliche Fahrzeuge ordnungsgemäß instand gehalten und geprüft werden, um ihre durch die Typgenehmigung¹ garantierte Funktionstüchtigkeit während ihrer Lebensdauer zu wahren. Die Richtlinie 2009/40/EG wird durch die Richtlinie 2000/30/EG ergänzt, die vorsieht, dass der technische Zustand von Nutzfahrzeugen zwischen den regelmäßigen Überprüfungen mittels „Unterwegskontrollen“ untersucht wird.

Am 20. Juli 2010 nahm die Kommission Leitlinien für die Sicherheit im Straßenverkehr an, in denen sie eine Harmonisierung und allmähliche Verschärfung der EU-Rechtsvorschriften für die technische Überwachung und für technische Unterwegskontrollen, die Einbeziehung motorisierter Zweiräder in die technische Überwachung und die mögliche Einrichtung einer europäischen elektronischen Plattform zur Harmonisierung und zum Austausch von Fahrzeuginformationen ankündigte.

Die Befragung der Interessengruppen und die Analyse der Kommission ergaben als ein **Hauptproblem** bei der regelmäßigen technischen Überwachung in Europa in ihrer derzeitigen Form, dass es zu viele Fahrzeuge mit technischen Mängeln auf den Straßen gibt. So lassen Studien aus dem Vereinigten Königreich und Deutschland darauf schließen, dass jederzeit bis zu 10 % der Pkw einen Mangel aufweisen, mit dem sie die regelmäßige Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfung nicht bestehen würden. Hinzu kommt, dass auf viele technische Mängel mit schwerwiegenden Auswirkungen auf die Sicherheit (hauptsächlich solche, die sich auf elektronische Sicherheitsbauteile wie ABS oder ESC beziehen) derzeit im Rahmen der regelmäßigen technischen Überwachung überhaupt nicht geprüft wird.

¹ Die „Typgenehmigung“ wird in der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge definiert.

Technische Mängel tragen in erheblichem Ausmaß zu Unfällen bei: Schätzungsweise 6 % aller Unfälle gehen auf sie zurück, womit sie für 2 000 Verkehrstote und noch sehr viel mehr Verletzungen durch Verkehrsunfälle verantwortlich wären. Außerdem kommt es durch technische Mängel zu einem Anstieg der Emissionen (z. B. an CO, HC, NO und CO₂) um durchschnittlich rund 1,2 % bis 5,7 % und um bis zum 20-fachen bei bestimmten Fahrzeugen.

Zwei Hauptgründe für das **Problem** wurden ermittelt.

Erstens ist der Anwendungsbereich der EU-Rechtsvorschriften zu eng und sind die diesbezüglichen Anforderungen zu niedrig. Ein Vergleich bestehender nationaler Systeme der regelmäßigen technischen Überwachung lässt darauf schließen, dass die Anforderungen der EU-Rechtsvorschriften für die 7 Säulen der technischen Überwachung in der EU nicht ausreichen, um das Auftreten von Mängeln auf ein vertretbares Niveau zu senken:

- Es werden nicht genügend Positionen kontrolliert (insbesondere werden elektronische Sicherheitsbauteile nicht eingehend kontrolliert).
- Die Begriffsbestimmungen für Mängel sind veraltet und ihre Bewertung ist nicht harmonisiert.
- Die für die regelmäßige technische Überwachung verwendeten Geräte sind nicht leistungsstark genug.
- Die Fähigkeiten, über die die Prüfer verfügen sollten, sind nicht genau festgelegt.
- Viele Fahrzeugklassen werden überhaupt nicht kontrolliert (vor allem Motorräder, die an vielen Unfällen beteiligt sind).
- Fahrzeuge werden nicht häufig genug kontrolliert (insbesondere ältere Fahrzeuge und Nutzfahrzeuge, die beide eine höhere Schadensquote aufweisen).
- In vielen Mitgliedstaaten werden die Prüfstellen nicht ausreichend beaufsichtigt.

Zweitens werden Informationen und Daten, die für die Wirksamkeit der Prüfungen und die Durchsetzung von Maßnahmen, die sich aus Prüfergebnissen ergeben, unerlässlich sind, nicht zwischen den betroffenen Akteuren ausgetauscht. Insbesondere gilt:

- Oftmals liegen keine Daten für die Prüfung der elektronischen Sicherheitsbauteile vor.
- Abgelesene Kilometerstände werden nicht zentral erfasst.
- Prüfbescheinigungen sind nicht betrugssicher.
- Den Vollzugsbehörden, wie z. B. der Polizei oder den Zulassungsbehörden, fehlen Daten zu den Prüfergebnissen.

Entwicklung der Problematik (Basisszenario)

Die als wichtigste Ursachen des Problems identifizierten Mängel betreffen Fragen der *Regulierung*. Die Niederlande und das Vereinigte Königreich haben die *Reduzierung* der Häufigkeit von Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen in Erwägung gezogen, um die Kosten für Fahrzeugeigentümer zu senken, doch handelt es sich hierbei nur um einen sehr

begrenzten Ansatz im Vergleich zu den möglichen künftigen Änderungen in allen EU-Mitgliedstaaten. Auf Seiten der EU werden die technischen Anhänge der Richtlinie 2009/40/EG regelmäßig aktualisiert, um dem bisherigen technischen Fortschritt Rechnung zu tragen². Da es jedoch nach der Richtlinie lediglich möglich ist, im Ausschussverfahren das Verzeichnis der Prüfgegenstände und –verfahren zu aktualisieren, können im Basisszenario keine Änderungen an Umfang und Häufigkeit der Prüfungen sowie am Rahmen für den Datenaustausch vorgenommen werden.

Die vorliegenden Prognosen stimmen darin überein, dass für die Zukunft von einer Zunahme der europäischen Fahrzeugflotte auszugehen ist. Die Kommission schätzt, dass bei einer Beibehaltung der derzeitigen Politik die Anzahl der Pkw von 220,2 Mio. (2005) auf 307,1 Mio. (2050) steigen wird³. Mehr Fahrzeuge bedeutet im Prinzip auch eine höhere Unfallwahrscheinlichkeit.

Gleichzeitig soll durch die in den Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011-2020 angekündigten ehrgeizigen Maßnahmen die Straßenverkehrssicherheit erhöht werden. Große Hoffnungen ruhen insbesondere auf der Entwicklung und Einführung intelligenter Verkehrssysteme (IVS) und der zugehörigen allgegenwärtigen Technologien und Instrumente. Andererseits wird sich durch Letzteres die Komplexität der elektronischen Ausstattung der Fahrzeuge erhöhen, die unter den gegenwärtigen Bedingungen nur schwer überprüft werden kann, da derzeit keine brauchbaren technischen Daten von den Herstellern vorliegen. Insgesamt wird zwar mit einer weiter sinkenden Zahl der Unfalltoten gerechnet⁴, doch wird die Anzahl der Unfälle, die auf technische Mängel zurückzuführen sind, wahrscheinlich die derzeitige Marke von 6 % übersteigen.

Was die Umwelt betrifft, so werden die Schadstoffemissionen ganz erheblich zurückgehen, da Fahrzeuge, die den älteren Euro-Klassen angehören, nach und nach verschrottet werden und neue, emissionsfreie Fahrzeuge auf den Markt kommen. Zugleich wird die Inzidenz von Fahrzeugen, die aufgrund technischer Mängel „Dreckschleudern“ sind, auf die Luftqualität vergleichsweise höher.

2. SUBSIDIARITÄT

Das Recht der EU, im Bereich Verkehr tätig zu werden, ist im Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union verankert. Gemäß Artikel 91 des Vertrags sind die Gesetzgeber verpflichtet, Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erlassen.

Der Straßenverkehr – ob Individualverkehr, Personenverkehr oder insbesondere gewerblicher Verkehr – hat eine ausgeprägte grenzüberschreitende Dimension. Dies ist besonders relevant für die Durchsetzung von Vorschriften, da in diesem Bereich die Wirksamkeit von Maßnahmen davon abhängt, dass Informationen über den technischen Zustand von Fahrzeugen, die bisherige Einhaltung von Anforderungen und die Betrugsaufdeckung nahtlos zwischen den Behörden der verschiedenen Mitgliedstaaten ausgetauscht werden. Auch die Fahrzeugherstellung erfolgt global, und Maßnahmen, mit denen die Hersteller angehalten werden sollen, Daten für die regelmäßige technische Überwachung bereitzustellen, müssen eindeutig auf der höchstmöglichen Ebene angesiedelt werden.

² Zuletzt geändert durch Richtlinie 2010/48/EU.

³ PRIMES-TREMOVE, Referenzszenario.

⁴ In den Leitlinien für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit wird als Ziel die Verringerung der Zahl der Unfalltoten um 50 % in den nächsten zehn Jahren genannt.

Nach den derzeitigen Bestimmungen verfügen die Mitgliedstaaten über ein hohes Maß an Flexibilität bei der Anwendung der Richtlinien, das es ihnen insbesondere ermöglicht, höhere Standards für die regelmäßige technische Überwachung festzulegen. Die Erfahrung hat gezeigt, dass nicht alle Mitgliedstaaten diese Möglichkeit nutzen, und dies hat zu Unterschieden bei der Prüfqualität in den verschiedenen Ländern Europas geführt. Dieser Trend kann nur durch ein auf EU-Ebene abgestimmtes Vorgehen umgekehrt werden.

Um sich nicht von vornherein auf einen rein legislativen Ansatz zu beschränken, hat die Kommission auch die Auswirkungen von Interventionen analysiert, die ganz auf unverbindlichen Regelungen beruhen („Soft Law“), oder auf einer Mischung aus unverbindlichen und legislativen Regelungen.

Die Kommission ist der Auffassung, dass einige Aspekte der Revision des Systems der technischen Überwachung den Mitgliedstaaten überlassen werden sollten, die die Ziele auf wirksamere Weise erreichen können. Dies betrifft vor allem die Organisation technischer Unterwegskontrollen, die Ausbildung der Prüfer und die Ausführung von Überwachungsmaßnahmen.

3. ZIELE DER EU-INITIATIVE

Folgende allgemeine Ziele sollen mit dieser Initiative verfolgt werden:

1. Es soll dazu beigetragen werden, die Zahl der Verkehrstoten von 2010 bis 2020 zu halbieren und bis 2050 auf Null zu senken, und zwar durch Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und der Koordinierung der nationalen Systeme für die regelmäßige technische Überwachung und für Unterwegskontrollen.
2. Es soll ein Beitrag zur Verringerung der Emissionen von Treibhausgasen und Luftschadstoffen im Straßenverkehr geleistet werden; dies soll durch Maßnahmen geschehen, die darauf abzielen, dass aufgrund technischer Mängel besonders umweltbelastende Fahrzeuge wirksamer erkannt und aus dem Verkehr gezogen werden.

Aus diesen übergeordneten Zielen lassen sich zwei Einzelziele ableiten:

- Erweiterung des Anwendungsbereichs und Anhebung der Anforderungen für die technische Überwachung und für Unterwegskontrollen in der gesamten Europäischen Union;
- Schaffung eines geeigneten Rahmens für die nahtlose Weitergabe von Informationen zwischen den verschiedenen Akteuren und den Mitgliedstaaten, die an der Durchsetzung von Maßnahmen aufgrund von Prüfergebnissen beteiligt sind.

Folgende zwei operative Ziele sollen drei Jahre nach dem Inkrafttreten aller Elemente der neuen Rechtsvorschriften (einschließlich der Einrichtung des neuen Datenaustauschsystems) erreicht sein:

- Reduzierung der Anzahl der Todesopfer, die auf technische Mängel zurückzuführen sind, auf eine Zahl, die möglichst nahe an 1 100 pro Jahr liegt (die Zahl, die Schätzungen zufolge das maximal Erreichbare darstellt), sowie
- Maßnahmen zur Entfernung von „Dreckschleudern“ aus der gegenwärtigen Fahrzeugflotte.

4. MASSNAHMENOPTIONEN

Mehrere Optionen wurden in Erwägung gezogen: Die Option „Keine Änderung der bisherigen Politik“ (Option 0); die Beendigung der EU-Maßnahmen; ein aus unverbindlichen Regelungen bestehender Ansatz (Option 1); ein legislativer Ansatz (Option 2); eine Kombination aus unverbindlichen Regelungen („Soft Law“) und verbindlichen Vorschriften (Option 3). Eine Beendigung der EU-Maßnahmen wurde in einem frühen Stadium verworfen, weil sie nicht zielführend wäre und im Widerspruch zu bestehenden EU-Strategien stehen würde.

Option 1 umfasst einen verstärkten Einsatz von Peer Reviews und Prüfungen durch die Kommission sowie die Erkundung der optimalen Höhe von Investitionen in die regelmäßige technische Überwachung und Unterwegskontrollen, wobei der Umfang von Systemen von risikoabhängigen Prüfungen zusammen mit den Mitgliedstaaten ausgelotet würde. Bei dieser Option müsste auch geprüft werden, wie Rechtsvorschriften gegenüber Personen durchgesetzt werden sollen, die ihre Fahrzeuge nicht zur obligatorischen regelmäßigen technischen Überwachung vorführen. Zu den Durchsetzungsmaßnahmen würden an Fahrzeugeigentümer gerichtete Aufklärungskampagnen gehören, sowie ferner die Intensivierung der Unterwegskontrollen und der technischen Überwachung sowie die Überwachung durch die Mitgliedstaaten. Ferner würde Option 1 Empfehlungen für freiwillige Maßnahmen der Fahrzeughersteller einschließen.

Die Optionen 2 und 3 wurden in weitere Unteroptionen eingeteilt (a bis c), die von einer moderaten bis zur maximalen Anhebung der EU-Mindeststandards für die regelmäßige technische Überwachung und unangekündigte technische Unterwegskontrollen reichen. Alle drei Unteroptionen wurden einzeln untersucht.

Option 2a sieht Folgendes vor: Der Anwendungsbereich von Unterwegskontrollen wird über die Prüfung von Emissionen und Bremsen hinaus ausgedehnt; es werden genaue Anforderungen an die für die regelmäßige technische Überwachung verwendeten Geräte festgelegt; die Behörden werden verpflichtet, die Prüfstellen regelmäßigen Qualitätskontrollen zu unterziehen; Motorräder (Klassen L₃, L₄, L₅ und L₇) und leichte Anhänger (Klasse O₂) werden in die regelmäßige technische Überwachung einbezogen; der Zeitpunkt der ersten obligatorischen regelmäßigen technischen Überwachung wird vom vierten auf das dritte Jahr nach der Zulassung vorgezogen; außerdem werden regelmäßige Schulungen für das Prüfpersonal sowohl für die regelmäßige technische Überwachung als auch für Unterwegskontrollen vorgeschrieben.

Für Option 2b gilt über Option 2a hinaus: Es werden höhere Standards für die Prüfgeräte in den Prüfstellen (auch für die Prüfung der elektronischen Sicherheitsbauteile) und für die Unterwegskontrolle festgelegt (Kontrolle von 15 % der Fahrzeuge durch mobile Kontrolleinheiten); die Anforderungen an die spezielle Schulung des Prüfpersonals wird auf 4 Tage pro Jahr erhöht (regelmäßige technische Überwachung und Unterwegskontrollen); Kleinkrafträder (Klassen L₁, L₂ und L₆) werden in die regelmäßige technische Überwachung und Lieferwagen (Klasse N₁) mit gewerblich genutzten kleinen Anhängern (O₁ und O₂) in die Unterwegskontrolle einbezogen; die Prüfabstände für ältere Kleinfahrzeuge werden verkürzt (jährlich statt alle zwei Jahre für die Klassen M₁, N₁, O₁ und O₂ sowie L₃, L₄, L₅ und L₇); als Mindestanforderung wird vorgesehen, dass 10 % der gewerblich genutzten Fahrzeuge bei Unterwegskontrollen überprüft werden; und schließlich soll die Qualität der Überwachung der Prüfstellen verbessert werden.

Option 2c sieht über Option 2b hinaus noch Folgendes vor: die Einführung von Emissionsprüfungen für alle Fahrzeugklassen bei Unterwegskontrollen mittels Technologie zur Fernmessung von Emissionen, wobei 15 % der Fahrzeuge geprüft werden sollen; die Ausweitung der Unterwegskontrolle auf alle Fahrzeugklassen; Verkürzung der Zeitabstände für die Prüfung von leichten Fahrzeugen (M₁, N₁, O₁ und O₂, L₃, L₄, L₅ und L₇) auf jährliche Abstände ab der Zulassung und für schwerere Fahrzeuge auf halbjährlich anstatt jährlich (Klassen M₂ und M₃, N₂ und N₃ sowie O₃ und O₄).

Anfänglich wurden auch drei mögliche technische Lösungen zur Sicherstellung des Austauschs von Daten, die aus der regelmäßigen technischen Überwachung stammen oder für diese bestimmt sind, in Erwägung gezogen. ein zentraler Datenspeicher; ein zentral definierter Datenspeicher, der eine vollständige Kopie alle Daten für jeden Mitgliedstaat enthält; und schließlich zentral definierte, aber regional verwaltete Datenspeicher mit lediglich lokalen Informationen. Eine vorläufige Analyse ergab jedoch, dass angesichts der besonderen Anforderungen im Rahmen der regelmäßigen technischen Überwachung die ersten beiden Lösungen zu kostspielig und unter Durchführgesichtspunkten nicht optimal wären. Deshalb wurde nur der dritte Lösungsansatz beibehalten, eingehender analysiert und in die Optionen 2a-c sowie 3a-c integriert.

Tabelle 2: Überblick über die Optionen

| | <i>EU-Mindeststandards für die regelmäßige Überwachung und Unterwegskontrollen</i> | <i>für die technische Überwachung und</i> | <i>Datenaustausch</i> |
|------------------------|---|---|----------------------------------|
| Option 0 | <i>Keine Änderung der bisherigen Politik</i> | | |
| Option 1 (PO 1) | <i>Unverbindliche Regelung („Soft Law“)</i> | | |
| Option 2 | <i>Legislativer Ansatz</i> | | |
| Option 2a | geringfügige Anhebung der Mindeststandards für die technische Überwachung und Unterwegskontrollen | | Plattform für den Datenaustausch |
| Option 2b | stärkere Anhebung der Mindeststandards für die technische Überwachung und Unterwegskontrollen | | |
| Option 2c | stärkste Anhebung der Mindeststandards für die technische Überwachung und Unterwegskontrollen | | |
| Option 3 | <i>Gemischter Ansatz: Soft Law + legislativ</i> | | |
| Option 3a | Option 2a + Option 1 | | |
| Option 3b | Option 2b + Option 1 | | Option 2 + Option 1 |
| Option 3c | Option 2c + Option 1 | | |

5. FOLGENABSCHÄTZUNG

Die Folgenabschätzung beruht auf der Logik einer teilweisen Kosten-Nutzen-Analyse. Die wichtigsten wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und umweltbezogenen Auswirkungen werden in Kosten bzw. Nutzen unterteilt. Hierbei können natürlich die Kosten für die eine Gruppe der Nutzen für die andere sein: So verursacht z. B. die zusätzliche regelmäßige technische Überwachung den Fahrzeugeigentümern Kosten, für die Werkstätten ist sie jedoch von Vorteil. In der nachstehenden Analyse werden daher die wahrscheinlichen Kosten und Nutzen für die *Gesellschaft* betrachtet. Am Ende des Abschnitts werden die Auswirkungen auf bestimmte Gruppen von Betroffenen genauer ausgeführt, z. B. KMU, Bürgerinnen und Bürger sowie Behörden.

Sämtliche Kosten werden in monetarisierter Form aufgeführt. Auf der Nutzenseite wurden die meisten Auswirkungen auf die Straßenverkehrssicherheit und die Umwelt monetarisiert und der Nutzen im Hinblick auf die Schaffung neuer Arbeitsplätze wurde ebenfalls quantifiziert. Einige wichtige Nutzeffekte konnten jedoch nicht quantifiziert werden und werden qualitativ dargestellt.

Die Kosten beziehen sich größtenteils auf:

- zusätzliche Geräte und Mitarbeiter in den Prüfstellen; diese Kosten müssten die Werkstätten tragen, bei denen es sich meistens um KMU handelt;
- häufigere Prüfungen an mehr Fahrzeugklassen, für die die Fahrzeugeigentümer aufkommen müssten;
- die Aufsicht über Werkstätten und die Einrichtung des Systems für den Datenaustausch, wofür die Behörden aufkommen müssten.

Der Nutzen bezieht sich größtenteils auf:

- mehr Sicherheit im Straßenverkehr (gilt für fast alle Optionen und Unteroptionen);
- geringere Umweltschäden;
- zusätzliche Beschäftigung;
- bessere Verfügbarkeit von Statistiken für die Politikgestaltung und für ein besseres Funktionieren des Binnenmarktes.

In der nachstehende Tabelle werden Kosten und Nutzen jeder Option zusammengefasst.

Tabelle 2: Kosten und Nutzen der verschiedenen Optionen

| Option | Kosten (in Mio. EUR) | Monetarisierter Nutzen (in Mio. EUR) | Monetarisiertes Nutzen-Kosten-Verhältnis | Sonstiger Nutzen |
|-----------|--|---|--|---|
| Option 1 | 0,28 , davon: 0,2: Kommunikationskampagnen 0,08: Bewertungen durch Fachkollegen (Peer Reviews) | 184 (v. a. bezügl. Verkehrssicherheit) | 656:1 | Die regelm. techn. Überwachung und die Unterwegskontrollen werden insgesamt quantitativ und qualitativ aufgewertet dank zusätzlicher Peer Reviews und Prüfungen und durch die Ermittlung der optimalen Höhe von Investitionen in die regelmäßige techn. Überwachung und in Unterwegskontrollen. |
| Option 2a | 459,5 , davon: 125: Erhöhung der Prüffrequenz 150: Prüfung von mehr Fahrzeugklassen 95: Erhöhter Personalbedarf | 1 622 (v. a. bezügl. Verkehrssicherheit) | 3,53:1 | <ul style="list-style-type: none"> - Schaffung von 1 450 zusätzlichen Stellen; - bessere Mängelaufdeckungsquote durch bessere Schulung der Prüfer und Überwachung der Prüfstellen; - dank gezielter Unterwegskontrollen Entdeckung von mehr „schwerwiegenden Verstößen“ bei der regelm. techn. Überwachung; - bessere Nachverfolgung der Prüfergebnisse seitens der Behörden durch den Austausch von Daten; - bessere Politikgestaltung und ein zuverlässigerer Gebrauchtwagenmarkt durch den Austausch von Daten. |
| Option 2b | 3 347 , davon: 1 681: Erhöhung der Prüffrequenz 273: Prüfung von mehr Fahrzeugklassen 263: Erhöhter Personalbedarf | 5 623 (v. a. bezügl. Verkehrssicherheit) | 1,68:1 | <p>Nutzen von Option 2a sowie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schaffung von 12 000 zusätzlichen Stellen - verbesserte Mängelaufdeckung bei der Unterwegskontrolle dank Ausweitung des Anwendungsbereichs (numerische Zielvorgaben und Kontrolle aller Fahrzeugklassen); - stärkerer Anstieg der Quote der aufgedeckten Mängel dank besserer |

| | | | | Schulung der Prüfer |
|-----------|--|-------|--------|---|
| Option 2c | <p>9 227, davon:</p> <p>8 541: Erhöhung der Prüffrequenz</p> <p>281: Prüfung von mehr Fahrzeugklassen</p> <p>273: Erhöhter Personalbedarf</p> | 7 027 | 0,76:1 | <p>Nutzen von Option 2b sowie:</p> <p>- Schaffung von 34 260 zusätzlichen Stellen</p> |
| Option 3a | <p>460, davon:</p> <p>125: Erhöhung der Prüffrequenz</p> <p>150: Prüfung von mehr Fahrzeugklassen</p> <p>95: Erhöhter Personalbedarf</p> | 1 806 | 3,93:1 | Nutzen von Option 1 sowie Nutzen von Option 2a |
| Option 3b | <p>3 347, davon:</p> <p>1 681: Erhöhung der Prüffrequenz</p> <p>273: Prüfung von mehr Fahrzeugklassen</p> <p>263: Erhöhter Personalbedarf</p> | 5 807 | 1,73:1 | Nutzen von Option 1 sowie Nutzen von Option 2b |
| Option 3c | <p>9 227, davon:</p> <p>8 541: Erhöhung der Prüffrequenz</p> <p>281: Prüfung von mehr Fahrzeugklassen</p> <p>273: Erhöhter Personalbedarf</p> | 7 211 | 0,78:1 | Nutzen von Option 1 sowie Nutzen von Option 2c |

6. VERGLEICH DER OPTIONEN

Option 1 entspricht eher dem „Spatz in der Hand“, d. h. es kommt zu einer begrenzten Verbesserung bei der Straßenverkehrssicherheit und beim Umweltschutz bei sehr geringen Kosten. Allerdings bleibt sie weit hinter einer vollen Ausschöpfung des Potenzials des Systems der technischen Überwachung für die Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit zurück, das in verschiedenen Studien auf 900-1100 weniger Verkehrstote pro Jahr geschätzt wird. Die in Option 2a vorgesehenen Instrumente sind weitaus wirksamer, da durch sie jedes Jahr 749 Todesfälle vermieden werden können. Option 2b ermöglicht – unter Berücksichtigung der möglichen Fehlermarge bei der Schätzung der Auswirkungen – wahrscheinlich die Verwirklichung des gesamten Potenzials des Systems der technischen Überwachung bei der Vermeidung von Unfällen, Verletzungen und Todesfällen. Option 2c reicht mit 1 441 vermiedenen Verkehrstoten über das Potenzial hinaus, das als „normal“ angesehen werden kann, wodurch sich die mit dieser Option verbundenen äußerst hohen Kosten erklären lassen.

Im Lichte der obigen Erwägungen und der übergeordneten Ziele der EU bei der Straßenverkehrssicherheit können folgende Schlüsse gezogen werden:

- Option 1 ist sehr kosteneffizient, trägt aber nicht ausreichend zum Erreichen der EU-Ziele bei der Straßenverkehrssicherheit und beim Umweltschutz bei.
- Option 2a ist relativ kosteneffizient und ermöglicht beträchtliche Verbesserungen bei der Straßenverkehrssicherheit und beim Umweltschutz, liegt jedoch unterhalb dessen, was allgemein als „machbares“ Potenzial eingeschätzt wird.
- Option 2b erlaubt die volle Ausschöpfung des „machbaren“ Potenzials des Systems der technischen Überwachung zugunsten von Straßenverkehrssicherheit und Umweltschutz und weist hierbei noch ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis auf.
- Mit Option 2c können geringfügig bessere Ergebnisse erzielt werden als mit Option 2b, doch zu wesentlich höheren Kosten (Kosten-Nutzen-Verhältnis von weniger als 1).
- Option 3 vereint in all ihren Ausprägungen die gute Kosteneffizienz von Option 1 mit der Wirksamkeit von Option 2.

Option 3b wird als bevorzugte Option betrachtet. Die hinter dieser Entscheidung stehenden Berechnungen sind relativ aussagekräftig, wie die Sensitivitätsanalyse gezeigt hat.

7. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

Die Kommission wird dem Rat und dem Parlament binnen fünf Jahren nach dem Inkrafttreten aller Elemente der neuen Rechtsvorschriften (einschließlich der Einrichtung des neuen Datenaustauschsystems) über die Wirksamkeit der Maßnahmen hinsichtlich der Erreichung der gesteckten Ziele Bericht erstatten. Die Kommission wird insbesondere in Einklang mit den operativen Zielen eine wissenschaftliche Studie in Auftrag geben, um zu einer Einschätzung zu gelangen, ob es bei Anzahl und Ausmaß der auf technische Mängel zurückgehenden Unfälle, Verletzungs- und Todesfälle sowie Emissionen zu einem Rückgang gekommen ist, und, falls ja, wie stark dieser Rückgang ist.

Die Kommission wird die den nationalen Risikoeinstufungssystemen für Verkehrsunternehmen entnommenen Ergebnisse nutzen, um zu überwachen, ob Nutzfahrzeuge mit den Anforderungen an die Verkehrssicherheit übereinstimmen und wie sich das System auf die Anzahl und Schwere der Unfälle mit Beteiligung dieser Fahrzeuge auswirkt.

Die Kommission wird mögliche Synergieeffekte infolge der Überarbeitung der Rechtsvorschriften für die Typgenehmigung für Motorräder⁵ nutzen. In der neuen Verordnung über die Typgenehmigung von zwei- und dreirädrigen Kraftfahrzeugen sind Anforderungen an Maßnahmen gegen unbefugte Eingriffe vorgesehen. Diese Maßnahmen werden, wie im zugehörigen Bericht über die Folgenabschätzung angedeutet, im Rahmen der technischen Überwachung (sowohl regelmäßige Verkehrs- und Betriebssicherheitsprüfungen als auch Unterwegskontrollen) durchgeführt und werden zusammen mit den Marktüberwachungsmaßnahmen einen weiteren Beitrag zur Überwachung leisten.

Weitere Synergieeffekte, die sich aus der unlängst in Angriff genommenen Legislativinitiative zur erneuten Zulassung⁶ ergeben, werden in die Überwachung und Bewertung einfließen. Eines der größten Probleme bei der erneuten Zulassung, nämlich die Verfügbarkeit von Daten, wird durch eine Plattform für die Verwaltung von Fahrzeugen gelöst, die ein genaues Verständnis der Funktionsweise des Informationsaustauschs innerhalb der EU sowie eine Überwachung des Systems in Echtzeit ermöglichen wird.

Die Kommission wird auch das bestehende Berichtssystem über die Unterwegskontrolle gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2000/30/EG über die technische Unterwegskontrolle nutzen, um darüber zu wachen, dass die Mitgliedstaaten die erforderliche Anzahl von Kontrollen an Nutzfahrzeugen vornehmen. Diese Berichte werden es auch ermöglichen, zu beobachten, wie sich das strengere System der regelmäßigen technischen Überwachung auf die Häufigkeit des Auftretens von Mängeln auswirkt.

⁵ Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Genehmigung von zweirädrigen, dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen sowie über die entsprechende Marktüberwachung, KOM(2010) 542 endgültig.

⁶ Zulassung von Kraftfahrzeugen, die zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren.
http://ec.europa.eu/enterprise/policies/single-market-goods/files/car_registration/roadmap_en.pdf.