



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 1. März 2017
(OR. en)

6845/17

TRANS 89

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	28. Februar 2017
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.:	COM(2017) 99 final
Betr.:	BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT 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 2013-2014

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2017) 99 final.

Anl.: COM(2017) 99 final



Brüssel, den 28.2.2017
COM(2017) 99 final

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

**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 2013-2014

Inhaltsverzeichnis

1.	EINLEITUNG	3
2.	RICHTLINIE 2000/30/EG.....	4
3.	VON DEN MITGLIEDSTAATEN ÜBERMITTELTE DATEN	5
4.	GEGENSTAND DER KONTROLLE	6
5.	STATISTISCHE DATEN.....	7
5.1.	Gesamtzahl der kontrollierten Fahrzeuge und deren Herkunft.....	7
5.2.	Aus dem Verkehr gezogene Fahrzeuge	8
5.3.	Arten von Mängeln und Daten nach Mitgliedstaaten.....	12
5.4.	Aus dem Verkehr gezogene Fahrzeuge nach Fahrzeugklassen und nach Zulassungsmitgliedstaat.....	13

1. EINLEITUNG

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

- 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 – der Gegenstand dieses Berichts –, 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 (im Folgenden „die Richtlinie“) werden im Interesse der Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und des Umweltschutzes Nutzfahrzeuge, Kraftfahrzeuganhänger und Sattelanhänger, die im Gebiet der Mitgliedstaaten am Straßenverkehr teilnehmen, technischen Unterwegskontrollen unterzogen.

Gemäß Artikel 6 der Richtlinie teilen die Mitgliedstaaten der Kommission die über die vergangenen zwei Jahre erhobenen folgenden Daten mit:

- die Anzahl der kontrollierten Nutzfahrzeuge, aufgeschlüsselt nach sieben Fahrzeugklassen und weiter nach Zulassungsland;
- die auf Grundlage der Richtlinie kontrollierten Punkte; und
- die festgestellten Mängel.

In der Richtlinie sind neun Punkte (siehe Abschnitt 4 unten) aufgeführt, die Gegenstand von technischen Unterwegskontrollen sein können. Entspricht ein Punkt nicht den Anforderungen an die Straßenverkehrssicherheit, so kann die Benutzung des Fahrzeugs untersagt werden. Jeder bei dem kontrollierten Fahrzeug festgestellte Mangel ist im Kontrollbericht, der dem Fahrer des Fahrzeugs auszuhändigen ist, festzuhalten. Gemäß der Richtlinie legt die

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.

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.

Im Jahr 2014 überarbeiteten das Europäische Parlament und der Rat die Regeln und Verfahren für die technischen Unterwegskontrollen von Nutzfahrzeugen. Die Richtlinie 2014/47/EU⁴ wurde am 3. April 2014 erlassen und ist ab dem 20. Mai 2018 durch die Mitgliedstaaten anzuwenden. Die neue Richtlinie enthält unter anderem die Anforderung, dass die Gesamtzahl der anfänglichen technischen Unterwegskontrollen mindestens 5 % der Gesamtzahl dieser Fahrzeuge, die in den Mitgliedstaaten zugelassen sind, entsprechen muss. Der erste Bericht, bei dem dieses Ziel verpflichtend zu berücksichtigen ist, ist zum 31. März 2021 für die Jahre 2019-2020 einzureichen.

2. RICHTLINIE 2000/30/EG

Gemäß Richtlinie 2009/40/EG⁵ über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger sind Nutzfahrzeuge jährlich zu kontrollieren. Da der jährliche Test aber als nicht ausreichend betrachtet wird, um zu garantieren, dass diese Fahrzeuge über das Jahr ihre Verkehrssicherheit behalten, sind zielgerichtete zusätzliche Unterwegskontrollen als Durchsetzungsmaßnahme erforderlich.

In der ab dem 19. Mai 2018⁶ anzuwendenden geänderten Richtlinie werden diverse Bedingungen für technische Unterwegskontrollen von Nutzfahrzeugen, die in der EU am Straßenverkehr teilnehmen, aufgestellt.

Durch Richtlinie 2010/47/EU wurden die Fahrzeugklassen und Prüfpunkte in Anhang I der Richtlinie mit Wirkung vom 1. Januar 2012 angepasst.

Vor der Anpassung wurden die Fahrzeuge im Bericht über die technische Unterwegskontrolle (Anhang I) nach Klassen definiert, z. B. als Lastzüge, worunter alle Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung mit einer Gesamtmasse von über 3,5 t (Klassen N2 und N3) und einem Anhänger (Klassen O3 und O4) gefasst wurden. Gleichzeitig waren Fahrzeuge der Klasse N2 unter „Fahrzeuge, die leichte Güter transportieren“ und Fahrzeuge der Klasse N3 unter „Lastkraftwagen“ anzugeben, Fahrzeuge der Klassen O3 und O4 hingegen unter „Anhänger“ und „Sattelanhänger“.

Durch die Anpassung von Richtlinie 2010/47/EU wurde jedoch eine andere Kategorisierung der Fahrzeuge eingeführt, bei der diese anhand der Rechtsvorschriften für die Typgenehmigung in Fahrzeugklassen eingruppiert werden. In der Folge kann ein Fahrzeug, das zuvor in mehreren Fahrzeugklassen hätte angegeben werden können, nunmehr nur noch in einer Fahrzeugklasse angegeben werden. Darüber hinaus sind Zugfahrzeuge und Anhänger getrennt anzugeben. Angesichts der Tatsache, dass Zugfahrzeuge und Anhänger in mehreren

⁴ Richtlinie 2014/47/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 134.

⁵ Richtlinie 2009/40/EG⁵ des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger, ABl. L 141 vom 6.6.2009, S. 12.

⁶ Richtlinie 2010/47/EU der Kommission vom 5. Juli 2010 zur Anpassung der Richtlinie 2000/30/EG, ABl. L 173, 8.7.2010, S. 33.

Mitgliedstaaten zugelassen sein können, schafft diese Trennung einen höheren Informationswert und ist außerdem wichtig für die Verpflichtung, den Zulassungsmitgliedstaat zu informieren, sofern bei einem der Fahrzeuge schwere Mängel festgestellt wurden.

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 vorwiegend auf öffentlichen Straßen vorgenommen.

Alle technischen Unterwegskontrollen müssen ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Fahrers oder aufgrund des Landes, in dem das Nutzfahrzeug zugelassen ist oder in Verkehr gebracht wurde, durchgeführt werden. Sie müssen darüber hinaus so durchgeführt werden, dass die Kosten und Verzögerungen für die Fahrer und Unternehmen so gering wie möglich bleiben.

Die Nutzfahrzeuge, die Gegenstand einer technischen Unterwegskontrolle werden, sind gezielt auszuwählen, wobei ganz besonders solche Fahrzeuge ermittelt werden sollten, die mit hoher Wahrscheinlichkeit einen schlechten Wartungszustand aufweisen.

Unterwegskontrollen erfolgen üblicherweise schrittweise. Zunächst erfolgt eine Sichtprüfung des Wartungszustands des Nutzfahrzeugs im Stillstand, die ergänzt wird durch eine Prüfung des kürzlich erstellten Berichts über die technische Unterwegskontrolle und die technische Überwachung. Darüber hinaus kann basierend auf der Liste der Prüfpunkte in der Richtlinie auch direkt vor Ort oder in einer nahegelegenen Prüfstelle eine gründliche Kontrolle auf Wartungsmängel durchgeführt werden. Im Falle einer gründlichen Kontrolle ist das Ergebnis der technischen Unterwegskontrolle in einem Bericht über eine technische Unterwegskontrolle festzuhalten, der dem in der Richtlinie enthaltenen Muster folgt. Diese Informationen bilden die Grundlage für die Informationen, die die Mitgliedstaaten an die Kommission übermitteln müssen.

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. Ausländische Fahrzeuge mit schwerwiegenden Mängeln müssen dem Zulassungsmitgliedstaat gemeldet werden, um angemessene Folgemaßnahmen zu ermöglichen.

3. VON DEN MITGLIEDSTAATEN ÜBERMITTELTE DATEN

Dies ist der fünfte Bericht über die Anwendung der Richtlinie 2000/30/EG in den Mitgliedstaaten und er bezieht sich auf den Berichtszeitraum 2013-2014. Die von den Mitgliedstaaten für diesen Berichtszeitraum erhobenen Daten hätten der Kommission bis spätestens 31. März 2015 übermittelt werden müssen.

Um den Mitgliedstaaten die Erfüllung ihrer Berichtspflicht zu erleichtern, hat die Kommission Anfang März 2015 ein Informationsschreiben mit einer Vorlage versandt. Diese Vorlage wurde von der Kommission und den Sachverständigen der Mitgliedstaaten gemeinsam entwickelt, um die Erhebung und Übermittlung der sehr komplexen Daten zu vereinfachen; ihre Verwendung ist jedoch freiwillig. Alle Mitgliedstaaten, die ihrer

Verpflichtung nachgekommen sind, haben die Vorlage verwendet und die Daten in elektronischer Form übermittelt, was die weitere Analyse erheblich vereinfachte.

Die Daten wurden jedoch nicht in jedem Fall fristgerecht übermittelt. 18 Mitgliedstaaten (Belgien, Bulgarien, Kroatien, Dänemark, Estland, Finnland, Griechenland, Ungarn, Lettland, Litauen, Malta, die Niederlande, Polen, Rumänien, Slowenien, Spanien, Schweden, das Vereinigte Königreich) lieferten Daten zur Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklasse und Zulassungsland, sowie Daten zu den kontrollierten Punkten und den festgestellten Mängeln. Im Anschluss an Diskussionen zwischen der Kommission und den verbleibenden 10 Mitgliedstaaten lieferten 8 die geforderten Daten. Im Zuge des Dialogs mit Frankreich und Deutschland stellte sich jedoch heraus, dass diese Mitgliedstaaten nicht in der Lage sind, die geforderten Daten in Übereinstimmung mit den Vorgaben der Richtlinie zu liefern.

Frankreich lieferte lediglich kumulierte Daten zu den beiden Klassen für schwere Nutzfahrzeuge (N2 und N3) und für die beiden Klassen für Omnibusse (M2 und M3), anstatt diese zu trennen. Darüber hinaus lieferte Frankreich keine Informationen zu Anhängern (Klassen O3 und O4). Daher wurden in diesem Bericht nur die Gesamtzahlen verwendet, und die durch Frankreich gelieferten Daten wurden nicht in den detaillierten Vergleich einbezogen.

Deutschland wiederum verwendete die Fahrzeugklassen, die vor der Anpassung der Richtlinie 2010/47/EU in Kraft waren und konnte keine Daten für die im Zuge der Anpassung geforderten Fahrzeugklassen liefern. Daher konnten die Einzelheiten zu den Fahrzeugklassen nicht ermittelt werden und in diesem Bericht werden aus diesem Grund nur die Gesamtzahlen verwendet.

Die von den Mitgliedstaaten gelieferten Daten wiesen einen unterschiedlichen Vollständigkeitsgrad auf. Österreich, die Tschechische Republik, Rumänien, die Niederlande, Griechenland, Luxemburg, Polen und Kroatien haben auch außerhalb der EU zugelassene Fahrzeuge nach Zulassungsland aufgeschlüsselt, während Belgien und Italien für Nicht-EU-Länder eine Datenzusammenfassung lieferten.

4. GEGENSTAND DER KONTROLLE

Es sollten mindestens die Prüfpunkte kontrolliert und die entsprechenden Daten von den Mitgliedstaaten übermittelt werden, die im Berichtsmuster in Anhang I Nummer 10 der Richtlinie 2000/30/EG aufgeführt sind. Dies sind:

- Identifizierung;
- Bremsanlage;
- Lenkung;
- Sicht;
- Lichtanlage und Elektrik;
- Achsen, Räder, Reifen, Aufhängung;

- Fahrgestell und am Fahrgestell befestigte Teile;
- sonstige Geräte einschließlich Fahrtenschreiber und Geschwindigkeitsbegrenzer;
- Umweltbelastung durch Emissionen und Austritt von Kraftstoff und/oder Öl.

5. STATISTISCHE DATEN

5.1. Gesamtzahl der kontrollierten Fahrzeuge und deren Herkunft

Laut Artikel 3 der Richtlinie 2000/30/EC müssen die Unterwegskontrollen ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Fahrers oder aufgrund des Landes, in dem das Nutzfahrzeug zugelassen ist, durchgeführt werden.

Verglichen mit dem vorherigen Berichtszeitraum wurden 2013-2014 **2 561 820 weniger Kontrollen** durchgeführt, was einem **Rückgang von 31,5 % entspricht**.

Eine außergewöhnliche Veränderung kann bei den durch Finnland gemeldeten Daten beobachtet werden, die keine Prüfungen von außerhalb der EU zugelassenen Fahrzeugen enthalten und bei denen in der Folge die Gesamtzahl der Prüfungen verglichen mit dem vorherigen Berichtszeitraum halbiert wurde, während sich der Anteil der in Finnland zugelassenen Fahrzeuge um 30 % erhöhte.

Obwohl Polen auch Daten für Nicht-EU-Länder geliefert hat, halbierte sich die Gesamtzahl der Kontrollen im Vergleich zum vorherigen Berichtszeitraum. Gleichzeitig verringerte sich der Anteil kontrollierter polnischer Fahrzeuge von 92,1 % auf 47,3 %, was bedeutet, dass Polen größeren Wert auf die Kontrolle ausländischer Fahrzeuge gelegt hat, insbesondere solche, die in einem Nicht-EU-Land zugelassen sind, da die Anzahl solcher Kontrollen fünfmal höher ist als im Berichtszeitraum 2011-2012.

Belgien und Luxemburg meldeten einen höheren Anteil an ausländischen Fahrzeugen, die Gegenstand einer Unterwegskontrolle wurden, wie es bereits in den zwei vorhergehenden Berichtszeiträumen der Fall war (2011-2012 und 2009-2010)⁷. Andere Mitgliedstaaten mit erheblichem Transitverkehr meldeten eine ausgewogenere Verteilung der Kontrollen auf inländische und ausländische Fahrzeuge. Aufgrund ihrer geografischen Lage meldeten Zypern und Irland ausschließlich lokal zugelassene Fahrzeuge, und ein hoher Anteil an inländischen Fahrzeugen ist auch in Malta, Estland und Rumänien zu beobachten.

Tabelle 2: Herkunft der geprüften Fahrzeuge

Berichterstatter Mitgliedstaat (MS)	Im MS zugelassen	In einem anderen MS zugelassen	Außerhalb der EU zugelassen	Insgesamt	Fahrzeuge des MS (%)
Belgien	6 203	11 287	583	18 073	34,3 %
Bulgarien	254 651	65 752	922	321 325	79,3 %

⁷COM(2013) 303; COM(2014) 569

Berichterstattender Mitgliedstaat (MS)	Im MS zugelassen	In einem anderen MS zugelassen	Außerhalb der EU zugelassen	Insgesamt	Fahrzeuge des MS (%)
Tschechische Republik	81 711	51 945	3 325	136 981	59,7 %
Dänemark	1 748	333		2 081	84,0 %
Deutschland	989 524	541 168	70 036	1 600 728	61,8 %
Estland	1 669	20		1 689	98,8 %
Irland	12 939			12 939	100,0 %
Griechenland	14 922	1 424	470	16 816	88,7 %
Spanien	652 259	70 991		723 250	90,2 %
Frankreich*	460 918	572 841	19 933	1 053 692	43,7 %
Italien	10 153	4 576	414	15 143	67,0 %
Zypern	1 174			1 174	100,0 %
Lettland	4 196	1 711	194	6 101	68,8 %
Litauen	64 531	15 329		79 860	80,8 %
Luxemburg	125	584	17	726	17,2 %
Ungarn	164 307	52 197		216 504	75,9 %
Malta	3 968	44		4 012	98,9 %
Niederlande	4 373	4 256	231	8 860	49,4 %
Österreich	23 416	23 932	1 536	48 884	47,9 %
Polen	420 147	74 007	393 957	888 111	47,3 %
Portugal	602	29		631	95,4 %
Rumänien	7 404	516	215	8 135	91,0 %
Slowenien	3 948	1 165		5,113	77,2 %
Slowakei	11 135	5,076		16 211	68,7 %
Finnland	9 250	1 902		11 152	82,9 %
Schweden	46 059	7 468		53 527	86,0 %
Vereinigtes Königreich	174 678	118 160		292 838	59,7 %
Insgesamt	3 455 127	1 629 421	499 616	5 584 164	61,9 %

* Frankreich hat keine Daten zu den Anhängerklassen O3, O4 gemeldet

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 sehr unterschiedlich; die Spanne reicht von dem hohen Wert von **90,1 % in Estland** über lediglich **0,2 % in der Tschechischen Republik** sogar bis zu **0 % in Portugal**.

Der Anteil der im Inland zugelassenen aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge im Vergleich zu den in anderen Mitgliedstaaten zugelassenen aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeugen zeigt, dass inländische Fahrzeuge häufiger schlecht gewartet werden, während Fahrzeuge mit

Zielen im Ausland in besserem Zustand gehalten werden. Erhebliche Abweichungen sind in **Estland festzustellen, wo 90,1 % der im Inland zugelassenen Fahrzeuge aus dem Verkehr gezogen wurden und nur 45 % der in anderen Mitgliedstaaten zugelassenen Fahrzeuge.** In **Schweden** liegt diese Quote bei **82,3 % zu 39,6 %**, in **Malta** bei **48,7 % zu 13,6 %** und in **Italien** bei **44,6 % zu 26,1 %**.

Österreich meldet relativ hohe Zahlen, **die allerdings mit 55,9 % bei inländischen Fahrzeugen und 58,7 % bei ausländischen Fahrzeugen ein ausgewogenes Verhältnis aufwiesen.** Die Zahlen deuten darauf hin, dass Österreich schlecht gewartete Fahrzeuge mit höherem Erfolg gezielt kontrolliert, was die Durchführungseffizienz steigert und den Verwaltungsaufwand verringert. Einige Mitgliedstaaten wie **Estland (90,1 % zu 45 %)**, **Finnland (56 % zu 34,9 %)** oder **Italien (44,6 % zu 26,1 %)** sind bei der zielgerichteten Kontrolle inländischer Fahrzeuge erfolgreicher, während der Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge in anderen Mitgliedstaaten zeigt, dass schlecht gewartete Fahrzeuge dort mit geringerer Wahrscheinlichkeit Gegenstand einer Unterwegskontrolle werden. Ein besonders niedriger Anteil von inländischen wie ausländischen aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeugen, wie in der **Tschechischen Republik mit 0,5 % zu 0,2 %**, **Bulgarien mit 1,7 % zu 2,3 %**, **Lettland mit 0,7 % zu 1,1 %**, **Litauen mit 1 % zu 2 %** oder **den Niederlanden mit 1,2 % zu 1,3 %**, deuten auf eine eher unterentwickelte Methode zur gezielten Kontrolle von Nutzfahrzeugen hin.

Verglichen mit dem im vorherigen Berichtszeitraum verzeichneten Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge deuten die Ergebnisse auf eine beeindruckende Entwicklung der Methoden zur gezielten Kontrolle in einigen Mitgliedstaaten hin. In **Schweden** lag der gesamte Anteil **der aus dem Verkehr gezogenen** in der EU zugelassenen Fahrzeuge im Berichtszeitraum **2011-2012 bei 17,8 %**, während er im **aktuellen Berichtszeitraum bei 76,4 % liegt.** **Italien** meldete ebenfalls mit nur **12,9 %** im aktuellen Berichtszeitraum gegenüber **38,9 %** im vorherigen Berichtszeitraum eine erhebliche Verbesserung, während die Zahlen für die **Slowakei bei 22,6 % und 38 % liegen.** Allerdings weisen **die Zahlen für Rumänien** einen deutlichen Rückgang der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge aus (**von 39,9 % auf 4,3 %**), in **Luxemburg gingen die Zahlen von 58,9 % auf 4,4 % zurück.** In **Irland** ging der Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge um **37,4 %** von **43,4 % im vorherigen auf 6 % im aktuellen Berichtszeitraum** zurück, wobei zu berücksichtigen ist, dass Irland für beide Berichtszeiträume ausschließlich Kontrollen inländischer Fahrzeuge gemeldet hat. Die Gründe für den sinkenden Anteil aus dem Verkehr gezogener Fahrzeuge sind der Kommission nicht bekannt.

Der Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge in Estland (90,1 %), Schweden (82,3 %) und auf Zypern (146,4 %) zeigt mögliche Abweichungen nicht nur bei den Prüfverfahren und der Bewertung der Mängel, sondern auch bei der durch die Mitgliedstaaten für den Bericht angewendeten Aggregationsmethode. Im Fall von Zypern, wo die Zahl der gemeldeten aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge die der kontrollierten Fahrzeuge überstieg, ist davon auszugehen, dass dort, wo die Benutzung eines Fahrzeugs aufgrund mehrerer Mängel untersagt wurde, diese Mängel als mehrere aus dem Verkehr gezogene Fahrzeuge gemeldet wurden. Es sollte auch berücksichtigt werden, dass obwohl der Richtlinie zufolge „die Anzahl der kontrollierten Nutzfahrzeuge“ zu melden ist, dasselbe Fahrzeug im erfassten Berichtszeitraum mehrfach durch denselben Mitgliedstaat kontrolliert werden kann, was dazu führt, dass der Bericht tatsächlich „die Anzahl der durchgeführten Kontrollen“ angibt.

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

Berichterstattender Mitgliedstaat	Im berichterstattenden Mitgliedstaat zugelassene Fahrzeuge			In der EU zugelassene Fahrzeuge (einschließlich berichterstattender Mitgliedstaat)		
	Zahl der kontrollierten Fahrzeuge	Zahl der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge	Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge (%)	Zahl der kontrollierten Fahrzeuge	Zahl der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge	Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge (%)
Belgien	6 203	452	7,3 %	17 490	972	5,6 %
Bulgarien	254 651	4 319	1,7 %	320 403	5 804	1,8 %
Tschechische Republik	81 711	402	0,5 %	133 656	507	0,4 %
Dänemark	1 748	432	24,7 %	2 081	532	25,6 %
Deutschland	989 524	13 628	1,4 %	1 530 962	32 125	2,1 %
Estland	1 669	1 504	90,1 %	1 689	1 513	89,6 %
Irland	12 939	779	6,0 %	12 939	779	6,0 %
Griechenland	14 922	202	1,4 %	16 346	228	1,4 %
Spanien	652 259	79 872	12,2 %	723 250	83 280	11,5 %
Frankreich*	460 918	77 327	16,7 %	1 033 759	165 465	16,0 %
Italien	10 153	4 533	44,6 %	14 729	5 728	38,9 %
Zypern	1 174	1 719	146,4 %	1 174	1 719	146,4 %
Lettland	4 196	28	0,7 %	5 907	47	0,8 %
Litauen	64 531	625	1,0 %	79 860	933	1,2 %
Luxemburg	125	8	6,4 %	709	31	4,4 %
Ungarn	164 307	2 955	1,8 %	216 504	5 651	2,6 %
Malta	3 968	1 931	48,7 %	4 012	1 937	48,3 %
Niederlande	4 373	51	1,2 %	8 629	107	1,2 %
Österreich	23 416	13 078	55,9 %	47 348	27 123	57,3 %
Polen	420 147	28 697	6,8 %	494 154	29 740	6,0 %
Portugal	602	11	1,8 %	631	11	1,7 %
Rumänien	7 404	326	4,4 %	7 920	342	4,3 %
Slowenien	3 948	386	9,8 %	5,113	477	9,3 %
Slowakei	11 135	4 738	42,6 %	16 211	6 154	38,0 %
Finnland	9 250	5 177	56,0 %	11 152	5 840	52,4 %
Schweden	46 059	37 917	82,3 %	53 527	40 871	76,4 %
Vereinigtes Königreich	174 678	37 310	21,4 %	292 838	80 283	27,4 %
Insgesamt	3 455 127	319 420	9,2 %	5 084 818	499 837	9,8 %

* Frankreich hat keine Daten zu den Anhängerklassen O3, O4 gemeldet

Tabelle 4: Anteil der aus dem Verkehr gezogenen inländischen Fahrzeuge im Vergleich zu anderen kontrollierten EU-Fahrzeugen

Berichterstattender Mitgliedstaat	Im berichterstattenden Mitgliedstaat zugelassene Fahrzeuge			In der EU zugelassene Fahrzeuge (ohne berichterstattenden Mitgliedstaat)		
	Zahl der kontrollierten Fahrzeuge	Zahl der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge	Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge (%)	Zahl der kontrollierten Fahrzeuge	Zahl der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge	Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge (%)
Belgien	6 203	452	7,3 %	11 287	520	4,6 %
Bulgarien	254 651	4 319	1,7 %	65 752	1 485	2,3 %
Tschechische Republik	81 711	402	0,5 %	51 945	105	0,2 %
Dänemark	1 748	432	24,7 %	333	100	30,0 %
Deutschland	989 524	13 628	1,4 %	541 438	18 497	3,4 %
Estland	1 669	1 504	90,1 %	20	9	45,0 %
Irland	12 939	779	6,0 %	0	0	n. z.
Griechenland	14 922	202	1,4 %	1 424	26	1,8 %
Spanien	652 259	79 872	12,2 %	70 991	3 408	4,8 %
Frankreich*	460 918	77 327	16,7 %	572 841	88 138	15,4 %
Italien	10 153	4 533	44,6 %	4 576	1 195	26,1 %
Zypern	1 174	1 719	146,4 %	0	0	n. z.
Lettland	4 196	28	0,7 %	1 711	19	1,1 %
Litauen	64 531	625	1,0 %	15 329	308	2,0 %
Luxemburg	125	8	6,4 %	584	23	3,9 %
Ungarn	164 307	2 955	1,8 %	52 197	2 696	5,2 %
Malta	3 968	1 931	48,7 %	44	6	13,6 %
Niederlande	4 373	51	1,2 %	4 256	56	1,3 %
Österreich	23 416	13 078	55,9 %	23 932	14 045	58,7 %
Polen	420 147	28 697	6,8 %	74 007	1 043	1,4 %
Portugal	602	11	1,8 %	29	0	0,0 %
Rumänien	7 404	326	4,4 %	516	16	3,1 %
Slowenien	3 948	386	9,8 %	1 165	91	7,8 %
Slowakei	11 135	4 738	42,6 %	5,076	1 416	27,9 %
Finnland	9 250	5 177	56,0 %	1 902	663	34,9 %
Schweden	46 059	37 917	82,3 %	7 468	2 954	39,6 %
Vereinigtes Königreich	174 678	37 310	21,4 %	118 160	42 973	36,4 %
Insgesamt	3 455 127	319 420	9,2 %	2 743 970	286 642	10,4 %

* Frankreich hat keine Daten zu den Anhängerklassen O3, O4 gemeldet

5.3. Arten von Mängeln und Daten nach Mitgliedstaaten

Anhang I zeigt den Anteil der Mängel, die bei den durch denselben Mitgliedstaat durchgeführten Kontrollen festgestellt wurden.

Die am häufigsten bei den Kontrollen festgestellten Mängel betreffen die Verkehrstauglichkeit von:

- Lichtanlage und Elektrik (20,9 %);
- Achsen, Rädern, Reifen, Aufhängung (20,6 %);
- Bremsanlage (18,8 %); und
- Sonstigen Geräten einschließlich Fahrtenschreiber und Geschwindigkeitsbegrenzer (17,4 %).

Innerhalb der verschiedenen Kategorien von Prüfpunkten wurden erhebliche Unterschiede bei den Mängelquoten gemeldet. Die Ursache hierfür könnte in den unterschiedlichen von den Mitgliedstaaten angewendeten Prüfverfahren sowie in der Schwerpunktsetzung auf bestimmte Prüfpunkte während der Kontrolle liegen. Das Inkrafttreten von Richtlinie 2014/47/EU wird zu einer größeren Einheitlichkeit bezüglich der Prüfverfahren, der Mängelbewertung und der Verwendung von Prüfgeräten für detailliertere technische Unterwegskontrollen führen.

Verglichen mit den Zahlen des vorherigen Berichtszeitraums zeigt sich eine bemerkenswerte Reduktion der Mängel, die bei der **Lichtanlage und der Elektrik** festgestellt wurden (von 47 % auf 20,9 %). Bei genauerer Prüfung der Zahlen sind jedoch einige Auffälligkeiten festzustellen. Bei 47,3 % der Kontrollen in Schweden und bei 45,4 % der Kontrollen in Portugal wurden Mängel der Lichtanlage und der Elektrik festgestellt. Im vorherigen Berichtszeitraum hatten diese Mitgliedstaaten nahezu dieselben Quoten gemeldet (Schweden 49 %, Portugal 50,7 %).

Mängel der **Bremsanlage** scheinen am häufigsten durch Behörden in Dänemark (46,7 %), im Vereinigten Königreich (34,3 %) und Polen (31,8 %) entdeckt zu werden. Demgegenüber stellte Griechenland bei 1,6 % der Fahrzeuge und Estland und Luxemburg bei 2,9 % der Fahrzeuge Mängel in diesem Bereich fest, Spanien fand dagegen gar keine (0 %).

Bei **Emissionen und Flüssigkeitsverlusten** – die nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern potenziell auch die Umwelt gefährden – wurde nach einem Rückgang von 3,1 % im vorigen Berichtszeitraum (von 4,1 % auf 1,0 %) ein Anstieg von 3,2 % (4,2 %) gemeldet. Fahrzeuge mit Mängeln in diesem Bereich wurden am häufigsten in Litauen (14,6 %) und auf Zypern (10,6 %) kontrolliert. In dem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass Zypern in diesem Berichtszeitraum ausschließlich inländische Fahrzeuge kontrolliert hat.

Anhang I zeigt weitere Ergebnisse der Kontrollen und der durch den kontrollierenden Mitgliedstaat entdeckten Mängel.

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 IV dieses Berichts enthält einen Überblick über die Zahl der in den Mitgliedstaaten kontrollierten Fahrzeuge, aufgeschlüsselt nach den Zulassungsländern, und den Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge.

5.4. Aus dem Verkehr gezogene Fahrzeuge nach Fahrzeugklassen und nach Zulassungsmitgliedstaat

Anhang II zeigt, wie häufig bei Fahrzeugen aus einem bestimmten Mitgliedstaat festgestellte Mängel dazu führten, dass die Fahrzeuge aus dem Verkehr gezogen wurden. Bei Betrachtung der einzelnen Fahrzeugklassen zeigt sich, dass schwere Lastkraftwagen (Klasse N3) bei insgesamt 13,6 % der Kontrollen und somit am häufigsten aus dem Verkehr gezogen wurden. Anhänger der Fahrzeugklasse O3 wiesen die niedrigste Mängelquote auf (6,8 %). Es ist herauszustreichen, dass auf Fahrzeuge der nicht näher spezifizierten „Anderen Fahrzeugklasse“ 22,2 % der schweren Mängel entfielen, die es nötig machten, das Fahrzeug aus dem Verkehr zu ziehen. Bei den kontrollierten Fahrzeugen, die unter diese Klasse fallen, handelt es sich üblicherweise um landwirtschaftliche Fahrzeuge, leichte Anhänger(O1, O2) oder leichte Nutzfahrzeuge (N1). Durch Richtlinie 2014/47/EU wird die Kontrolle schneller Zugmaschinen (T5) vorgeschrieben, wenn diese vorwiegend auf öffentlichen Straßen für den gewerblichen Güterkraftverkehr eingesetzt werden.

Die Gesamtzahl der durch die Mitgliedstaaten aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge zeigt, dass bei schwedischen (80,9 %) und finnischen (53,2 %) Fahrzeugen am häufigsten schwere Mängel entdeckt wurden, während dies bei griechischen (2,2 %) und lettischen (2,8 %) Fahrzeugen nur selten der Fall war. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass von den 47 046 an schwedischen Fahrzeugen vorgenommenen Kontrollen 46 059 (97,9 %) durch die schwedischen Behörden erfolgten, während von den 10 573 Kontrollen an finnischen Fahrzeugen 9 520 (90 %) in Finnland durchgeführt wurden. Auf der anderen Seite wurden über ganz Europa verteilt 29 360 griechische Fahrzeuge kontrolliert und 50,8 % (14 922) dieser Kontrollen erfolgten in Griechenland, während demgegenüber lettische Fahrzeuge in 80 % der Fälle durch andere Mitgliedstaaten kontrolliert wurden (20 955 kontrollierte Fahrzeuge, 4 196 davon durch Lettland).

Einerseits zeigen die anhand von Tabelle 4 interpretierten Zahlen in Anhang II, die Fahrzeuge welcher Mitgliedstaaten in anderen Mitgliedstaaten genutzt und somit auch häufiger dort kontrolliert werden. Andererseits könnte der besonders hohe Anteil aus dem Verkehr gezogener inländischer Fahrzeuge auch durch die unterschiedlichen Prüfverfahren und die unterschiedliche Bewertung der Mängel bedingt sein. Bezüglich des letzten Punktes wird Richtlinie 2014/47/EU zu einer größeren Einheitlichkeit nicht nur der Prüfverfahren, sondern auch der Mängelbewertung und der Verwendung von Prüfgeräten für detailliertere technische Kontrollen führen.

Weitere Details zu den Fahrzeugklassen nach Zulassungsmitgliedstaat sind in Anhang II enthalten. Anhang III zeigt die Details für die einzelnen Fahrzeugklassen anhand der kontrollierenden Mitgliedstaaten.

6. ARTEN VON SANKTIONEN

In der Richtlinie werden keine Sanktionen für festgestellte Verstöße festgelegt. 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 derer das Fahrzeug aus dem Verkehr gezogen 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. In diesen Fällen ist jedoch keine Berichterstattung erforderlich.

7. ZUSAMMENFASSENDE SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Mitgliedstaaten sind ihrer Berichtspflicht stärker nachgekommen, auch wenn die Frist in vielen Fällen trotz des Anfang März 2015 durch die Kommission versandten Informationsschreibens erneut nicht eingehalten wurde. In manchen Fällen wurde der Bericht erst in Folge von Diskussionen zwischen der Kommission und den Behörden der betreffenden Mitgliedstaaten geliefert. In den meisten Fällen nutzten die Mitgliedstaaten das von der Kommission empfohlene elektronische Standardformat, um ihren Bericht einzureichen. Im Fall von Frankreich und Deutschland stellte sich durch Klärungsversuche heraus, dass die Berichte nicht geliefert werden konnten, da diese Mitgliedstaaten die Anforderungen der Richtlinie nicht vollständig befolgten.

Aus diesem Bericht lassen sich mehrere Schlussfolgerungen auf Unterwegskontrollen von Nutzfahrzeugen, die in der EU am Straßenverkehr teilnehmen, ziehen.

Es ist eine bemerkenswerte Veränderung gegenüber dem vorherigen Berichtszeitraum, dass 2013-2014 **2 561 820 Kontrollen weniger** durchgeführt wurden, was einem **Rückgang von 31,5 % entspricht**. Dies könnte sich dadurch erklären, dass die Kontrollen effizienter auf möglicherweise mangelbehaftete Fahrzeuge abzielten, oder dadurch, dass die Mitgliedstaaten weniger Ressourcen für Unterwegskontrollen bereitstellten.

Der Anteil inländischer Fahrzeuge an der Gesamtzahl der kontrollierten Fahrzeuge variiert darüber hinaus stark zwischen den Mitgliedstaaten. Daher sollten weitere Anstrengungen unternommen werden, um ein ausgewogeneres Verhältnis der Kontrollen sicherzustellen. So wurden beispielsweise in Belgien und Luxemburg in weniger als 40 % der Fälle inländische

Fahrzeuge kontrolliert, während andere Transitmitgliedstaaten hier ein ausgewogeneres Verhältnis aufweisen.

Der Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge im Verhältnis zu allen kontrollierten Fahrzeugen zeigt erhebliche Abweichungen, von 0,4 % in der Tschechischen Republik und 0,8 % in Lettland bis zu über 89,6 % in Estland und 76,4 % in Schweden. Die gemeldeten Zahlen deuten darauf hin, dass sich die Wirksamkeit technischer Unterwegskontrollen durch zielgerichtetere Kontrollen verbessern lässt. Der Zeitverlust der Transportunternehmen und der Verwaltungsaufwand sowohl für die Transportunternehmen als auch für die vollziehenden Behörden könnten durch zielgerichtetere Kontrollen ebenfalls gemindert werden. Ab 2018 wird die neue Richtlinie 2014/47/EU über die Unterwegskontrolle von den Mitgliedstaaten verlangen, ihre Prüfsysteme anzupassen und anstelle rein zufälliger Kontrollen einen stärker zielgerichteten Ansatz zu verfolgen.

Die am häufigsten bei den Kontrollen festgestellten Mängel betreffen die Verkehrstauglichkeit von Lichtanlage, Rädern, Reifen und Bremsanlage. Es sind allerdings in den Mitgliedstaaten starke Abweichungen bei den entsprechenden Mängelquoten festzustellen. Die Europäische Kommission fordert die Mitgliedstaaten auf, besonders auf die nach wie vor problematischsten Mängelkategorien zu achten und die von ihnen verwendeten Prüfverfahren entsprechend anzupassen.