



Brüssel, den 24. April 2025
(OR. en)

8259/25

Interinstitutionelles Dossier:
2025/0096(COD)

TRANS 146
CODEC 473
IA 31

VORSCHLAG

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	24. April 2025
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2025) 179 final
Betr.:	Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge und die in den nationalen Fahrzeugregistern erfassten Zulassungsdaten von Fahrzeugen sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2025) 179 final.

Anl.: COM(2025) 179 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 24.4.2025

COM(2025) 179 final

2025/0096 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

**über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge und die in den nationalen Fahrzeugregistern
erfassten Zulassungsdaten von Fahrzeugen sowie zur Aufhebung der Richtlinie
1999/37/EG des Rates**

{SEC(2025) 119 final} - {SWD(2025) 96 final} - {SWD(2025) 97 final} -
{SWD(2025) 98 final} - {SWD(2025) 99 final}

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Die vorliegende Begründung ist dem Vorschlag für eine Richtlinie zur Aufhebung und Ersetzung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge⁽¹⁾ beigefügt.

Der Straßenverkehr spielt eine entscheidende Rolle dabei, Unternehmen und Verbraucher in der gesamten Union zu vernetzen, den Handel zu erleichtern sowie das Wirtschaftswachstum und die Beschäftigung zu fördern. Gleichzeitig ist er jedoch auch eine Ursache für Probleme wie Verkehrsunfälle und Luftverschmutzung.

Verkehrsunfälle zählen zu den gravierendsten Auswirkungen des Straßenverkehrs und verursachen erhebliche Kosten für die Gesellschaft. Die Hauptursachen für Verkehrsunfälle sind Geschwindigkeitsüberschreitungen, Fahren unter Alkohol- oder Drogeneinfluss, Ablenkung beim Fahren sowie verschiedene Fahrerfehler (z. B. Fehleinschätzung von Situationen oder Fahren bei Müdigkeit). Darüber hinaus tragen auch ein schlechter Zustand oder eine schlechte Gestaltung der Infrastruktur (glatte Fahrbahnen, unzureichende Markierungen und mangelhafte Instandhaltung) zur Entstehung von Verkehrsunfällen bei. Aufgrund der EU-Typgenehmigungsvorschriften und eines gut entwickelten Systems technischer Prüfungen während der gesamten Lebensdauer eines Fahrzeugs ist nur ein geringer Anteil der Straßenverkehrsunfälle in der EU auf Fahrzeugmängel zurückzuführen. Nichtsdestotrotz besteht dieser vermeidbare Anteil an durch Fahrzeugmängel verursachten Straßenverkehrsunfällen weiterhin. Im Rahmen des Safe-System-Ansatzes sind Maßnahmen bezüglich dieser Umstände erforderlich – unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die verschiedenen Komponenten des Gesamtsystems, einschließlich Verkehrsteilnehmer, Fahrzeuge, Infrastruktur und Notfalleinsätze, gemeinsam als Einheit wirken⁽²⁾.

Diese Initiative baut auf dem Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit von 2014 auf, das aus den nachstehend beschriebenen drei Richtlinien besteht.

Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über die regelmäßige technische Überwachung⁽³⁾, gemäß derer auf öffentlichen Straßen genutzte Fahrzeuge regelmäßig geprüft werden müssen, um die Einhaltung einer Reihe von Mindestanforderungen zu gewährleisten. Sie gilt für alle Personenkraftwagen, leichten Nutzfahrzeuge, Lastkraftwagen, Busse, schweren Anhänger und schnelleren Zugmaschinen sowie seit Januar 2022 für größere zwei- oder dreirädrige und vierrädrige Fahrzeuge.

Richtlinie 2014/47/EU⁽⁴⁾ des Europäischen Parlaments und des Rates über die technische Unterwegskontrolle, mit der ein ähnliches Ziel verfolgt wird wie mit der Richtlinie

⁽¹⁾ ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>

⁽²⁾ Europäische Kommission (2020), Generaldirektion Mobilität und Verkehr, Nächste Schritte auf dem Weg zur „Vision Null Straßenverkehrstote“ – EU-Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit im Zeitraum 2021 bis 2030, Amt für Veröffentlichungen, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/391271>.

⁽³⁾ Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>).

⁽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, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 134, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/47/oj>).

2014/45/EU, die jedoch auf technische Unterwegskontrollen bei schweren Personen- und Lastkraftwagen sowie bei deren Anhängern ausgerichtet ist.

Richtlinie 2014/46/EU des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁵⁾ über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge.

Mit dem Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit von 2014 wurden die Sicherheits- und Umwelanforderungen – im Einklang mit den jeweiligen EU-Typgenehmigungsverordnungen⁽⁶⁾ für Kraftfahrzeuge – ergänzt, die Fahrzeuge für die Teilnahme am Straßenverkehr erfüllen müssen. In diesen Verordnungen sind auch die Anforderungen für die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen festgelegt. Der Fokus des Pakets zur Verkehrs- und Betriebssicherheit ist jedoch auf andere Aspekte gerichtet. Während mit den Vorschriften über die Marktüberwachung sichergestellt werden soll, dass Fahrzeuge die jeweiligen Typgenehmigungsanforderungen beim Inverkehrbringen und für einen begrenzten Zeitraum danach weiterhin erfüllen, und der Schwerpunkt auf die Verantwortlichkeiten des Herstellers gelegt wird, soll mit dem Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit insbesondere sichergestellt werden, dass die Mindestanforderungen während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeugs durch die Eigentümer aufrechterhalten werden. Darüber hinaus ist im Rahmen der Marktüberwachung lediglich eine begrenzte Anzahl von Fahrzeugen pro Modell zu prüfen, wohingegen regelmäßige technische Prüfungen bei nahezu allen zugelassenen Fahrzeugen durchgeführt werden müssen. Das Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit ergänzt daher die Rechtsvorschriften zur Marktüberwachung, indem die Straßenverkehrssicherheit und die Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge während ihrer Lebensdauer gewährleistet werden.

Dennoch verkehren nach wie vor unsichere Fahrzeuge auf den Straßen der EU – und dies trotz der Überarbeitung des Pakets zur Verkehrs- und Betriebssicherheit im Jahre 2014, weiterer einschlägiger EU-Rechtsvorschriften sowie der Fortschritte in der Fahrzeugtechnik, auch im Bereich aktiver Sicherheitssysteme und intelligenter Fahrerassistenzsysteme in Neufahrzeugen. Die im Rahmen des Pakets zur Verkehrs- und Betriebssicherheit von 2014 angenommenen Richtlinien leisten keinen hinreichenden Beitrag zur wirksamen Durchsetzung der Vorschriften über den grenzüberschreitenden Verkehr und den Handel mit Fahrzeugen in der EU.

In der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität⁽⁷⁾ wurden Anpassungen des Rechtsrahmens für die Verkehrs- und Betriebssicherheit gefordert, um die Einhaltung der Emissions- und Sicherheitsnormen über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs sicherzustellen und so zum EU-Politikrahmen für die Straßenverkehrssicherheit 2021–2030⁽⁸⁾ beizutragen und die Ziele des europäischen Grünen Deals zu unterstützen.

Ziel dieser Initiative ist es, die Straßenverkehrssicherheit in der EU weiter zu verbessern, zu einer nachhaltigen Mobilität beizutragen und den freien Personen- und Warenverkehr in der EU zu erleichtern. Was insbesondere den Rechtsrahmen für Fahrzeugzulassungsdokumente und Fahrzeugzulassungsdaten angeht, so muss das Potenzial des Rahmens für die Verkehrs- und Betriebssicherheit voll ausgeschöpft werden, indem die elektronische Speicherung und der Austausch einschlägiger Fahrzeugidentifizierungs- und Statusdaten verbessert wird,

⁽⁵⁾ Richtlinie 2014/46/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 zur Änderung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 129, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/46/oj>).

⁽⁶⁾ Siehe z. B. <https://eur-lex.europa.eu/DE/legal-content/summary/eu-approval-and-market-surveillance-measures-for-motor-vehicles-and-their-trailers.html>.

⁽⁷⁾ COM(2020) 789 final, EUR-Lex – 52020DC0789 – DE – EUR-Lex (europa.eu).

⁽⁸⁾ https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0001.02/DOC_2&format=PDF

womit zugleich der mangelnden Verfügbarkeit dieser Daten begegnet und die gegenseitige Anerkennung durch die Durchsetzungsbehörden gefördert wird. Genauere Statusdaten (z. B. Kilometerstand) und der Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten werden auch dazu beitragen, Fahrzeuge mit manipulierten Kilometerzählern effizienter zu identifizieren.

Ausführlichere Informationen darüber, wie diese Ziele und die damit zusammenhängenden Probleme im Rahmen der Initiative angegangen werden, sind Kapitel 3 zu entnehmen.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Bereich**

Die vorgeschlagene Überarbeitung des Pakets zur Verkehrs- und Betriebssicherheit, insbesondere des EU-Rechtsrahmens für Fahrzeugzulassungsdokumente, steht im Einklang mit den Zielen des **EU-Politikrahmens für die Straßenverkehrssicherheit**. Durch Verringerung der Zahl der Unfälle wird es dazu beitragen, das Ziel von 50 % weniger Toten und Schwerverletzten bis 2030 zu erreichen. Bei der vorgeschlagenen Überarbeitung wird außerdem eine Angleichung an die im Rahmen des Pakets zur Straßenverkehrssicherheit angenommenen Richtlinien gewährleistet, d. h. an den **Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über den Führerschein⁽⁹⁾** und die **Richtlinie (EU) 2024/3237 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte⁽¹⁰⁾**. Die genannten Richtlinien enthalten Vorschriften für Fahrzeugzulassungsdokumente, die mögliche künftige Digitalisierung von Dokumenten und den Austausch fahrzeugbezogener Informationen zwischen den Mitgliedstaaten zum Zwecke der Durchsetzung. Der Vorschlag steht auch im Einklang mit den Anforderungen an **Rechtsvorschriften für Altfahrzeuge**, da den Zulassungsbehörden anderer Mitgliedstaaten elektronisch Zugang zu Daten gewährt wird und neue Daten, auch zu Altfahrzeugen, in das Fahrzeugregister aufgenommen werden.

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Die Überarbeitung des Pakets zur Verkehrs- und Betriebssicherheit, insbesondere des EU-Rechtsrahmens für Fahrzeugzulassungsdokumente, steht im Einklang mit der **Verordnung über die Einrichtung eines einheitlichen digitalen Zugangstors⁽¹¹⁾**, indem der Online-Zugang zu fahrzeugbezogenen Informationen, zu den einschlägigen Verwaltungsverfahren sowie zu Hilfs- und Problemlösungsdiensten erleichtert wird. Sie trägt auch zu den Zielen der **EU-Datenstrategie** für die Entwicklung europäischer Datenräume für öffentliche Verwaltungen bei, die die Durchsetzung der Rechtsvorschriften, auch im Bereich Straßenverkehrssicherheit und Umwelt, unterstützen können. Die Vorschriften über den Schutz personenbezogener Daten, insbesondere die Verordnung (EU) 2016/679 des

⁽⁹⁾ Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über den Führerschein, zur Änderung der Richtlinie (EU) 2022/2561 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) 2018/1724 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EU) Nr. 383/2012 der Kommission (COM/2023/127 final).

⁽¹⁰⁾ COM(2023) 127 und COM(2023) 126 final, https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/european-commission-proposes-updated-requirements-driving-licences-and-better-cross-border-2023-03-01_en?prefLang=de.

⁽¹¹⁾ Verordnung (EU) 2018/1724 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 2. Oktober 2018 über die Einrichtung eines einheitlichen digitalen Zugangstors zu Informationen, Verfahren, Hilfs- und Problemlösungsdiensten und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1024/2012 (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 1, <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1724/oj>).

Europäischen Parlaments und des Rates (Datenschutz-Grundverordnung)⁽¹²⁾, werden auch für den Austausch von Informationen über Zulassungsbescheinigungen für Fahrzeuge und Prüfbescheinigungen sowie damit zusammenhängende Fahrzeugzulassungsdaten gelten.

Die Initiative steht im Einklang mit der Verordnung (EU) 2023/2854 des Europäischen Parlaments und des Rates (**Datenverordnung**)⁽¹³⁾, mit der die einschlägigen Datensätze standardisiert werden und der wirksame, diskriminierungsfreie und sichere Zugang für Folgemarkt- und Mobilitätsdienste gewährleistet wird.

Auch die **EU-Rechtsvorschriften zur Mauterhebung**⁽¹⁴⁾ sind auf die harmonisierten Unionscodes gestützt, die derzeit in der Richtlinie 1999/37/EG festgelegt sind und zuletzt im Rahmen der Überarbeitung der Vorschriften über Straßenbenutzungsgebühren (Eurovignetten-Richtlinie⁽¹⁵⁾) (leicht) geändert wurden.

Im **EU-Beschluss über das Politikprogramm 2030 für die digitale Dekade**⁽¹⁶⁾ ist festgelegt, dass das Europäische Parlament, der Rat, die Kommission und die Mitgliedstaaten zusammenarbeiten sollten, um die Digitalziele in der EU bis 2030 zu erreichen. Eines der Ziele betrifft die Digitalisierung öffentlicher Dienste: 100 % der wichtigsten öffentlichen Dienste sollten online verfügbar sein, und Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen in der EU sollten bei Bedarf in der Lage sein, sich online an öffentliche Verwaltungen wenden zu können.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

• Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage des Vorschlags ist Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV). Gemäß Artikel 91 Absatz 1 Buchstabe c AEUV ist die EU im Bereich des Verkehrs für die Festlegung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, einschließlich der Straßenverkehrssicherheit, zuständig.

• Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)

Die EU verfügt gemäß der derzeit geltenden Richtlinie 1999/37/EG bereits über Zuständigkeiten im Bereich der Fahrzeugzulassungsdokumente und Fahrzeugzulassungsdaten. Seit der Einführung der genannten Richtlinie sind in diesem Bereich verschiedene Maßnahmen auf EU-Ebene umgesetzt worden. Die letzten Änderungen ergaben sich aus der Annahme des Pakets zur Verkehrs- und Betriebssicherheit im Jahr 2014

⁽¹²⁾ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

⁽¹³⁾ Verordnung (EU) 2023/2854 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2023 über harmonisierte Vorschriften für einen fairen Datenzugang und eine faire Datennutzung sowie zur Änderung der Verordnung (EU) 2017/2394 und der Richtlinie (EU) 2020/1828 (ABl. L 2023/2854 vom 22.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2854/oj>).

⁽¹⁴⁾ Richtlinie (EU) 2019/520 über die Interoperabilität elektronischer Mautsysteme und die Erleichterung des grenzüberschreitenden Informationsaustauschs über die Nichtzahlung von Straßenbenutzungsgebühren in der Union (ABl. L 91 vom 29.3.2019, S. 45, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

⁽¹⁵⁾ Richtlinie (EU) 2022/362 zur Änderung der Richtlinien 1999/62/EG, 1999/37/EG und (EU) 2019/520 hinsichtlich der Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch Fahrzeuge (ABl. L 69 vom 4.3.2022, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

⁽¹⁶⁾ Beschluss (EU) 2022/2481 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 über die Aufstellung des Politikprogramms 2030 für die digitale Dekade (ABl. L 323 vom 19.12.2022, S. 4, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2022/2481/oj>).

und bestimmten Änderungen von Unionscodes durch die Richtlinie (EU) 2022/362. Die neuen Vorschriften, die mit diesem Vorschlag eingeführt werden sollen, fallen in den Zuständigkeitsbereich, der der Union nach Artikel 91 Absatz 1 AEUV übertragen wurde, und können angesichts ihres Zusammenhangs mit dem bereits bestehenden Rahmen für Fahrzeugzulassungsdokumente, Zulassungsdaten und die Verkehrs- und Betriebssicherheit nur auf EU-Ebene in angemessener Weise verwirklicht werden.

Angesichts des grenzüberschreitenden Aspekts des Straßenverkehrs und der Automobilindustrie ist es deutlich wirksamer und effizienter, Probleme auf EU-Ebene statt auf nationaler Ebene anzugehen. Bislang unterscheiden sich die nationalen Vorgehensweisen, doch sind ein bestimmtes Mindestmaß an Harmonisierung bei der Zulassung von Fahrzeugen und gemeinsame Lösungen für den Austausch von Fahrzeugdaten zwischen den Mitgliedstaaten wirksamer als mehrere unkoordinierte nationale Lösungen. Die Koordinierung der Bedingungen für den Zugang zu und den Austausch von Fahrzeugdaten auf EU-Ebene wird nicht nur effizienter sein als bilaterale Vereinbarungen und Verhandlungen mit einzelnen Herstellern, sondern auch gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den Mitgliedstaaten schaffen.

Bei den nationalen Behörden und Experten aus der Industrie herrscht weitgehend Einigkeit darüber, dass die geltende Richtlinie nicht mehr im Einklang mit den jüngsten regulatorischen und technischen Entwicklungen steht. Ohne ein Tätigwerden der EU würden unterschiedliche bruchstückhafte Lösungen angewendet werden, was zu noch größeren Unterschieden bei der Sicherheit und Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen als heute führen würde. Dadurch könnten der Binnenmarkt verzerrt werden und weitere Hindernisse für die Freizügigkeit entstehen. Mit der Initiative wird daher an den sicherheits- und umweltschutzbezogenen Bedürfnissen angesetzt, die für die Union von Bedeutung sind.

- **Verhältnismäßigkeit**

Entsprechend dem in Artikel 5 Absatz 4 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gehen die in diesem Vorschlag vorgesehenen Maßnahmen nicht über das für die Erreichung der Ziele der Verträge – die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern, eine nachhaltige Mobilität zu fördern und freien Personen- und Warenverkehrs in der EU erleichtern – erforderliche Maß hinaus.

Der Geltungsbereich des Vorschlags ist grundsätzlich auf jene Aspekte beschränkt, die am wirksamsten auf EU-Ebene umgesetzt werden können, um Fahrzeugzulassungsdokumente zu harmonisieren und gemeinsame Lösungen für einen effizienten Austausch von bzw. Zugang zu Fahrzeugdaten zu finden.

Durch die Wahl einer Richtlinie können die Ziele erreicht werden, indem der nächste logische Schritt im Prozess der allmählichen Harmonisierung in diesem Bereich getan wird. Zudem wird den Mitgliedstaaten ausreichend Handlungsspielraum eingeräumt, um die Änderungen entsprechend ihren spezifischen nationalen Gegebenheiten umzusetzen. Durch die Festlegung von Mindestanforderungen anstelle eines einförmigen Ansatzes wird der Industrie ein Rahmen geboten, um die effizientesten technischen Lösungen entwickeln zu können, die in diesem sich ständig weiterentwickelnden Bereich unerlässlich sind.

- **Wahl des Instruments**

Zur Gewährleistung eindeutiger und kohärenter Rechtsvorschriften ist eine vollständige Überarbeitung der Richtlinie 1999/37/EG in Form ihrer Aufhebung und Ersetzung am sinnvollsten, da sie veraltet ist und keine Neufassung erfolgte.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

• Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften

Im Jahr 2023 bewertete die Kommission das Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit von 2014 als Ganzes im Hinblick auf Relevanz, EU-Mehrwert, Einheitlichkeit, Wirksamkeit und Effizienz. Aus der Bewertung ging hervor, dass das Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit die angestrebten Ziele nur teilweise erreichte, jedoch insbesondere zur Verbesserung der Straßenverkehrssicherheit und zur Verringerung der Luftschadstoffemissionen aus dem Straßenverkehr beigetragen hat. Defekte Fahrzeuge können dennoch weiterhin unentdeckt bleiben, da manche Fahrzeugkategorien in einigen Mitgliedstaaten keinen regelmäßigen technischen Prüfungen (periodic technical inspections, PTI) oder technischen Unterwegskontrollen (roadside inspections, RSI) unterliegen oder weil die Häufigkeit oder der Umfang der Prüfungen nicht an die höheren Sicherheits- und Umweltrisiken dieser Fahrzeuge angepasst sind. Die im derzeitigen Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit festgestellten Schwachstellen erfordern eine Anpassung der Richtlinien, um sowohl den aktuellen Anforderungen als auch künftigen Herausforderungen gerecht zu werden.

Die Schlussfolgerungen der Bewertung werden nachstehend beschrieben.

1. Das Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit ist nicht an die neueste Technik wie fortschrittliche Fahrerassistenzsysteme und elektronische Sicherheitsmerkmale angepasst. Es fehlen spezifische Prüfprotokolle zur Gewährleistung der Konformität und Wartung von Elektro-, Hybrid- und Wasserstofffahrzeugen, einschließlich Software-Aktualisierungen. Eine Aktualisierung der technischen Prüfungen ist erforderlich, um wichtige sicherheitsbezogene Daten effizient zu erfassen und neue Sensoren und Ausstattungen zu überwachen.
2. Hinsichtlich der Emissionen müssen einige Prüfverfahren und Geräte im Rahmen der regelmäßigen technischen Prüfungen angepasst werden, da diese bei modernen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor Emissionsmängel nicht mehr zuverlässig erfassen können. Mit der Prüfung der Abgastrübung können Dieselfahrzeuge mit defekten Partikelfiltern oder einem manipulierten Katalysator, die zu hohen Partikel- (PN) und Stickoxidemissionen (NO_x) führen, nicht erkannt werden, da die Prüfung veraltet ist. Stattdessen sollten PN- und NO_x-Messungen vorgenommen werden, um neuere Diesel- und Benzinfahrzeuge auf Defekte und Manipulationen an ihren Abgasnachbehandlungssystemen zu überprüfen.
3. Der derzeitige Rahmen für den Informationsaustausch über Testergebnisse zwischen den Mitgliedstaaten hat sich bislang als nicht wirksam erwiesen. Zwar wurde in den Rechtsvorschriften auf die Möglichkeit eines elektronischen Datenaustauschs zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten verwiesen, dieser wurde jedoch bislang nicht in allen Mitgliedstaaten eingeführt. Auch wenn die Zulassung von Fahrzeugen aus anderen Mitgliedstaaten und dem Europäischen Wirtschaftsraum durch die Harmonisierung der Zulassungsdokumente erleichtert wurde, besteht noch immer Verbesserungsbedarf beim Datenaustausch sowie beim Digitalisierungsprozess. Die erneute Zulassung kann sich nach wie vor als sehr mühselig erweisen, und hinsichtlich der gegenseitigen Anerkennung regelmäßiger technischer Prüfungen zwischen den Mitgliedstaaten besteht weiterhin Verbesserungspotenzial.
4. Im Rahmen des Pakets zur Verkehrs- und Betriebssicherheit sollten die Vorteile des digitalen Datenaustauschs besser genutzt und die Fahrzeugdokumente stärker harmonisiert werden, um den Verwaltungsaufwand und die Kosten zu verringern. Darüber hinaus könnten

digitale Zulassungsdokumente für Fahrzeuge die Digitalisierung der Fahrzeugzulassungs- und Datenspeicherungsprozesse weiter erleichtern und dazu beitragen, die Kosten zu senken.

5. Die Kohärenz zwischen dem Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit und einschlägigen EU-Instrumenten könnte verbessert werden, indem sicherheitsrelevante Fahrzeugdaten und die damit verbundenen Verantwortlichkeiten der Hersteller über den gesamten Lebenszyklus des Fahrzeugs hinweg standardisiert werden. Die Klärung der Zuständigkeiten sowie die Verpflichtung zur Bereitstellung einschlägiger Informationen für regelmäßige technische Prüfungen in allen Mitgliedstaaten könnten die Unsicherheiten und die Zeitaufwand für die Informationsbeschaffung verringern und dadurch die Genauigkeit und Effizienz der Prüfungen insgesamt verbessern. Das Paket zur Verkehrs- und Betriebssicherheit sollte zudem besser mit der Verordnung (EU) Nr. 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁷⁾ in Einklang gebracht werden.

- **Konsultation der Interessenträger**

Mit den Konsultationen wurden zwei Ziele verfolgt. Das erste bestand darin, den Beitrag des Pakets zur Verkehrs- und Betriebssicherheit als Ganzes anhand der fünf Bewertungskriterien zu bewerten, mögliche Probleme im Zusammenhang mit dem bestehenden Rechtsrahmen zu ermitteln und – auf dieser Grundlage – Schlussfolgerungen für künftige Maßnahmen zu ziehen. Das zweite bestand darin, mit den Interessenträgern zusammenzuarbeiten, um das Verständnis der Kommission in Bezug auf die vorliegenden Fragen zu validieren, eine Liste möglicher politischer Maßnahmen zu erstellen und deren voraussichtliche Auswirkungen auf die verschiedenen Kategorien von Interessenträgern zu bewerten. Im Rahmen der Konsultationen wurden zudem Erkenntnisse darüber gesammelt, welche Kosten und welcher Nutzen der in Betracht gezogenen politischen Maßnahmen zu erwarten sind. Sie haben dazu beitragen, Lücken in der Interventionslogik oder Bereiche, die weitere Aufmerksamkeit erfordern, zu ermitteln. Die Konsultationen umfassten öffentliche Konsultationen (über eine Folgenabschätzung in der Anfangsphase und eine öffentliche Konsultation, die auf der Kommissionswebsite „Ihre Meinung zählt“ veröffentlicht wurde) sowie gezielte Konsultationen, einschließlich Umfragen und Befragungen. Die gezielten Konsultationen wurden während des gesamten Bewertungs- und Folgenabschätzungsverfahrens durchgeführt und deckten alle relevanten Aspekte ab. Der Fokus der Umfrage und der Befragungen lag auf der Ausarbeitung der verschiedenen politischen Maßnahmen zur Erreichung der Ziele, die im Rahmen der Überarbeitung des Pakets zur Verkehrs- und Betriebssicherheit festgelegt wurden, insbesondere um die Kosten und potenziellen Auswirkungen dieser Maßnahmen zu ermitteln und zu quantifizieren. Im Rahmen der Konsultation der Interessenträger wurden auch Problemursachen und mögliche politische Maßnahmen des Pakets zur Verkehrs- und Betriebssicherheit ermittelt, die ausführlich mit Interessenträgern erörtert wurden, unter anderem in der Sachverständigengruppe für Verkehrssicherheit und Fahrzeugzulassungsdokumente (Expert Group on Roadworthiness and Vehicle Registration Documents, RWEG).

⁽¹⁷⁾ Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 631/2009, (EU) Nr. 406/2010, (EU) Nr. 672/2010, (EU) Nr. 1003/2010, (EU) Nr. 1005/2010, (EU) Nr. 1008/2010, (EU) Nr. 1009/2010, (EU) Nr. 19/2011, (EU) Nr. 109/2011, (EU) Nr. 458/2011, (EU) Nr. 65/2012, (EU) Nr. 130/2012, (EU) Nr. 347/2012, (EU) Nr. 351/2012, (EU) Nr. 1230/2012 und (EU) 2015/166 der Kommission (ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>).

Es wurde ein breites Spektrum von Interessenträgern konsultiert, darunter i) für die Straßenverkehrssicherheit zuständige Behörden (einschließlich ihrer repräsentativen Verbände wie EReg und CORTE); ii) Industrieverbände und Unternehmen (einschließlich ihrer repräsentativen Verbände wie CITA und EGEA, Fahrzeughersteller und Zulieferer von Fahrzeugkomponenten); iii) Vertreter von Teilnehmergruppen; iv) Forschungseinrichtungen und NRO aus dem Bereich Straßenverkehrssicherheit; v) die Öffentlichkeit.

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Im Zuge der Vorbereitungsarbeiten zu Fragen der technischen Überwachung, der Unterwegskontrollen und der Fahrzeugregister wurde eine Vielzahl unterschiedlicher Sachverständiger aus den Mitgliedstaaten, der Industrie und anderen Interessengruppen konsultiert. Es fanden drei spezielle Workshops statt, bei denen Mitglieder der Sachverständigengruppe für Verkehrssicherheit und Fahrzeugzulassungsdokumente die technischen Aspekte des Vorschlags erörterten. Die Kommission beauftragte zwei externe Berater mit der Durchführung spezifischer Studien zur Unterstützung der Bewertung und der Folgenabschätzung. Diese Beiträge wurden durch Ad-hoc-Konsultationen von Sachverständigen aus der Industrie und durch die von der Kommission im Rahmen der Überwachung und Umsetzung des Pakets zur Verkehrs- und Betriebssicherheit gesammelten Erfahrungen ergänzt.

- **Folgenabschätzung**

Diesem Vorschlag ist eine Folgenabschätzung beigelegt (die auch die Änderungen der Richtlinien 2014/45/EU und 2014/47/EU betrifft), deren Entwurf dem Ausschuss für Regulierungskontrolle (Regulatory Scrutiny Board, RSB) am 20. November 2023 vorgelegt wurde. Am 15. Dezember 2023 gab der RSB eine befürwortende Stellungnahme mit Vorbehalten ab⁽¹⁸⁾. Der Folgenabschätzungsbericht wurde entsprechend angepasst, um den Anmerkungen des RSB Rechnung zu tragen. Die geprüften Optionen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Vier politische Optionen (PO1a, PO1b, PO2, PO3) wurden konzipiert, um die Probleme anzugehen. In allen politischen Optionen werden die regelmäßigen technischen Prüfungen an Elektrofahrzeuge angepasst und neue Prüfelemente im Rahmen elektrischer regelmäßiger technischer Prüfungen aufgenommen (auch für die Prüfung der Softwareintegrität sicherheits- und emissionsrelevanter Systeme). Zudem schließen sie neue Emissionsprüfverfahren für Partikel und NO_x ein, die zur Anpassung an neuere Emissionsminderungstechnologien und zur Erkennung von Fahrzeugen mit hohen Emissionswerten, einschließlich manipulierter Fahrzeuge, erforderlich sind. In allen politischen Optionen ist nach jeder wesentlichen Änderung, z. B. des Antriebssystems oder der Emissionsklasse, eine Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung vorgeschrieben. Ebenso ist die Digitalisierung der Prüfbescheinigung sowie die Vernetzung der nationalen Fahrzeugregister und die Erweiterung des Satzes harmonisierter Fahrzeugdaten in diesen Registern in allen politischen Optionen vorgeschrieben. Ferner werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, Kilometerstände in den nationalen Datenbanken zu erfassen und diese bei erneuter Zulassung eines Fahrzeugs anderen Mitgliedstaaten zur Verfügung zu stellen.

Zusätzlich zu den gemeinsamen Maßnahmen liegt der Fokus der politischen Option PO1a auf einer effizienteren Nutzung der Fahrzeugdaten (Zulassungs- und Statusdaten), auch hinsichtlich der Ausstellung von Zulassungsbescheinigungen in digitaler Form. Die politische Option PO1b konzentriert sich auf wirksamere technische Prüfungen mithilfe von Fernmessungstechnologien, die dazu beitragen, Fahrzeuge mit potenziell hohen

⁽¹⁸⁾ Ares(2023) 8616336.

Emissionswerten zu identifizieren, die entweder i) bei einer Unterwegskontrolle unmittelbar nach Identifizierung geprüft werden oder ii) zu einer technischen Prüfstelle eingeladen werden, um eine Emissionsprüfung durchzuführen. Mit dieser Option wären auch i) Krafträder bei regelmäßigen technischen Prüfungen einbezogen; ii) jährliche Emissionsprüfungen von leichten Nutzfahrzeugen verpflichtend; iii) die Prüfung der Ladungssicherung verbindlich; iv) jährliche regelmäßige technische Prüfungen für Fahrzeuge, die älter als 10 Jahre sind, obligatorisch. Mit PO1b würde der freie Personenverkehr dadurch erleichtert, dass der Zulassungsmitgliedstaat die von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellte Prüfbescheinigung für einen Zeitraum von bis zu sechs Monaten anerkennt, sofern die nächste regelmäßige technische Prüfung im Zulassungsmitgliedstaat durchgeführt wird.

In der politischen Option PO2 werden die meisten der in PO1a und PO1b vorgeschlagenen Maßnahmen vereint. Sie umfasst eine zusätzliche Maßnahme zur Daten-Governance, mit der die Verfahren und Mittel für den Zugang zu technischen Fahrzeuginformationen (einschließlich bordeigener Daten) festgelegt werden sollen. Mit PO2 werden auch Unterwegskontrollen für leichte Nutzfahrzeuge und (wie bei PO1b) obligatorische jährliche PTI für Fahrzeuge, die älter als 10 Jahre sind, eingeführt.

Die politische Option PO3 ist die ehrgeizigste politische Option, da sie bei der Harmonisierung des Anwendungsbereichs und der Methoden der technischen Überwachung und der gegenseitigen Anerkennung von Prüfbescheinigungen noch weiter geht. Zusätzlich zu den Maßnahmen der PO2 wird mit PO3 i) der Anwendungsbereich der regelmäßigen technischen Prüfung auf ausnahmslos alle Krafträder und leichte Anhänger ausgeweitet; ii) die technische Unterwegskontrolle auf alle Krafträder ausgeweitet; iii) vorgeschrieben, dass in anderen EU-Mitgliedstaaten ausgestellte Prüfbescheinigungen von dem Mitgliedstaat, in dem die Zulassung erteilt wurde, uneingeschränkt anerkannt werden.

Der Folgenabschätzung zufolge ist PO2 die bevorzugte Option. Diese Option wird im Hinblick auf die Erreichung der angestrebten politischen Ziele als wirksam erachtet, sie weist hohe Effizienz und einen hohen Nettonutzen auf, ist durch innere Kohärenz gekennzeichnet und steht in einem angemessenen Verhältnis zu den Zielen der Initiative. Sie steht zudem im Einklang mit den bewährten nationalen Strategien in diesem Bereich.

Die politischen Optionen dürften die **Straßenverkehrssicherheit in der EU verbessern**, indem Fahrzeuge mit erheblichen oder gefährlichen Mängeln besser identifiziert werden, wodurch voraussichtlich weniger Verkehrsunfälle durch technische Defekte verursacht werden. Infolgedessen dürfte die Zahl der Todesopfer sowie der Schwer- und Leichtverletzten zurückgehen. Die politischen Optionen umfassen auch andere Maßnahmen, die zur Straßenverkehrssicherheit beitragen und sich auf eine bessere Umsetzung und Durchsetzung der Rechtsvorschriften zur Verkehrs- und Betriebssicherheit beziehen (z. B. Datenaustausch zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten). Im Rahmen der bevorzugten Option PO2 werden im Vergleich zum Basisszenario zwischen 2026 und 2050 schätzungsweise 7 000 Menschenleben gerettet und rund 65 000 schwere Verletzungen vermieden. Ausgedrückt in monetären Werten entspräche dies schätzungsweise einer Verringerung der externen Kosten von Unfällen um rund 74,2 Mrd. EUR (in Gegenwartswerten im selben Zeitraum im Vergleich zum Ausgangswert). Alle politischen Optionen werden auch **zu einer nachhaltigen Mobilität beitragen**, indem sie die Luftschadstoff- und Lärmemissionen verringern. Dies wird zu einer Verringerung der externen Kosten dieser Emissionen führen: Die Einsparungen im Rahmen der PO2 werden auf 83,4 Mrd. EUR geschätzt.

Alle politischen Optionen werden **den freien Personen- und Warenverkehr in der EU erleichtern**, indem Hindernisse für die erneute Zulassung von Fahrzeugen in einem anderen Mitgliedstaat beseitigt werden. PO1a, PO2 und PO3 dürften ähnlich wirksam sein, während

PO1b aufgrund des Fehlens von Maßnahmen in Bezug auf digitale Fahrzeugzulassungsbescheinigungen und zusätzliche Daten im Fahrzeugregister voraussichtlich weniger wirksam ist.

Was die Beseitigung von Hindernissen im Zusammenhang mit der technischen Überwachung betrifft, so dürfte PO3 die wirksamste Option sein, da sie die EU-weite Anerkennung von Prüfbescheinigungen auf alle Fahrzeuge ausweitert, gefolgt von PO2 und PO1b (beschränkte EU-weite Anerkennung von Prüfbescheinigungen). Die PO1a dürfte am wenigsten wirksam sein.

Die Sicherheit von Fahrzeugen ist ein Kernelement des Safe-System-Ansatzes und ein Kernprinzip der Stockholmer Erklärung der Vereinten Nationen zur Straßenverkehrssicherheit aus dem Jahr 2020⁽¹⁹⁾. Die Initiative trägt auch zum UN-Nachhaltigkeitsziel Nr. 3 (Ein gesundes Leben für alle Menschen jeden Alters gewährleisten und ihr Wohlergehen fördern) bei, einschließlich der Unterziele 3.6 (Halbierung der Zahl der Todesopfer und Verletzungen durch Straßenverkehrsunfälle) und 3.9 (erhebliche Verringerung der Zahl der Todesopfer und Erkrankungen durch gefährliche Chemikalien sowie durch Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung und -kontamination). Sie steht zudem im Einklang mit den Umweltzielen des europäischen Grünen Deals und des Europäischen Klimagesetzes⁽²⁰⁾.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Im Rahmen des Programms zur Gewährleistung der Effizienz und Leistungsfähigkeit der Rechtsetzung (REFIT)⁽²¹⁾ trägt diese Initiative zu einer höheren Effizienz der bestehenden Rechtsvorschriften bei, da die nationalen Datenbanken zur Erleichterung des Austauschs von bzw. des Zugangs zu Fahrzeugdaten vernetzt werden und nicht auf umständlichere Verfahren zurückgegriffen werden muss. Darüber hinaus dürfte mithilfe der Initiative der Betrug im Zusammenhang mit emissions- und sicherheitsrelevanten Systemen sowie die Manipulation von Kilometerständen bei Gebrauchtfahrzeugen, insbesondere beim grenzüberschreitenden Verkauf, erheblich verringert werden. Dies würde zu einer erheblichen Verringerung der externen Kosten sowie der vermiedenen Kosten und Schäden für die Verbraucher führen.

Die Initiative umfasst den Grundsatz „standardmäßig digital“⁽²²⁾ und fördert, sofern möglich, den digitalen Wandel. So sollte sich etwa das obligatorische elektronische Format der Zulassungsbescheinigungen für Fahrzeuge positiv auf den digitalen Wandel in der EU auswirken. Was das Verfahren der erneuten Zulassung betrifft, so werden Behörden und Bürgerinnen und Bürger Zeit und Geld sparen, indem der Austausch von Informationen und Daten nicht mehr per E-Mail erfolgt. Die Behörden und die Bürgerinnen und Bürger werden auch dank der digitalen Zulassungsbescheinigung Zeit und Geld sparen, da der Zugang zu und der Austausch von einschlägigen Informationen erleichtert und beschleunigt werden.

Der One-in-one-out-Ansatz besteht darin, *neue Belastungen für Bürger und Unternehmen, die sich aus den Vorschlägen der Kommission ergeben, durch die Streichung entsprechender Belastungen im selben Politikbereich auszugleichen*. Die Ersetzung der

⁽¹⁹⁾ <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>.

⁽²⁰⁾ Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

⁽²¹⁾ Arbeitsprogramm der Kommission für 2023 – wichtige Dokumente (europa.eu), Anhang II: REFIT-Initiativen, Überschrift A – Ein europäischer Grüner Deal.

⁽²²⁾ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Digitaler Kompass 2030: der europäische Weg in die digitale Dekade, COM(2021) 118.

Richtlinie 1999/37/EG dürfte aufgrund der Maßnahmen zur Daten-Governance Verwaltungskosten für Prüfstellen und Fahrzeughersteller verursachen. Insgesamt werden im Rahmen der bevorzugten Option die zusätzlichen einmaligen Verwaltungskosten für den One-in-one-out-Ansatz auf 218 Mio. EUR im Jahr 2026 und die wiederkehrenden Verwaltungskosten auf 26,4 Mio. EUR jährlich geschätzt.

- **Grundrechte**

Der Vorschlag steht im Einklang mit der uneingeschränkten Achtung der Menschen- und Grundrechte und wird sich nicht negativ auf die in der Charta der Grundrechte der Europäischen Union⁽²³⁾ verankerten Grundrechte auswirken. Die Vorschriften über Fahrzeugzulassungsbescheinigungen und Fahrzeugzulassungsdaten stehen auch im Einklang mit den geltenden Datenschutzvorschriften der EU.

Der Vorschlag enthält Maßnahmen zur Bekämpfung des Kilometerstandbetrugs, die zu einer Erhöhung des Verbraucherschutzes im Einklang mit Artikel 38 der Charta beitragen werden. Die gegenseitige Anerkennung von Prüfbescheinigungen und die Digitalisierung des Zulassungsverfahrens (einschließlich der Zulassungsbescheinigungen) werden zur Freizügigkeit und Aufenthaltsfreiheit (Artikel 45) beitragen. Maßnahmen, mit denen sichergestellt wird, dass Eigentümer nicht manipulierter Fahrzeuge nicht gegenüber Eigentümern manipulierter Fahrzeuge benachteiligt werden, werden zur Förderung der Gleichheit vor dem Gesetz (Artikel 3) beitragen.

Während der Konsultationen äußerten einige Interessenträger Bedenken zum Datenschutz hinsichtlich der gemeinsamen Maßnahmen für elektronische Prüfbescheinigungen und den Zugang dazu. Aus Sicht der Straßenverkehrssicherheit bietet der automatische Zugang zu Bescheinigungen über ein gemeinsames System erhebliche Vorteile, insbesondere im Hinblick auf die Erleichterung grenzüberschreitender Kontrollen und die Verbesserung der Verbraucherfreundlichkeit. Die Einführung einer digitalen Prüfbescheinigung erfordert jedoch eine sorgfältige Untersuchung möglicher Datenschutzprobleme und die Ausarbeitung robuster Datenschutzmaßnahmen.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Die Auswirkungen auf den EU-Haushalt hängen hauptsächlich mit der Erweiterung der Funktionen des IT-Datenaustauschsystems (MOVE-HUB) im Rahmen der Überarbeitung des Pakets zur Verkehrs- und Betriebssicherheit zusammen. Dies schließt einmalige Anpassungskosten sowie wiederkehrende Aktualisierungs- und Wartungskosten ein. Der Grund ist, dass neue Datenelemente in die Fahrzeugregister aufgenommen und der elektronische Zugang zu bestimmten Daten (einschließlich der in nationalen Datenbanken gespeicherten PTI-Berichte) ermöglicht werden muss. Die entsprechenden Kosten werden auf 0,2 Mio. EUR an einmaligen Kosten und 0,05 Mio. EUR an wiederkehrenden Kosten geschätzt.

5. WEITERE ANGABEN

- **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Die Kommission wird die Umsetzung und Wirksamkeit dieser Initiative durch verschiedene Maßnahmen und eine Reihe von Kernindikatoren überwachen, mit denen die Fortschritte bei

⁽²³⁾ https://commission.europa.eu/aid-development-cooperation-fundamental-rights/your-fundamental-rights-eu_de.

der Erreichung der operativen Ziele gemessen werden. Um den Erfolg der Initiative zu messen, werden folgende operative Ziele festgelegt: i) Vernetzung der Fahrzeugregister der Mitgliedstaaten über einen gemeinsamen Hub; ii) Digitalisierung von Fahrzeugdokumenten; iii) Verringerung der Zahl der defekten und manipulierten Fahrzeuge auf den Straßen der EU. Die Daten für die Bewertung dieser operativen Ziele werden sich auf die regelmäßige Berichterstattung der Mitgliedstaaten sowie auf Ad-hoc-Datenerhebungsmaßnahmen stützen, einschließlich der Nutzung von Datenaustauschsystemen wie MOVE-HUB.

Die Kommission wird fünf Jahre nach Inkrafttreten der überarbeiteten Rechtsvorschriften eine Bewertung durchführen, um zu überprüfen, inwieweit die Ziele der Initiative erreicht worden sind.

- **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Der Vorschlag für eine neue Richtlinie über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge und die in den nationalen Fahrzeugregistern erfassten Zulassungsdaten von Fahrzeugen orientiert sich an den in Kapitel 1 dieser Begründung genannten wichtigsten Politikzielen; diese bestehen darin, die Straßenverkehrssicherheit in der EU zu erhöhen, zu einer nachhaltigen Mobilität beizutragen und den freien Personen- und Warenverkehr in der EU zu erleichtern. Die wichtigsten Bestimmungen der Richtlinie sind:

In Artikel 1 werden der Gegenstand und der Geltungsbereich der Richtlinie festgelegt, d. h. die Bereiche genannt, für die gemeinsame Vorschriften vorgesehen sind.

Artikel 2 enthält Begriffsbestimmungen für bestimmte zentrale Begriffe, die im Vorschlag verwendet werden.

Artikel 3 enthält allgemeine Vorschriften für Zulassungsbescheinigungen für Fahrzeuge, wobei insbesondere zwischen physischen und digitalen Zulassungsbescheinigungen unterschieden wird.

Artikel 4 enthält detaillierte Vorschriften für physische Zulassungsbescheinigungen, einschließlich der Ausstellung physischer Zulassungsbescheinigungen im Smartcard-Format. In Artikel 4 ist zudem ein QR-Code für physische Zulassungsbescheinigungen vorgesehen, damit die darin enthaltenen Informationen leichter und schneller überprüft werden können.

Artikel 5 enthält detaillierte Vorschriften für die Einführung von digitalen Zulassungsbescheinigungen, einschließlich Bestimmungen in Bezug auf die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽²⁴⁾ bereitgestellte europäische Brieftasche für die Digitale Identität. Die technischen Spezifikationen für digitale Zulassungsbescheinigungen sind in Anhang III festgelegt.

In Artikel 6 ist festgelegt, welche Daten in den nationalen Fahrzeugregistern zu erfassen (und auf dem neuesten Stand zu halten) sind. Über einen bestimmten, in Anhang I aufgeführten Datensatz hinaus werden in diesem Artikel zusätzliche Daten festgelegt, die in den Fahrzeugregistern zu erfassen sind, darunter das Ergebnis der obligatorischen regelmäßigen Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung, Informationen über Änderungen am Eigentum eines Fahrzeugs sowie Informationen über die Gründe für die Aufhebung einer Fahrzeugzulassung.

⁽²⁴⁾ Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/93/EG (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>).

In Artikel 7 ist festgelegt, dass die personenbezogenen Daten, die bei der Überprüfung des Zulassungsstatus eines Fahrzeugs verwendet werden, nicht von der Prüfstelle aufbewahrt werden dürfen, sofern dies nicht nach Unionsrecht oder nationalem Recht zulässig ist.

In Artikel 8 ist festgelegt, dass die Aussetzung der Zulassung eines Fahrzeugs zum Straßenverkehr infolge einer nicht bestanden Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung elektronisch im nationalen Fahrzeugregister zu erfassen ist. Der Artikel enthält zudem Bestimmungen über i) die erneute Prüfung solcher Fahrzeuge; ii) die elektronische Erfassung des Endes der Aussetzung der Zulassung eines Fahrzeugs im nationalen Register; iii) die Aufhebung der Zulassung eines Fahrzeugs, das als Altfahrzeug behandelt wurde.

Artikel 9 schreibt die gegenseitige Anerkennung physischer und digitaler Zulassungsbescheinigungen im Hinblick auf die Identifizierung eines Fahrzeugs im grenzüberschreitenden Straßenverkehr oder die erneute Zulassung eines Fahrzeugs in einem anderen Mitgliedstaat vor.

In Artikel 10 ist das Verfahren für die erneute Zulassung eines Fahrzeugs in einem anderen Mitgliedstaat festgelegt, und zwar sowohl für die Fälle, in denen eine physische Zulassungsbescheinigung vorliegt, als auch für die Fälle, in denen eine digitale Zulassungsbescheinigung vorliegt. Ferner sind in dem Artikel die Verfahren für die Einziehung oder den Widerruf von Zulassungsbescheinigungen festgelegt.

Artikel 11 verpflichtet die Mitgliedstaaten, Kontaktstellen für den Informationsaustausch untereinander und mit der Kommission zu benennen, um die reibungslose Umsetzung der Richtlinie zu gewährleisten.

Die Artikel 12 und 13 enthalten Standardbestimmungen, nach denen die Kommission delegierte Rechtsakte erlassen kann, um im Falle einer EU-Erweiterung, von Änderungen des Inhalts oder der Definitionen der Übereinstimmungsbescheinigungen in den EU-Typgenehmigungsvorschriften oder im Falle technischer, betrieblicher oder wissenschaftlicher Entwicklungen bestimmte Bestimmungen der Anhänge zu ändern.

In Artikel 14 ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren⁽²⁵⁾, vorgesehen. Dies ermöglicht es der Kommission, erforderlichenfalls Durchführungsrechtsakte zu erlassen.

Artikel 15 verpflichtet die Mitgliedstaaten, einander bei der Umsetzung der Richtlinie zu unterstützen, insbesondere indem sie die einschlägigen Fahrzeugregisterdaten zugänglich machen, auch Daten über die Verkehrs- und Betriebssicherheit von Fahrzeugen und die Aussetzung von Zulassungen. Zur Erleichterung des Datenaustauschs müssen die Mitgliedstaaten ihre Register mit dem MOVE-HUB-System der Kommission verknüpfen, damit die betreffenden Informationen in Echtzeit ausgetauscht werden können.

Nach Artikel 16 müssen die Mitgliedstaaten der Kommission alle drei Jahre bestimmte Daten übermitteln. Die Kommission übermittelt diese Daten dem Europäischen Parlament und dem Rat.

Artikel 17 enthält Vorschriften für die Umsetzung der Richtlinie.

Artikel 18 enthält eine Standardbestimmung über die Bedingungen der Aufhebung der Richtlinie 1999/37/EG.

Artikel 19 enthält eine Standardbestimmung über das Inkrafttreten der Richtlinie.

⁽²⁵⁾ ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>

Artikel 20 enthält eine Standardbestimmung, wonach die Richtlinie an die Mitgliedstaaten gerichtet ist.

Anhang I enthält die Anforderungen an Teil I der Zulassungsbescheinigung, auch in Papierform und im Smartcard-Format. In dem Anhang ist aufgeführt, welche Daten in der Zulassungsbescheinigung obligatorisch und welche fakultativ sind. Außerdem enthält der Anhang die Spezifikationen für das Papierformat, einschließlich Papiergröße, und die Sicherheitsmerkmale. Was das Smartcard-Format angeht, so sind in Anhang I detaillierte technische Anforderungen (auch in Bezug auf Sicherheitsmerkmale, Datenspeicherung und Datenschutz, Datenverifizierung sowie Speicherkapazität) und die geltenden ISO-Normen aufgeführt.

Anhang I enthält die gleichwertigen Anforderungen an Teil I der Zulassungsbescheinigung, wieder in physischer Form und im Smartcard-Format.

Anhang III enthält die Spezifikationen für die digitale Zulassungsbescheinigung, einschließlich der einschlägigen ISO-Norm, sowie die Anforderungen, mit denen es den Menschen ermöglicht wird, die digitale Zulassungsbescheinigung in ihrer europäischen Brieftasche für die Digitale Identität zu speichern und abzurufen.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge und die in den nationalen Fahrzeugregistern erfassten Zulassungsdaten von Fahrzeugen sowie zur Aufhebung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽¹⁾,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen⁽²⁾,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Zugelassene Fahrzeuge verfügen über die behördliche Genehmigung für den Betrieb des Fahrzeugs im Straßenverkehr.
- (2) Mit der Richtlinie 1999/37/EG des Rates⁽³⁾ werden für alle Mitgliedstaaten geltende Normen für Fahrzeugzulassungsdokumente festgelegt. Zudem ist in der Richtlinie vorgesehen, dass die Mitgliedstaaten einander bei der Umsetzung der Richtlinie unterstützen, und es wird darauf verwiesen, dass dies im Wege des elektronischen Austauschs von Daten über Fahrzeuge erfolgen kann; die Richtlinie schreibt ein solchen Datenaustausch aber nicht ausdrücklich vor, was die Kommunikation und den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten erschwerte.
- (3) Zur Erleichterung der Kontrolle und Überprüfung von Zulassungsbescheinigungen für Fahrzeuge müssen Form und Inhalt dieser Bescheinigungen weiter harmonisiert werden.
- (4) Die Harmonisierung der Zulassungsbescheinigungen und der Austausch von im Fahrzeugregister erfassten Informationen wird auch die erneute Zulassung von Fahrzeugen, die zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren, erleichtern und zum reibungslosen Funktionieren des Binnenmarkts beitragen.
- (5) Um der Notwendigkeit der Digitalisierung Rechnung zu tragen, die Wettbewerbsfähigkeit der Union zu stärken und den Verwaltungsaufwand gering zu halten, sollte die Harmonisierung sowohl für die physischen als auch die digitalen

⁽¹⁾ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁽²⁾ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

⁽³⁾ [Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge \(ABl. L 138 vom 1.6.1999, S. 57, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>\).](http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj)

Zulassungsbescheinigungen gelten. Diese Bescheinigungen sollten vollständig gleichwertig sein und genau dieselben Angaben enthalten.

- (6) Damit die Informationen auf den physischen Bescheinigungen leichter und schneller überprüft werden können, sollten die Mitgliedstaaten in der Lage sein, die Zulassungsbescheinigungen, auch im Smartcard-Format, mit einem QR-Code zu versehen. Es sollte auch möglich sein, die physischen Zulassungsbescheinigungen im Smartcard-Format mit Mikrochip auszustellen, sofern bestimmte technische Spezifikationen eingehalten werden.
- (7) Der digitale Wandel ist eine der Prioritäten der Union. Es kommt darauf an, verbleibende Hindernisse auszuräumen, auch in Bezug auf den mit der erneuten Zulassung von Fahrzeugen verbundenen Verwaltungsaufwand. Diese Hindernisse können nämlich die Freizügigkeit von Personen beeinträchtigen, d. h. ihr Recht, sich innerhalb der Union frei zu bewegen und ihren Wohnsitz in einem anderen Mitgliedstaat zu wählen als dem, in dem ihr Fahrzeug zugelassen ist. Daher sollten ab dem [Datum des Inkrafttretens + 4 Jahre] standardmäßig digitale Zulassungsbescheinigungen ausgestellt werden, ohne dass dadurch das Recht des Antragstellers berührt wird, auch eine physische Zulassungsbescheinigung zu beantragen. Um die Interoperabilität der digitalen Zulassungsbescheinigungen in der gesamten Union zu gewährleisten, sollten technische Spezifikationen für diese Bescheinigungen festgelegt werden. Dadurch wird auch sichergestellt, dass die Zulassungsbescheinigungen kontrolliert und überprüft werden können.
- (8) Um die Kosten für Bürgerinnen und Bürger und Unternehmen zu senken, sollten die digitalen Zulassungsbescheinigungen unentgeltlich in den gemäß der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁴⁾ bereitgestellten europäischen Brieftaschen für die Digitale Identität hinterlegt werden.
- (9) Um grenzüberschreitende Bewegungen, insbesondere die erneute Zulassung von Fahrzeugen, zu erleichtern, sollten die Mitgliedstaaten alle vorgeschriebenen Daten für die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge elektronisch erfassen und diese Daten jederzeit auf dem neuesten Stand halten. Die Daten werden dazu beitragen, die Genauigkeit der Fahrzeugregister zu erhöhen, eine bessere Rechtsdurchsetzung zu gewährleisten, Betrug und Diebstahl im Zusammenhang mit Fahrzeugen einzudämmen, den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten zu verbessern und die Kontrolle des Status von Fahrzeugen, die ausgeführt werden sollen, zu erleichtern.
- (10) Es sollte sichergestellt werden, dass bei der Umsetzung dieser Richtlinie die Verarbeitung personenbezogener Daten mit dem Unionsrahmen für den Datenschutz im Einklang steht. Insbesondere sollten personenbezogene Daten, die bei der Überprüfung der Zulassungsdaten eines Fahrzeugs verwendet werden, nicht von der Prüfstelle aufbewahrt werden, sofern die Aufbewahrung nicht nach Unionsrecht oder nationalem Recht zulässig ist.
- (11) Die technische Überwachung ist Teil eines umfassenderen Systems, mit dem gewährleistet wird, dass Fahrzeuge während ihres Betriebs in einem sicheren und aus Sicht des Umweltschutzes akzeptablen Zustand gehalten werden. Im Rahmen der technischen Überwachung muss die Zulassung eines Fahrzeugs zum Straßenverkehr

⁽⁴⁾ Verordnung (EU) Nr. 910/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste für elektronische Transaktionen im Binnenmarkt und zur Aufhebung der Richtlinie 1999/93/EG (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 73, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/910/oj>).

ausgesetzt werden, wenn das Fahrzeug eine Gefahr für die Sicherheit des Straßenverkehrs darstellt. Um den mit der Aussetzung der Zulassung verbundenen Verwaltungsaufwand gering zu halten, sollte kein erneutes Zulassungsverfahren erforderlich sein, wenn die Aussetzung wieder aufgehoben wird. Damit die Register korrekt und auf dem neuesten Stand sind, sollte, wenn die Zulassung eines Fahrzeugs zum öffentlichen Straßenverkehr nach einer Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung ausgesetzt wird, auch diese Aussetzung elektronisch im Register erfasst werden, bis das Fahrzeug eine erneute Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung bestanden hat.

- (12) Damit die Register korrekt und auf dem neuesten Stand sind, sollte, wenn ein Fahrzeug gemäß der Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁵⁾ als Altfahrzeug behandelt wurde, die Zulassung des betreffenden Fahrzeugs endgültig aufgehoben und dies im elektronischen Register verzeichnet werden.
- (13) Für die Zwecke der Identifizierung eines Fahrzeugs im Straßenverkehr sollten die Mitgliedstaaten während einer Übergangszeit verlangen können, dass der Fahrer Teil I der physischen Zulassungsbescheinigung mit sich führt. Danach sollten die Mitgliedstaaten sowohl physische als auch digitale Zulassungsbescheinigungen für diese Zwecke akzeptieren.
- (14) Bei der erneuten Zulassung eines zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs sollten die zuständigen Behörden während einer Übergangszeit die Vorlage von Teil I der physischen Zulassungsbescheinigung verlangen. Um den freien Personenverkehr zu erleichtern und den Verwaltungsaufwand gering zu halten, sollten die zuständigen Behörden jedoch während dieser Zeit auch die Vorlage der digitalen Zulassungsbescheinigung akzeptieren können, sofern diese hinterlegt wurde. Nach Ablauf der Übergangszeit sollten die zuständigen Behörden bei der erneuten Zulassung eines zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs sowohl die Vorlage von Teil I der physischen Zulassungsbescheinigung als auch die Vorlage der digitalen Zulassungsbescheinigung akzeptieren.
- (15) Um sicherzustellen, dass die Fahrzeugregister korrekt und auf dem neuesten Stand sind, sollten sich die zuständigen Behörden bei der erneuten Zulassung eines Fahrzeugs beim Zulassungsmitgliedstaat vergewissern, in welchem Format bzw. in welchen Formaten die Zulassungsbescheinigung ausgestellt wurde. Wurde eine physische Zulassungsbescheinigung ausgestellt, sollten die zuständigen Behörden den bzw. die vorgelegten Teil(e) dieser Bescheinigung einziehen und die Behörden des ausstellenden Mitgliedstaats unverzüglich über die Einziehung unterrichten. Wird eine digitale Zulassungsbescheinigung vorgelegt, sollten die zuständigen Behörden ebenfalls unverzüglich die Behörden des ausstellenden Mitgliedstaats unterrichten, der diese Bescheinigung umgehend widerrufen sollte. Die Angaben der vorherigen Bescheinigung sollten im Fahrzeugregister für 12 Monate aufbewahrt werden.
- (16) Um dafür zu sorgen, dass die mit dieser Richtlinie eingeführte Regelung – insbesondere im grenzüberschreitenden Kontext – reibungslos funktioniert, sollten die Mitgliedstaaten eine nationale Kontaktstelle benennen, die für den zügigen Informationsaustausch mit den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission zuständig ist.

⁽⁵⁾ Richtlinie 2000/53/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. September 2000 über Altfahrzeuge (ABl. L 269 vom 21.10.2000, S. 34, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2000/53/oj>).

- (17) Um sicherzustellen, dass die Anhänge auf dem neuesten Stand bleiben, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zur Änderung bestimmter Teile der Anhänge I, II und III zu erlassen – und zwar im Falle der Erweiterung der Union, in Bezug auf nicht verbindliche Elemente bei Änderungen des Inhalts der Übereinstimmungsbescheinigungen gemäß den einschlägigen Unionsvorschriften über die Typgenehmigung oder zur Berücksichtigung technischer, betrieblicher oder wissenschaftlicher Entwicklungen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung⁽⁶⁾ niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (18) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Umsetzung dieser Richtlinie sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um Folgendes festzulegen: die Interoperabilitätsmerkmale und Sicherheitsmaßnahmen für die auf den physischen Zulassungsbescheinigungen eingeführten QR-Codes; die Interoperabilität, Sicherheit und Erprobung der digitalen Zulassungsbescheinigungen, einschließlich der Prüfmerkmale und der Schnittstelle zu den nationalen Systemen; die einschlägigen Daten der Übereinstimmungsbescheinigung in elektronischem Format gemäß Artikel 37 der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁷⁾; die notwendigen Vorkehrungen für die Umsetzung der Funktionen des elektronischen Systems MOVE-HUB; das Format der Daten, die von den Mitgliedstaaten über die elektronische Plattform an die Kommission zu übermitteln sind. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁸⁾ ausgeübt werden.
- (19) Zur Bekämpfung von Betrug und illegalem Handel mit gestohlenen Fahrzeugen sollten die Mitgliedstaaten einander bei der Umsetzung dieser Richtlinie unterstützen. Dazu sollte gehören, dass den Zulassungsbehörden der anderen Mitgliedstaaten Zugang zu einschlägigen Zulassungsdaten und Informationen im Rahmen der technischen Überwachung, auch über ausgesetzte Zulassungen, gewährt wird.
- (20) Zur Erleichterung des Datenaustauschs sollten die Mitgliedstaaten ihre Fahrzeugregister und ihre elektronischen Systeme für Prüfbescheinigungen mit dem MOVE-HUB-System der Kommission verknüpfen, damit die zuständigen Behörden die Register der anderen Mitgliedstaaten in Echtzeit abfragen können.

⁽⁶⁾ ABl. L 123, 12.5.2016, S. 1.

⁽⁷⁾ Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

⁽⁸⁾ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (21) Damit die Kommission den Stand der Entwicklungen in den Mitgliedstaaten verfolgen und Initiativen auf fundierter Faktengrundlage vorschlagen kann, sollten die Mitgliedstaaten der Kommission Daten über die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge übermitteln, auch über die Anzahl der ausgestellten physischen und digitalen Zulassungsbescheinigungen, die Anzahl der erneuten Zulassungen von Fahrzeugen, die zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren, und die Anzahl der ausgesetzten Zulassungen von Fahrzeugen. Die Kommission sollte die erhobenen Daten an das Europäische Parlament und den Rat übermitteln.
- (22) Die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Schaffung eines harmonisierten Unionsrahmens für die Zulassung von Fahrzeugen, können von den Mitgliedstaaten allein nicht ausreichend verwirklicht werden. Nationale Vorschriften über Zulassungsdokumente, Zulassungsdaten und die Zusammenarbeit mit anderen Mitgliedstaaten würden so unterschiedliche Anforderungen zur Folge haben, dass das mit der Harmonisierung der Vorschriften angestrebte Maß an Straßenverkehrssicherheit und freiem Personenverkehr nicht erreicht würde. Folglich sind diese Ziele besser auf Unionsebene zu erreichen. Die Union kann daher im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung der genannten Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (23) Gemäß der Gemeinsamen Politischen Erklärung vom 28. September 2011 der Mitgliedstaaten und der Kommission zu erläuternden Dokumenten⁽⁹⁾ haben sich die Mitgliedstaaten verpflichtet, in begründeten Fällen zusätzlich zur Mitteilung ihrer Umsetzungsmaßnahmen ein oder mehrere Dokumente zu übermitteln, in denen der Zusammenhang zwischen den Bestandteilen einer Richtlinie und den entsprechenden Teilen nationaler Umsetzungsinstrumente erläutert wird. Bei dieser Richtlinie hält der Gesetzgeber die Übermittlung derartiger Dokumente für gerechtfertigt.
- (24) Die Richtlinie 1999/37/EG sollte aufgehoben werden —
- HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Kapitel I

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Gegenstand und Geltungsbereich

- (1) Mit dieser Richtlinie werden gemeinsame Vorschriften für Folgendes festgelegt:
- a) die von den Mitgliedstaaten ausgestellten Zulassungsdokumente für Fahrzeuge;
 - b) bestimmte Daten, die in den nationalen Fahrzeugregistern zu erfassen sind;
 - c) den Austausch der betreffenden Daten zwischen den Mitgliedstaaten.
- (2) Diese Richtlinie gilt nicht für Dokumente zur vorübergehenden Zulassung von Fahrzeugen, es sei denn, diese Dokumente entsprechen den Anforderungen dieser Richtlinie; in letzterem Fall sorgen die Mitgliedstaaten für die gegenseitige Anerkennung gemäß Artikel 9.

⁽⁹⁾ ABl. C 369 vom 17.12.2011, S. 14.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. „Fahrzeug“ jedes Fahrzeug gemäß der Begriffsbestimmung in [Artikel 3 Nummer 15 der Verordnung \(EU\) 2018/858](#) oder in [Artikel 3 Nummer 11 der Verordnung \(EU\) Nr. 167/2013](#) des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁰⁾ sowie jedes in [Artikel 4 der Verordnung \(EU\) Nr. 168/2013](#) des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹¹⁾ genannte Fahrzeug;
2. „Zulassung“ die behördliche Genehmigung für den Betrieb eines Fahrzeugs im Straßenverkehr einschließlich der Identifizierung des Fahrzeugs und der Zuteilung einer als Zulassungsnummer bezeichneten laufenden Nummer;
3. „Zulassungsbescheinigung“ ein physisch, digital oder in beiden Formaten vorliegendes Dokument, mit dem bescheinigt wird, dass das betreffende Fahrzeug in einem Mitgliedstaat zugelassen ist;
4. „physische Zulassungsbescheinigung“ eine Zulassungsbescheinigung in Papierform oder im Smartcard-Format;
5. „digitale Zulassungsbescheinigung“ eine Zulassungsbescheinigung in digitalem Format;
6. „Inhaber der Zulassungsbescheinigung“ die juristische oder natürliche Person, auf deren Namen das Fahrzeug zugelassen ist;
7. „Aussetzung der Zulassung“ einen begrenzten Zeitraum, innerhalb dessen ein Fahrzeug auf Anordnung eines Mitgliedstaats nicht am Straßenverkehr teilnehmen darf, und nach dessen Ablauf das Fahrzeug ohne ein erneutes Zulassungsverfahren wieder genutzt werden kann, sofern die Gründe für die Aussetzung nicht mehr gegeben sind.

Kapitel II

Zulassungsbescheinigung

Artikel 3

Allgemeine Anforderungen an Zulassungsbescheinigungen

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen für Fahrzeuge, die nach ihren nationalen Rechtsvorschriften einer Zulassung bedürfen, Zulassungsbescheinigungen aus. Die Bescheinigungen müssen, wenn es sich um physische Zulassungsbescheinigungen handelt, den Anforderungen des Artikels [4](#) und, wenn es sich um digitale Zulassungsbescheinigungen handelt, den Anforderungen des Artikels [5](#) entsprechen.
- (2) Außer in den in den Absätzen 4 und 5 genannten Fällen darf nicht mehr als eine Zulassungsbescheinigung je Fahrzeug ausgestellt werden. Eine digitale Zulassungsbescheinigung kann jedoch auf mehreren Mobilgeräten angezeigt werden.

⁽¹⁰⁾ Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/167/oj>).

⁽¹¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj>).

- (3) Bis zum [Datum des Inkrafttretens + 4 Jahre] stellen die Mitgliedstaaten physische Zulassungsbescheinigungen aus. Zusätzlich zu den physischen Bescheinigungen können sie auch digitale Zulassungsbescheinigungen ausstellen.
- (4) Ab dem [Datum des Inkrafttretens + 4 Jahre + 1 Tag] stellen die Mitgliedstaaten nur noch digitale Zulassungsbescheinigungen aus. Auf Antrag stellen die Mitgliedstaaten jedoch auch eine physische Zulassungsbescheinigung aus.
- (5) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass eine physische und eine digitale Zulassungsbescheinigung, die für dasselbe Fahrzeug ausgestellt werden, auf dieselbe Person lauten und identische Angaben gemäß den Anhängen I und II enthalten.
- (6) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission und den anderen Mitgliedstaaten unverzüglich jedes neue Muster der physischen Zulassungsbescheinigung und die Beschreibung des Datensatzes der digitalen Zulassungsbescheinigung. Die Kommission veröffentlicht diese Muster und Datensatzbeschreibungen auf ihrer eigens eingerichteten Website.

Artikel 4

Physische Zulassungsbescheinigungen

- (1) Physische Zulassungsbescheinigungen bestehen entweder aus einem einzigen Teil gemäß Anhang I oder aus zwei Teilen gemäß den Anhängen I und II. Die Mitgliedstaaten können den von ihnen benannten qualifizierten Stellen, insbesondere den entsprechenden Stellen der Hersteller, gestatten, die technischen Teile der Zulassungsbescheinigung auszufüllen.
- (2) Wird für ein Fahrzeug, das vor der Anwendung der [Richtlinie 1999/37/EG](#) zugelassen wurde, eine neue physische Zulassungsbescheinigung ausgestellt, so können sich die Mitgliedstaaten dabei auf die Eintragungen beschränken, für die die erforderlichen Angaben vorliegen.
- (3) Die gemäß den Anhängen I und II in der physischen Zulassungsbescheinigung enthaltenen Angaben werden mittels der in diesen Anhängen aufgeführten harmonisierten Unionscodes eingetragen.
- (4) Die Mitgliedstaaten können beschließen, die von ihnen ausgestellten physischen Zulassungsbescheinigungen in Papierform mit einem QR-Code zu bedrucken. Der QR-Code muss es ermöglichen, die Echtheit der Angaben in der physischen Zulassungsbescheinigung zu überprüfen.
- (5) Im Smartcard-Format ausgestellte physische Zulassungsbescheinigungen können einen Mikrochip gemäß den Anforderungen der Anhänge I und II enthalten. Ist dies nicht der Fall, können die Mitgliedstaaten beschließen, die von ihnen ausgestellten Zulassungsbescheinigungen in dem dafür vorgesehenen Feld mit einem QR-Code zu bedrucken oder zu beprägen.
- (6) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte mit detaillierten Bestimmungen über die Interoperabilitätsmerkmale der QR-Codes auf den physischen Zulassungsbescheinigungen und die Sicherheitsmaßnahmen, denen diese Codes entsprechen müssen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 14 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.
- (7) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über jede Maßnahme zur Einführung eines QR-Codes auf den physischen Zulassungsbescheinigungen oder

jede Änderung einer solchen Maßnahme innerhalb von drei Monaten nach deren Annahme.

Artikel 5

Digitale Zulassungsbescheinigungen

- (1) Digitale Zulassungsbescheinigungen müssen den Spezifikationen in Anhang III entsprechen.
- (2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die digitalen Zulassungsbescheinigungen unentgeltlich als elektronische Attributsbescheinigungen in den europäischen Brieftaschen für die Digitale Identität gemäß der [Verordnung \(EU\) Nr. 910/2014](#) hinterlegt werden. Über die Brieftaschen können befugte Personen mindestens
 - a) Daten abrufen und speichern, anhand deren überprüft werden kann, ob ein Fahrzeug zum Straßenverkehr zugelassen ist;
 - b) sich die unter Buchstabe a genannten Daten anzeigen lassen und diese übertragen.
- (3) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission ein Verzeichnis der vertrauenswürdigen Aussteller digitaler Zulassungsbescheinigungen für Fahrzeuge. Sie müssen dieses Verzeichnis auf dem neuesten Stand halten. Die Kommission macht die genannten Verzeichnisse über einen gesicherten Kanal und in elektronisch signierter oder besiegelter Form, die für eine automatisierte Verarbeitung geeignet ist, der Öffentlichkeit zugänglich.
- (4) Bis zum [Datum des Inkrafttretens + 2 Jahre] erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte mit detaillierten Bestimmungen über die technischen Spezifikationen für digitale Zulassungsbescheinigungen, auch für Prüfmerkmale und die Schnittstelle zu den nationalen Systemen, sowie über die Verfahren für die Mitteilung der vertrauenswürdigen Aussteller digitaler Zulassungsbescheinigungen. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 14 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Kapitel III Allgemeine Pflichten

Artikel 6

In Fahrzeugregistern erfasste Daten

- (1) Die Mitgliedstaaten erfassen alle in Anhang I Nummer 2 Buchstaben e, f und g aufgeführten Daten zu allen in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeugen elektronisch in Fahrzeugregistern.

Darüber hinaus müssen die Fahrzeugregister Folgendes enthalten:

- a) die einschlägigen Daten der Übereinstimmungsbescheinigung in elektronischem Format gemäß [Artikel 37 der Verordnung \(EU\) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates](#);
- b) die Ergebnisse der obligatorischen regelmäßigen Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung gemäß der [Richtlinie 2014/45/EU](#) des Europäischen

Parlaments und des Rates⁽¹²⁾ und die Gültigkeitsdauer der Prüfbescheinigung, einschließlich der Ergebnisse der regelmäßigen Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung und der Gültigkeitsdauer der Prüfbescheinigung, die gemäß Artikel 4 Absätze 3 und 4 der [Richtlinie 2014/45/EU](#) in einem anderen Mitgliedstaat als dem Zulassungsmitgliedstaat durchgeführt bzw. von dem betreffenden Mitgliedstaat ausgestellt wurde.

- c) Angaben zu jeder wesentlichen Änderung der Sicherheits- oder Umweltsysteme und -komponenten des Fahrzeugs;
- d) Angaben zum vorherigen Halter und, soweit verfügbar, zum vorherigen Eigentümer des Fahrzeugs;
- e) Angaben zu jeder Änderung des Eigentums an Fahrzeugen, einschließlich Fahrzeugen, die aufgrund der Aussetzung der Zulassung gemäß Artikel 8 oder aufgrund einer vorübergehenden Abmeldung nicht am Straßenverkehr teilnehmen dürfen;
- f) das Land, in dem das Fahrzeug erstmals zugelassen wurde;
- g) Angaben zu den Gründen der Aufhebung der Zulassung eines Fahrzeugs, wenn
 - i) das betreffende Fahrzeug als Altfahrzeug behandelt und ein Verwertungsnachweis gemäß Artikel 5 Absatz 3 der [Richtlinie 2000/53/EG](#) ausgestellt wurde;
 - ii) das betreffende Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat erneut zugelassen wurde, nach Bestätigung durch den neuen Zulassungsmitgliedstaat;
 - iii) das betreffende Fahrzeug aus der Union ausgeführt wurde, nach Vorlage der Zolldokumente;
 - iv) das betreffende Fahrzeug gestohlen oder auf andere Weise unrechtmäßig angeeignet wurde, sofern dies durch einen polizeilichen Bericht an den letzten Eigentümer des Fahrzeugs bestätigt wird;
 - v) das betreffende Fahrzeug unter Verstoß gegen die Anforderungen an die Zulassung von Fahrzeugen nach Unionsrecht oder nationalem Recht zugelassen wurde;
 - vi) das betreffende Fahrzeug unter einer falschen Fahrzeug-Identifikationsnummer zugelassen wurde;
 - vii) die Zulassung des betreffenden Fahrzeugs aus anderen Gründen aufgehoben wurde.-

Die Angaben gemäß den Unterabsätzen 1 und 2 müssen auf dem neuesten Stand gehalten werden.

- (2) Die Kommission kann Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der einschlägigen Daten gemäß Absatz 1 Unterabsatz 2 Buchstabe a erlassen. Diese

⁽¹²⁾ Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>).

Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 14 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 7

Überprüfung der Zulassungsdaten eines Fahrzeugs

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die für die Überprüfung der Angaben in der physischen oder der digitalen Zulassungsbescheinigung erforderlichen personenbezogenen Daten von der Prüfstelle nicht aufbewahrt werden, sofern die Aufbewahrung nicht nach Unionsrecht oder nationalem Recht zulässig ist. Sie stellen ferner sicher, dass die Behörde, die die Zulassungsbescheinigung ausstellt, nicht über die Überprüfung physischer Zulassungsbescheinigungen unterrichtet wird und die im Rahmen der Unterrichtung erhaltenen Daten ausschließlich zum Zweck der Beantwortung von Ersuchen auf Überprüfung digitaler Zulassungsbescheinigungen nutzt.

Artikel 8

- (1) Wird die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats darüber unterrichtet, dass die Zulassung eines Fahrzeugs zum Straßenverkehr infolge einer Prüfung im Rahmen der regelmäßigen technischen Überwachung gemäß [Artikel 9 der Richtlinie 2014/45/EU](#) ausgesetzt wurde, so wird die Aussetzung der Zulassung elektronisch im Fahrzeugregister erfasst.
- (2) Die Aussetzung der Zulassung ist wirksam, bis das Fahrzeug eine erneute Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung bestanden hat. Nach dem Bestehen der Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung lässt die zuständige Behörde das Fahrzeug unverzüglich wieder zum Straßenverkehr zu und erfasst das Ende der Aussetzung elektronisch im Fahrzeugregister. Es ist kein neues Zulassungsverfahren erforderlich.
- (3) Die Mitgliedstaaten können Maßnahmen ergreifen, um die erneute Prüfung eines Fahrzeugs zu erleichtern, dessen Zulassung zum Straßenverkehr ausgesetzt wurde. Zu diesen Maßnahmen kann die Erteilung der Erlaubnis gehören, öffentliche Straßen zu benutzen, um zum Zweck einer Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung von einer Werkstatt zu einer Prüfstelle zu gelangen.
- (4) Wird die zuständige Behörde eines Mitgliedstaats darüber unterrichtet, dass ein Fahrzeug gemäß Artikel 5 der [Richtlinie 2000/53/EG](#) als Altfahrzeug behandelt wurde, so wird die Zulassung des betreffenden Fahrzeugs endgültig aufgehoben und dies im Fahrzeugregister verzeichnet.

Artikel 9

Gegenseitige Anerkennung

- (1) Eine von einem Mitgliedstaat gemäß Artikel 4 ausgestellte physische Zulassungsbescheinigung wird von den anderen Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Identifizierung des Fahrzeugs im grenzüberschreitenden Straßenverkehr oder dessen erneute Zulassung in einem anderen Mitgliedstaat anerkannt.
- (2) Eine von einem Mitgliedstaat gemäß Artikel 5 ausgestellte digitale Zulassungsbescheinigung wird ab dem [Datum des Inkrafttretens + 4 Jahre + 1 Tag] von den anderen Mitgliedstaaten im Hinblick auf die Identifizierung des Fahrzeugs

im grenzüberschreitenden Straßenverkehr oder dessen erneute Zulassung in einem anderen Mitgliedstaat anerkannt.

Artikel 10

Identifizierung und erneute Zulassung von Fahrzeugen

- (1) Bis zum [Datum des Inkrafttretens + 4 Jahre] können die Mitgliedstaaten verlangen, dass der Fahrer zur Identifizierung eines Fahrzeugs im Straßenverkehr Teil I der physischen Zulassungsbescheinigung mit sich führt. Danach akzeptieren die Mitgliedstaaten zu diesem Zweck sowohl physische als auch digitale Zulassungsbescheinigungen.
- (2) Bis zum [Datum des Inkrafttretens + 4 Jahre] verlangen die zuständigen Behörden bei der erneuten Zulassung eines zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs nur die Vorlage von Teil I der physischen Zulassungsbescheinigung. Bis zu diesem Zeitpunkt können sie auch die Vorlage der digitalen Zulassungsbescheinigung akzeptieren, falls vorhanden.
- (3) Ab dem [Datum des Inkrafttretens + 4 Jahre + 1 Tag] akzeptieren die Mitgliedstaaten sowohl Teil I der physischen Zulassungsbescheinigung als auch die digitale Zulassungsbescheinigung zum Zweck der erneuten Zulassung eines zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs. Der erneut zulassende Mitgliedstaat vergewissert sich beim Zulassungsmitgliedstaat, in welchem Format bzw. in welchen Formaten die Zulassungsbescheinigung ausgestellt worden war.
- (4) Wurde nur eine physische Zulassungsbescheinigung ausgestellt, ziehen die zuständigen Behörden des erneut zulassenden Mitgliedstaats den bzw. die vorgelegten Teil(e) der Zulassungsbescheinigung ein und bewahren den bzw. die eingezogenen Teil(e) für 12 Monate auf. Unverzüglich
 - a) unterrichten sie hiervon die Behörden des Mitgliedstaats, die die eingezogene Zulassungsbescheinigung ausgestellt hatten;
 - b) senden sie den bzw. die betreffenden Teil(e) auf Antrag an die genannten Behörden zurück.
- (5) Wurde nur eine digitale Zulassungsbescheinigung ausgestellt, unterrichten die zuständigen Behörden des erneut zulassenden Mitgliedstaats unverzüglich die Behörden des Mitgliedstaats, die die genannte Zulassungsbescheinigung ausgestellt hatten. Die zuständigen Behörden des letzteren Mitgliedstaats widerrufen unverzüglich die frühere digitale Zulassungsbescheinigung und belassen die Angaben zur vorherigen Zulassung für 12 Monate im Fahrzeugregister.
- (6) Wurden sowohl eine physische als auch eine digitale Zulassungsbescheinigung ausgestellt, so müssen die in den beiden Absätzen 4 und 5 genannten Schritte befolgt werden.

Artikel 11

Verwaltungszusammenarbeit der Mitgliedstaaten

- (1) Die Mitgliedstaaten benennen eine nationale Kontaktstelle, die für den Informationsaustausch mit den anderen Mitgliedstaaten und der Kommission über die Umsetzung dieser Richtlinie zuständig ist. Die Mitgliedstaaten stellen sicher,

dass ihre jeweiligen nationalen Kontaktstellen zusammenarbeiten, um einen zügigen Austausch aller erforderlichen Informationen zu gewährleisten.

- (2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission bis zum [Datum der Umsetzung] die Bezeichnungen und Kontaktdaten ihrer nationalen Kontaktstellen und setzen sie unverzüglich über alle diesbezüglichen Änderungen in Kenntnis. Die Kommission erstellt ein Verzeichnis aller nationalen Kontaktstellen und übermittelt es den Mitgliedstaaten.

Kapitel IV

Durchführungsrechtsakte und delegierte Rechtsakte

Artikel 12

Delegierte Rechtsakte

Die Kommission wird ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel [13](#) zu erlassen, um folgende Bestimmungen zu ändern:

- a) Nummer 2 Buchstabe d Ziffer ii und Nummer 3 Buchstabe a Ziffer i Nummer 2 in Anhang I sowie Nummer 2 Buchstabe d Ziffer ii und Nummer 3 Buchstabe a Ziffer i Nummer 2 Anhang II im Falle einer Erweiterung der Union;
- b) Nummer 2 Buchstabe f in Anhang I und Anhang II bezüglich nicht obligatorischer Angaben im Falle von Änderungen des Inhalts oder der Definitionen der Übereinstimmungsbescheinigungen in den einschlägigen EU-Typgenehmigungsvorschriften sowie zur Berücksichtigung technischer, betrieblicher oder wissenschaftlicher Entwicklungen;
- c) die Tabellen 2 und 3 sowohl in Anhang I als auch in Anhang II, um die Identifizierungskennzeichen (Tags) der Datenobjekte, die den obligatorischen und fakultativen Zulassungsdaten entsprechen, aufzuführen;
- d) Anhang III zur Berücksichtigung technischer, betrieblicher oder wissenschaftlicher Entwicklungen.

Artikel 13

Ausübung der Befugnisübertragung

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel [12](#) wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem [Datum des Inkrafttretens] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel [12](#) kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union oder zu einem im

Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

- (4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.
- (5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
- (6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel [12](#) erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 14

Ausschussverfahren

- (1) Die Kommission wird von einem Ausschuss unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der [Verordnung \(EU\) Nr. 182/2011](#).
- (2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt [Artikel 5 der Verordnung \(EU\) Nr. 182/2011](#). Wird die Stellungnahme des Ausschusses im schriftlichen Verfahren eingeholt, so wird das Verfahren ohne Ergebnis abgeschlossen, wenn der Vorsitz des Ausschusses dies innerhalb der Frist zur Abgabe der Stellungnahme beschließt oder eine einfache Mehrheit der Ausschussmitglieder dies verlangt. Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Durchführungsrechtsakt nicht und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der [Verordnung \(EU\) Nr. 182/2011](#) findet Anwendung.

KAPITEL V

Schlussbestimmungen

Artikel 15

Datenaustausch

- (1) Die Mitgliedstaaten unterstützen einander bei der Umsetzung dieser Richtlinie. Sie tauschen die in nationalen Datenbanken gespeicherten Informationen im Zusammenhang mit den Zulassungsdaten eines Fahrzeugs, den Daten der letzten Prüfbescheinigung, den Berichten über technische Unterwegskontrollen und den Kilometerstandsdaten des Fahrzeugs aus, damit vor jeder Zulassung eines Fahrzeugs insbesondere dessen rechtlicher Status überprüft werden kann, erforderlichenfalls in dem Mitgliedstaat, in dem es zuvor zugelassen war.

Insbesondere gewähren die Mitgliedstaaten den Zulassungsbehörden in anderen Mitgliedstaaten Zugang zu den in den nationalen Fahrzeugregistern gespeicherten Zulassungsdaten gemäß Artikel [6](#), einschließlich der Angaben in der letzten Prüfbescheinigung gemäß der [Richtlinie 2014/45/EU](#), zu Aussetzungen der

Zulassung gemäß Artikel 8 sowie zu allen Informationen über Einschränkungen, die für eine erneute Zulassung relevant sind.

- (2) Die Mitgliedstaaten verknüpfen ihre nationalen Fahrzeugregister und elektronischen Systeme für Prüfbescheinigungen über das von der Kommission entwickelte elektronische System MOVE-HUB, damit die zuständigen Behörden jedes Mitgliedstaats das Fahrzeugregister eines anderen Mitgliedstaats in Echtzeit abfragen können. Die Verknüpfung muss innerhalb eines Jahres nach dem Datum der Annahme des Durchführungsrechtsakts gemäß Absatz 4 erfolgen.
- (3) Der Zugang zum MOVE-HUB-System muss gesichert sein. Die Mitgliedstaaten dürfen nur die für die in Absatz 1 genannten Zwecke zuständigen Behörden mit dem System verknüpfen.
- (4) Bis zum [Datum des Inkrafttretens + 2 Jahre] erlässt die Kommission Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der erforderlichen Vorkehrungen für die Umsetzung der Funktionen des elektronischen Systems gemäß Absatz 2 und der Mindestanforderungen an das Format und den Inhalt der von den Mitgliedstaaten zu verwendenden Nachricht. Sie gibt an, welche Behörde für den Zugang zu den Daten und deren weitere Verwendung zuständig ist. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 14 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 16

Übermittlung von Informationen an die Kommission

- (1) Bis zum 31. März 2030 und danach bis zum 31. März jedes dritten Jahres übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission über die in Artikel 28 der Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹³⁾ genannte Online-Plattform für die Berichterstattung (im Folgenden „E-Plattform“) die für jedes der drei vorangegangenen Kalenderjahre erhobenen Daten zu den in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeugen. Die Daten enthalten (je Kalenderjahr) folgende Angaben:
 - a) die Anzahl der ausgestellten physischen Zulassungsbescheinigungen je Fahrzeugklasse;
 - b) die Anzahl der ausgestellten digitalen Zulassungsbescheinigungen je Fahrzeugklasse;
 - c) die Anzahl der erneuten Zulassungen von Fahrzeugen, die zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren, je Fahrzeugklasse;
 - d) die Anzahl der ausgesetzten Zulassungen je Fahrzeugklasse.

Der erste Bericht bezieht sich auf jedes der drei Jahre 2027, 2028 und 2029.

Die Kommission übermittelt die erhobenen Daten an das Europäische Parlament und den Rat.

⁽¹³⁾ Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 über das Governance-System für die Energieunion und für den Klimaschutz, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 663/2009 und (EG) Nr. 715/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU und 2013/30/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 2009/119/EG und (EU) 2015/652 des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 1).

- (2) Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung des Formats, in dem die in Absatz 1 genannten Daten über die E-Plattform zu übermitteln sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden nach dem in Artikel 14 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Artikel 17

Umsetzung

- (1) Die Mitgliedstaaten setzen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, um dieser Richtlinie spätestens am [Datum des Inkrafttretens + 2 Jahre] nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

- (2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 18

Aufhebung

- (1) Die [Richtlinie 1999/37/EG](#) wird mit Wirkung vom [Datum des Inkrafttretens + 2 Jahre] aufgehoben.

- (2) Bezugnahmen auf die [Richtlinie 1999/37/EG](#) gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang IV zu lesen.

Artikel 19

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 20

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin
[...]

Im Namen des Rates
Der Präsident /// Die Präsidentin
[...]

FINANZ- UND DIGITALBOGEN ZU RECHTSAKTEN

1. RAHMEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

1.1. Bezeichnung des Vorschlags/der Initiative

Vorschlag für eine Richtlinie zur Änderung der Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG und zur Änderung der Richtlinie 2014/47/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG;

Vorschlag für eine Richtlinie zur Aufhebung und Ersetzung der Richtlinie 1999/37/EG des Rates vom 29. April 1999 über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge.

1.2. Politikbereich(e)

Verkehr, Straßenverkehrssicherheit

1.3. Ziel(e)

1.3.1. Allgemeine(s) Ziel(e)

Das allgemeine Ziel dieser Initiative besteht darin, die Straßenverkehrssicherheit in der EU weiter zu verbessern, zu einer nachhaltigen Mobilität beizutragen und den freien Personen- und Warenverkehr in der EU zu erleichtern, indem das Potenzial des Pakets zur Verkehrs- und Betriebssicherheit (roadworthiness package, RWP) voll ausgeschöpft wird.

1.3.2. Einzelziel(e)

Einzelziel Nr. 1

Die Einzelziele der Initiative bestehen in Folgendem:

Gewährleistung der Einheitlichkeit, Objektivität und Qualität der technischen Überwachung heutiger und künftiger Fahrzeuge;

erhebliche Verringerung von Manipulationen und Verbesserung bei der Ermittlung defekter Fahrzeuge, damit defekte bzw. manipulierte Sicherheits- und Abgasnachbehandlungssysteme (d. h. Luftverschmutzung und Lärmemissionen) sowie Kilometerzählerbetrug erkannt werden können;

Verbesserung der elektronischen Speicherung und des elektronischen Austauschs einschlägiger Daten zur Fahrzeugidentifizierung und zum Fahrzeugstatus.

1.3.3. Erwartete Ergebnisse und Auswirkungen

Bitte geben Sie an, wie sich der Vorschlag/die Initiative auf die Begünstigten/Zielgruppen auswirken sollte.

Der Vorschlag wird zur Erhöhung der Straßenverkehrssicherheit in der EU beitragen, wobei schätzungsweise 6 912 Menschenleben gerettet und 64 885 schwere Verletzungen vermieden werden können. Er wird durch eine Verringerung der Luftschadstoff- und Lärmemissionen auch zu einer nachhaltigen Mobilität beitragen, was zu geschätzten Einsparungen in Höhe von 83,4 Mrd. EUR bei den externen Kosten führen wird. Er wird dazu beitragen, den freien Personen- und Warenverkehr

in der EU durch die Beseitigung von Hindernissen für die bei der erneuten Zulassung von Fahrzeugen in einem anderen Mitgliedstaat und die (beschränkte) EU-weite Anerkennung von Bescheinigungen über die regelmäßige Prüfung im Rahmen der technischen Überwachung bzw. die regelmäßige technische Prüfung (periodic technical inspection, PTI) zu erleichtern. Auch durch die Einführung von Prüfmethoden für die Kontrolle von Elektrofahrzeugen, verbesserte Emissionsprüfungen (wie NO_x- und PN-Messung) und die Einführung von Prüfmethoden für hochentwickelte Fahrerassistenzsysteme (ADAS) und andere Sicherheitssysteme dürften sich erhebliche Vorteile ergeben. Vorteile werden auch durch die Einführung verpflichtender Kontrollen zur Ladungssicherung und neuer Testmethoden wie Abgasfahnenmessung und Fernmessung zur Überwachung von Schadstoff- und Lärmemissionen sowie durch die Daten-Governance-Maßnahmen erwartet. Die Initiative dürfte auch durch die Ausweitung der Unterwegskontrollen auf leichte Nutzfahrzeuge zu einer besseren Ermittlung von defekten und manipulierten Fahrzeugen führen, wodurch diese weniger werden. Es wird erwartet, dass die Manipulation von Kilometerzählern aufgrund der Verpflichtung, Kilometerstände zu erfassen und die Aufzeichnungen im Falle einer erneuten Zulassung zur Verfügung zu stellen, stark zurückgeht. Durch die verpflichtende elektronische Prüfbescheinigung, die Einführung von Zulassungsdokumenten für Fahrzeuge in digitaler Form, den Zugang zu PTI-Berichten in nationalen Datenbanken und die Erweiterung der in den nationalen Fahrzeugregistern enthaltenen Daten dürften sich weitere Vorteile ergeben. Der Gesamtnutzen wird auf 391,6 Mrd. EUR im Vergleich zum Ausgangsszenario geschätzt (in Gegenwartswerten für den Zeitraum 2026-2050).

1.3.4. Leistungsindikatoren

Bitte geben Sie an, anhand welcher Indikatoren die Fortschritte und Ergebnisse verfolgt werden sollen.

In Bezug auf das Ziel der Straßenverkehrssicherheit überwacht die Kommission regelmäßig wichtige Indikatoren zur Straßenverkehrssicherheit, einschließlich der Entwicklung der Zahl der Verkehrstoten und der Schwer- und Leichtverletzten je Mitgliedstaat, aufgegliedert nach Fahrzeugklasse, Alter und bestimmten Fahrzeugmerkmalen. Detaillierte Informationen über die Unfallursachen, insbesondere über Fahrzeugmängel, werden in naher Zukunft voraussichtlich nicht in großem Maßstab verfügbar sein. In Zukunft könnte die Analyse von Ereignisdatenspeichern, die in der Verordnung über die allgemeine Sicherheit vorgeschrieben sind, einen detaillierteren Einblick in die Ursachen eines erheblichen Anteils von Unfällen geben. Bis dahin sollten die bestehenden Berichtspflichten aktualisiert werden, um dem derzeitigen Überwachungsbedarf besser gerecht zu werden.

Was die Verringerung der Luftverschmutzung und Lärmbelästigung betrifft, so wird die Entwicklung der Luftverschmutzung und Lärmbelästigung von der EUA kontinuierlich überwacht. Ein Teil des im Laufe der kommenden Jahre erwarteten Rückgangs wird mit dieser Initiative in Zusammenhang stehen, und zwar durch eine bessere Wartung der Fahrzeuge und weniger Manipulationen von Abgasnachbehandlungssystemen. Die Fortschritte bei der Verwirklichung des Ziels, zu einer nachhaltigen Mobilität beizutragen, lassen sich anhand der Entwicklung der Ergebnisse der PTI und der Unterwegskontrolle (roadside inspection, RSI) sowie anhand von Fernmessungsdaten messen.

Was das Ziel der Erleichterung der Freizügigkeit betrifft, so wird ein Erfolgsindikator die Zahl der Mitgliedstaaten sein, die im Ausland durchgeführte PTI anerkennen.

Um den Erfolg der Initiative zu messen, werden folgende operative Ziele festgelegt:
1. Anwendung neu verfügbarer Methoden zur Sicherheits- und Emissionsprüfung;
2. Vernetzung der Fahrzeugregister und Kilometerstandsdatenbanken der Mitgliedstaaten über einen gemeinsamen Hub; 3. Digitalisierung von Fahrzeugdokumenten; 4. Verringerung der Zahl der defekten und manipulierten Fahrzeuge auf den Straßen der EU.

Die Kommissionsdienststellen werden die Umsetzung und Wirksamkeit dieser Initiative durch mehrere Maßnahmen und eine Reihe von Kernindikatoren überwachen, mit denen die Fortschritte bei der Erreichung der operativen Ziele gemessen werden. Die Kommissionsdienststellen sollten fünf Jahre nach der Umsetzung der überarbeiteten Rechtsvorschriften eine Bewertung durchführen, um zu überprüfen, inwieweit die Ziele der Initiative erreicht worden sind.

1.4. Der Vorschlag/Die Initiative betrifft

- ☐ **eine neue Maßnahme**
- ☐ **eine neue Maßnahme im Anschluss an ein Pilotprojekt/eine vorbereitende Maßnahme⁽¹⁾**
- ☒ **die Verlängerung einer bestehenden Maßnahme**
- ☐ **die Zusammenführung mehrerer Maßnahmen oder die Neuausrichtung mindestens einer Maßnahme**

1.5. Begründung des Vorschlags/der Initiative

1.5.1. Kurz- oder langfristig zu deckender Bedarf, einschließlich einer detaillierten Zeitleiste für die Durchführung der Initiative

Die nationalen Behörden müssen eine Datenbank zur Erfassung der Kilometerstände der in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge einrichten, bestehende nationale Fahrzeugregister über die Benachrichtigungsplattform MOVE-HUB miteinander verknüpfen, diesen Registern neue Datenelemente hinzufügen und die Fernmessung einführen, was den Erwerb und die Installation neuer straßenseitiger Ausrüstung sowie ein Überwachungssystem erfordert.

Die PTI-Zentren müssen die Prüfanforderungen aktualisieren und einige neue Anforderungen einführen, was zusätzliche Investitionen in die Ausrüstung, die Testkapazitäten und die Ausbildung der Prüfer erfordert. Es wird jedoch erwartet, dass die PTI-Zentren zumindest einen Teil der zusätzlichen Kosten durch die zusätzlichen Geschäftsmöglichkeiten (mehr Prüfungen) und in einigen Fällen (je nach Mitgliedstaat) durch etwas höhere PTI-Gebühren decken können.

Fahrzeugreparaturwerkstätten, Kfz-Händler und andere Werkstätten müssen ihre Bürosoftware aktualisieren, damit sie ihre Daten aufgrund der Verpflichtung zur Einrichtung eines Systems zur Erfassung der Kilometerstände von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen an die zentrale nationale Datenbank übermitteln können.

Automobilhersteller müssen ihre Systeme an einen Governance-Rahmen anpassen, der den Prüfzentren und den zuständigen Behörden den Zugang zu bordeigenen

⁽¹⁾ Im Sinne des Artikels 58 Absatz 2 Buchstabe a oder b der Haushaltsordnung.

Daten ermöglicht, die für die Durchführung von PTI und RSI erforderlich sind, und ihre IT-Systeme anpassen, um Zugang zu einschlägigen Daten und Wartungskosten zu gewährleisten.

Einige Fahrzeugeigentümer werden auch zusätzlichen PTI und/oder RSI unterzogen. Aufgrund neuer Prüfanforderungen in Bezug auf Sicherheit, Luftschadstoffemissionen und Lärm müssen einige Fahrzeugeigentümer möglicherweise ihre Fahrzeuge reparieren, um sicherzustellen, dass diese die PTI bestehen und in Betrieb bleiben können.

- 1.5.2. Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der EU (kann sich aus unterschiedlichen Faktoren ergeben, z. B. Vorteile durch Koordinierung, Rechtssicherheit, größerer Wirksamkeit oder Komplementarität). Für die Zwecke dieses Abschnitts bezeichnet der Ausdruck „Mehrwert aufgrund des Tätigwerdens der EU“ den Wert, der sich aus dem Tätigwerden der EU ergibt und den Wert ergänzt, der andernfalls allein von den Mitgliedstaaten geschaffen worden wäre.

Gründe für Maßnahmen auf EU-Ebene (ex-ante) und erwarteter EU-Mehrwert (ex-post)

Die technologische Entwicklung dürfte zwar die Fahrzeugsicherheit weiter verbessern, doch die Einführung neuer Technologien in der EU-Fahrzeugflotte wird einige Zeit in Anspruch nehmen, und einige der neuen Merkmale könnten auch neue Risiken mit sich bringen. Ähnlich gestaltet es sich bei den Manipulationen. Auch wenn diese durch technische Lösungen erschwert werden können, ist es unwahrscheinlich, dass diese ohne die Möglichkeit, bei Prüfungen des Fahrzeugs illegale Änderungen feststellen zu können, insbesondere an der Motorsteuerungssoftware, z. B. durch die Gewährleistung eines besseren Zugangs zu bordeigenen Daten, verschwinden werden. Ohne ein Eingreifen auf EU-Ebene dürfte das Problem also fortbestehen. Die Mitgliedstaaten können einseitige Maßnahmen ergreifen, die jedoch die Koordinierungs- und Harmonisierungswirkung der drei Richtlinien nicht ersetzen können, da die Gefahr möglicher Verzerrungen des Binnenmarkts besteht und das Problem nur teilweise angegangen wird.

Das Problem der unzureichenden Kontrolle der Luftschadstoffemissionen von Fahrzeugen würde fortbestehen, solange Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor am Straßenverkehr teilnehmen. Auch wenn mit strengeren Emissionsnormen und einer schrittweisen Elektrifizierung die Zahl der Fahrzeuge, die Abgasemissionen verursachen, zurückgehen wird, werden sie in der EU auch noch in Jahrzehnten am Straßenverkehr teilnehmen. Ohne eine Aktualisierung der derzeitigen Anforderungen an Emissionsprüfungen auf EU-Ebene können die Mitgliedstaaten jedoch möglicherweise nicht die wirksamsten und effizientesten bereits verfügbaren Prüfmethoden einführen. Auch wenn möglicherweise mehr Mitgliedstaaten damit beginnen, mit straßenseitigen Lärmprüfungen zu experimentieren, ist es unwahrscheinlich, dass das Problem der Lärmbelästigung ohne einen systematischeren und besser koordinierten Ansatz erheblich verringert würde.

Ohne ein Eingreifen auf EU-Ebene könnten bestimmte Mitgliedstaaten einseitige oder bilaterale Maßnahmen ergreifen, wie z. B. die systematische Erfassung (und möglicherweise den Austausch) der Kilometerstände oder Vereinbarungen über die gegenseitige Anerkennung von Prüfbescheinigungen. Das systemische Problem des unzureichenden und ineffizienten Austauschs von Fahrzeugdaten im Zusammenhang mit der Verkehrs- und Betriebssicherheit würde jedoch bestehen bleiben, was die wirksame Umsetzung und Durchsetzung bestehender Vorschriften behindern würde.

Angesichts des grenzüberschreitenden Aspekts des Straßenverkehrs und der Automobilindustrie ist es deutlich wirksamer und effizienter, Probleme auf EU-Ebene statt auf Ebene der Mitgliedstaaten anzugehen. Zwar unterscheiden sich die nationalen Vorgehensweisen bisher, doch sind ein Mindestmaß an Harmonisierung bei Fahrzeugprüfungen und gemeinsam vereinbarte Lösungen für den Austausch von Fahrzeugdaten zwischen den Mitgliedstaaten wirksamer als mehrere unkoordinierte nationale Lösungen. Mit gemeinsamen Vorschriften für die Prüfung moderner Fahrzeugtechnologien (E-Fahrzeuge, hochentwickelte Fahrerassistenzsysteme und neueste Abgasnachbehandlungssysteme) werden die Mitgliedstaaten Größenvorteile realisieren und die Hersteller von Prüfgeräten auf einem einheitlicheren Markt agieren können. Das Funktionieren des Binnenmarkts würde auch dadurch verbessert, dass Fahrzeuge unter ähnlichen Bedingungen ähnlichen Prüfungen unterzogen werden und Verkehrsunternehmen mit ähnlichen Kosten konfrontiert sind. Die Koordinierung der Bedingungen für den Zugang zu und den Austausch von Fahrzeugdaten auf EU-Ebene wird nicht nur effizienter sein als bilaterale Vereinbarungen und Verhandlungen mit einzelnen Herstellern, sondern auch gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den Mitgliedstaaten schaffen und sie gemeinsam in eine stärkere Position gegenüber der Automobilindustrie versetzen.

1.5.3. Aus früheren ähnlichen Maßnahmen gewonnene Erkenntnisse

Seit 1977 wurden auf EU-Ebene verschiedene Maßnahmen eingeführt, da die Mitgliedstaaten damit begonnen haben, ihre eigenen nationalen Vorschriften für die technische Überwachung von Fahrzeugen zu entwickeln, was zu einer mangelnden Harmonisierung führte. Das RWP 2014 baute auf Anforderungen auf, die in den früheren Richtlinien in Bezug auf die technische Überwachung, Unterwegskontrollen und Vorschriften über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge enthalten waren. Um die Sicherheit von Fahrzeugen auf der Straße zu erhöhen, wurden die EU-Mindeststandards für die regelmäßige technische Überwachung (d. h. für PTI) verschärft und verbindlich vorgeschrieben sowie die stichprobenartigen Unterwegskontrollen (RSI) eingeführt. Dies wurde als wesentlich angesehen, damit die technische Überwachung weiterhin wirksam durchgesetzt werden kann. Um das Ziel zu erreichen, die erforderlichen Daten für die technische Überwachung und die aus ihr gewonnenen Daten zur Verfügung zu stellen, fördert die PTI-Richtlinie auch die Zusammenarbeit und den Informationsaustausch zwischen den Mitgliedstaaten, einschließlich der Aufzeichnungen über die technische Überwachung.

Die Relevanz des RWP hat sich in den letzten Jahren durch die zunehmende Kluft zwischen den bestehenden Anforderungen an die Verkehrs- und Betriebssicherheit und den in moderne Fahrzeuge eingebauten neuen Systemen abgeschwächt. In Bezug auf hochentwickelte Fahrerassistenzsysteme (ADAS), intelligente Verkehrssysteme (IVS), Mensch-Maschine-Schnittstelle (HMI) und elektronische Sicherheitsmerkmale scheinen die drei Richtlinien keinen hinreichend umfassenden Rahmen zu bieten. Das RWP umfasst derzeit keine spezifischen Prüfprotokolle, die sicher und effizient die Konformität und Wartung von Elektro- und Hybridfahrzeugen, einschließlich Software-Aktualisierungen, gewährleisten würden.

Was das Ziel des RWP betrifft, zur Verringerung der Emissionen aus dem Straßenverkehr beizutragen, so sind einige der in der PTI vorgesehenen Prüfungen nicht mehr empfindlich genug, um Emissionsmängel bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu erkennen. Moderne Fahrzeugmotoren und Abgassysteme verfügen über wesentliche Detektionskriterien, die von den derzeit vorgeschriebenen Prüfmethoden nicht abgedeckt werden, wobei das derzeitige RWP nur noch bedingt

dazu beiträgt, die Zahl der am Straßenverkehr teilnehmenden Fahrzeuge mit hohen Emissionen zu verringern. Darüber hinaus gibt es derzeit keine EU-Vorschriften für die technische Überwachung von Fahrzeugen auf Manipulation bzw. Defekte in Bezug auf Emissionen oder Dieselpartikelfilter.

Was die Verbesserung des Informationsaustauschs über Prüfergebnisse zwischen den Mitgliedstaaten betrifft, so war der derzeitige Rahmen für den Informationsaustausch nicht wirksam. Obwohl der elektronische Datenaustausch zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten in den Rechtsvorschriften als Möglichkeit genannt wird, nutzen diese Möglichkeit nicht alle Länder. Auch wenn die Harmonisierung der Zulassungsdokumente für Fahrzeuge den Bürgerinnen und Bürgern die Zulassung von Fahrzeugen aus anderen Mitgliedstaaten und dem EWR erleichtert hat, besteht Raum für Verbesserungen beim Digitalisierungsprozess, um ihn noch weiter zu erleichtern.

1.5.4. Vereinbarkeit mit dem Mehrjährigen Finanzrahmen sowie mögliche Synergieeffekte mit anderen geeigneten Instrumenten

Der Vorschlag steht im Einklang mit den Zielen und Prioritäten der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität aus dem Jahr 2020 und des europäischen Grünen Deals, indem sichergestellt wird, dass Fahrzeuge im Straßenverkehr im Laufe der Zeit ein angemessenes Maß an Sicherheit und Umweltleistung aufrechterhalten. Er steht im Einklang mit den Zielen des EU-Politikrahmens für die Straßenverkehrssicherheit und dürfte auch einen wesentlichen Beitrag zu den Zielen der EU-Politik für saubere Luft leisten, einschließlich der Ziele der Luftqualitätsrichtlinien und der Richtlinie über nationale Emissionsreduktionsverpflichtungen, indem die Präsenz von besonders schmutzigen Fahrzeugen, die einen sehr großen Anteil an den Gesamtemissionen des Straßenverkehrs ausmachen, besser ermittelt und verringert wird. Der Vorschlag wird den Online-Zugang zu fahrzeugbezogenen Informationen, einschlägigen Verwaltungsverfahren sowie Hilfs- und Problemlösungsdiensten erleichtern, was mit der Verordnung über das einheitliche digitale Zugangstor im Einklang steht. Der Austausch von Informationen über Daten zur Verkehrs- und Betriebssicherheit und Zulassungen wird an die einschlägigen Datenschutzvorschriften (DSGVO) angeglichen. Der Vorschlag steht auch im Einklang mit den Sicherheits- und Umweltanforderungen, die in den Typgenehmigungsverordnungen, einschließlich der Verordnung über die allgemeine Sicherheit, festgelegt sind. Er umfasst Maßnahmen, mit denen sichergestellt wird, dass die Mindestanforderungen von den Eigentümern während der gesamten Lebensdauer des Fahrzeugs aufrechterhalten werden. Der Vorschlag gewährleistet die Angleichung zwischen PTI- und RSI-Prüfungen und dem Typgenehmigungsverfahren, auch in Bezug auf die Verwendung elektronischer PTI (ePTI). Der Vorschlag steht zudem im Einklang mit den Anforderungen der Rechtsvorschriften über Altfahrzeuge, da den Zulassungsbehörden anderer EU-Mitgliedstaaten elektronisch Zugang zu Daten gewährt wird und neue Daten, einschließlich Daten zu Altfahrzeugen, in das Fahrzeugregister aufgenommen werden. Der Vorschlag wird daher als vereinbar mit den einschlägigen Strategien und Rechtsinstrumenten der EU angesehen und trägt zu den politischen Prioritäten der EU bei.

1.5.5. Bewertung der verschiedenen verfügbaren Finanzierungsoptionen, einschließlich der Möglichkeiten für eine Umschichtung

Die einmaligen Kosten im Jahr 2027 und die laufenden Anpassungskosten der Kommission hängen hauptsächlich mit der Modernisierung des IT-Systems zusammen, das als gemeinsame Schnittstelle zur Unterstützung der Interaktionen zwischen Regierungsbehörden/Organisationen dient, insbesondere im Zusammenhang mit dem Austausch fahrzeugbezogener Informationen. Die Informationsfunktion wird auf der bestehenden Plattform (MOVE-HUB) aufbauen, die von der Kommission für den Austausch verschiedener straßenverkehrsbezogener Informationen zwischen den Mitgliedstaaten entwickelt und betrieben wird. Die Modernisierung dieses Systems würde die beste Nutzung der derzeitigen Organisation und der bisher investierten Mittel darstellen.

Die vollständige Umsetzung des überarbeiteten Pakets zur Verkehrs- und Betriebssicherheit erfordert auch zusätzliches Personal im Ausmaß von 1 VZÄ/Jahr ab 2027 im Zusammenhang mit der Arbeit an Durchführungsvorschriften, einschließlich der Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Schaffung des erforderlichen technischen und digitalen Rahmens.

1.6. Laufzeit der vorgeschlagenen Maßnahme/der Initiative und Dauer der finanziellen Auswirkungen

☒ **Befristete Laufzeit**

☐ Laufzeit: [TT.MM.]JJJJ bis [TT.MM.]JJJJ

☐ Finanzielle Auswirkungen auf die Mittel für Verpflichtungen von JJJJ bis JJJJ und auf die Mittel für Zahlungen von JJJJ bis JJJJ

☐ **Unbefristete Laufzeit**

Anlaufphase von JJJJ bis JJJJ

Anschließend reguläre Umsetzung

1.7. Vorgeschlagene Haushaltsvollzugsart(en)⁽²⁾

☒ **Direkte Mittelverwaltung** durch die Kommission

☒ über ihre Dienststellen, einschließlich ihres Personals in den EU-Delegationen

☐ über Exekutivagenturen

☐ **Geteilte Mittelverwaltung** mit Mitgliedstaaten

☐ **Indirekte Mittelverwaltung** durch Übertragung von Haushaltsvollzugsaufgaben an:

☐ Drittländer oder die von ihnen benannten Einrichtungen

☐ internationale Einrichtungen und deren Agenturen (bitte angeben)

☐ die Europäische Investitionsbank und den Europäischen Investitionsfonds

☐ Einrichtungen im Sinne der Artikel 70 und 71 der Haushaltsordnung

☐ öffentlich-rechtliche Körperschaften

⁽²⁾ Erläuterungen zu den Haushaltsvollzugsarten und die Haushaltsordnung können über die Website BUDGpedia (in englischer Sprache) abgerufen werden: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

- ☐ privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden, sofern ihnen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden
- ☐ privatrechtliche Einrichtungen eines Mitgliedstaats, die mit der Umsetzung einer öffentlich-privaten Partnerschaft betraut werden und denen ausreichende finanzielle Garantien bereitgestellt werden
- ☐ Einrichtungen oder Personen, die mit der Durchführung bestimmter Maßnahmen im Bereich der Gemeinsamen Außen- und Sicherheitspolitik im Rahmen des Titels V des Vertrags über die Europäische Union betraut und die in dem maßgeblichen Basisrechtsakt benannt sind
- ☐ in einem Mitgliedstaat ansässige Einrichtungen, die dem Privatrecht eines Mitgliedstaats oder dem Unionsrecht unterliegen und im Einklang mit sektorspezifischen Vorschriften für die Betrauung mit der Ausführung von Unionsmitteln oder mit der Erteilung von Haushaltsgarantien in Betracht kommen, insofern diese Einrichtungen von privatrechtlichen, im öffentlichen Auftrag tätig werdenden Einrichtungen kontrolliert und von den Kontrollstellen mit angemessenen finanziellen Garantien mit gesamtschuldnerischer Haftung oder gleichwertigen finanziellen Garantien ausgestattet werden, die bei jeder Maßnahme auf den Höchstbetrag der Unionsunterstützung begrenzt sein können.

Bemerkungen

Die Umsetzung des Vorschlags erfordert die Aktualisierung und Wartung eines bestehenden IT-Systems. Dieses System sollte bestehende Netze nationaler IT-Systeme und interoperabler Zugangspunkte, die unter der individuellen Verantwortung und Verwaltung der einzelnen Mitgliedstaaten betrieben werden, miteinander verbinden, um einen sicheren und zuverlässigen Austausch fahrzeugbezogener Informationen zu gewährleisten. Die Kommission wird in Durchführungsrechtsakten geeignete IT-Lösungen festlegen, einschließlich der Konzeption/Architektur und der technischen Spezifikationen für eine Schnittstellenplattform zur Vernetzung der nationalen Systeme für den Informationsaustausch. Die Anpassungskosten für die Kommission werden voraussichtlich aus zwei Hauptkostenelementen (berechnet als Nettogegenwartswert) bestehen: – den einmaligen Anpassungskosten im Jahr 2027, die durch die notwendige technische Aktualisierung der IT-Plattform und die Erprobung des Austauschs fahrzeugbezogener Informationen zwischen den Mitgliedstaaten entstanden sind, und auf 200 000 EUR geschätzt werden; – den laufenden Anpassungskosten (Instandhaltung und Unterstützung der speziellen Plattform), die auf rund 50 000 EUR pro Jahr geschätzt werden und für den interaktiven Informationsaustausch zwischen den Behörden der Mitgliedstaaten bestimmt sind. Die Arbeiten zur Umsetzung des RWP, einschließlich der anschließenden Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Schaffung des erforderlichen technischen und digitalen Rahmens, erfordern eine Aufstockung der Humanressourcen im Ausmaß von 1 VZÄ/Jahr ab 2027 für einen Zeitraum von mindestens drei Jahren.

2. VERWALTUNGSMABNAHMEN

2.1. Überwachung und Berichterstattung

Die direkt von der GD MOVE wahrgenommenen Aufgaben, einschließlich der Berichterstattung über die Ergebnisse im jährlichen Tätigkeitsbericht der

GD MOVE, folgen dem in der Kommission und den Exekutivagenturen geltenden jährlichen Planungs- und Überwachungszyklus. In Bezug auf die regelmäßige technische Prüfung übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission gemäß Artikel 20a der PTI-Richtlinie über die Online-Berichterstattungsplattform⁽³⁾ (im Folgenden „E-Plattform“) die für jedes der drei vorangegangenen Kalenderjahre erhobenen Daten zu den in ihrem Hoheitsgebiet geprüften Fahrzeugen. Diese Daten enthalten (je Kalenderjahr) folgende Angaben:

die Anzahl der Prüfstellen je Mitgliedstaat; die Gesamtanzahl der geprüften Fahrzeuge; die Anzahl der geprüften Fahrzeuge je Klasse; die geprüften Bereiche und die Positionen mit dem Ergebnis „nicht vorschriftsmäßig“ gemäß Anhang I Nummer 3; bei in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugen Anzahl, Klasse und Prüfergebnis dieser Fahrzeuge.

In Bezug auf Unterwegskontrollen übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission gemäß Artikel 20 der RSI-Richtlinie über die Online-Berichterstattungsplattform („E-Plattform“, wie oben) die für jedes der drei vorangegangenen Kalenderjahre erhobenen Daten zu den in ihrem Hoheitsgebiet kontrollierten Fahrzeugen. Diese Daten enthalten (je Kalenderjahr) folgende Angaben:

die Anzahl der Prüfstellen je Mitgliedstaat; die Gesamtanzahl der kontrollierten Fahrzeuge; das Land der Zulassung für jedes kontrollierte Fahrzeug; im Fall gründlicherer Kontrollen die geprüften Bereiche und die Positionen mit dem Ergebnis „nicht vorschriftsmäßig“ gemäß Anhang IV Nummer 10; die Ergebnisse der gemäß Artikel 4a durchgeführten Fernmessungen.

In Bezug auf die Zulassungsdokumente für Fahrzeuge übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission gemäß Artikel 16 der Richtlinie über Zulassungsdokumente für Fahrzeuge (VRD-Richtlinie, vehicle registration documents) über die Online-Berichterstattungsplattform die für jedes der drei vorangegangenen Kalenderjahre erhobenen Daten zu den in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeugen. Diese Daten enthalten (je Kalenderjahr) folgende Angaben:

die Anzahl der ausgestellten physischen Zulassungsbescheinigungen je Fahrzeugklasse; die Anzahl der ausgestellten digitalen Zulassungsbescheinigungen je Fahrzeugklasse; die Anzahl der erneuten Zulassungen von Fahrzeugen, die zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren, je Fahrzeugklasse; die Anzahl der ausgesetzten Zulassungen je Fahrzeugklasse; ein Verzeichnis der in den nationalen Registern erfassten Datenelemente.

Der neue Berichtszeitraum der Mitgliedstaaten wird von derzeit zwei Jahren auf drei Jahre verlängert, um den Verwaltungsaufwand für die nationalen Behörden zu verringern. Die E-Plattform soll die automatische Zusammenstellung von Daten durch spezifische Berichtsfunktionen erleichtern.

2.2. Verwaltungs- und Kontrollsystem(e)

⁽³⁾ Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 über das Governance-System für die Energieunion und für den Klimaschutz, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 663/2009 und (EG) Nr. 715/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU und 2013/30/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 2009/119/EG und (EU) 2015/652 des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 1).

2.2.1. Begründung der Haushaltsvollzugsart(en), des Durchführungsmechanismus/der Durchführungsmechanismen für die Finanzierung, der Zahlungsmodalitäten und der Kontrollstrategie, wie vorgeschlagen

Das für diesen Politikbereich zuständige Referat der GD MOVE wird die Umsetzung der Richtlinie verwalten.

Die Ausgaben werden nach dem Prinzip der direkten Mittelverwaltung und unter Einhaltung der Bestimmungen der Haushaltsordnung ausgeführt. Die Kontrollstrategie für die Vergabe von Aufträgen und Finanzhilfen in der GD MOVE umfasst spezifische rechtliche, operative und finanzielle Ex-ante-Kontrollen der Verfahren (einschließlich bei Vergabeverfahren einer Überprüfung durch den beratenden Ausschuss für Auftragsvergabe und Verträge) sowie der Unterzeichnung von Verträgen und Vereinbarungen. Darüber hinaus unterliegen Ausgaben für die Beschaffung von Waren und Dienstleistungen Ex-ante- und erforderlichenfalls Ex-post- und Finanzkontrollen.

2.2.2. Angaben zu den ermittelten Risiken und dem/den zu deren Eindämmung eingerichteten System(en) der internen Kontrolle

Was die Durchführung der Aufgaben im Zusammenhang mit der Einrichtung des Mechanismus betrifft, so sind die ermittelten Risiken mit der Anwendung von Vergabeverfahren verbunden und umfassen Verzögerungen, die Verfügbarkeit von Daten, die rechtzeitige Unterrichtung des Marktes usw. Diese Risiken werden durch die Haushaltsordnung abgedeckt und durch die internen Kontrollen der GD MOVE für die Auftragsvergabe in diesem Wert gemindert.

2.2.3. Schätzung und Begründung der Kosteneffizienz der Kontrollen (Verhältnis zwischen den Kontrollkosten und dem Wert der betreffenden verwalteten Mittel) sowie Bewertung des erwarteten Ausmaßes des Fehlerrisikos (bei Zahlung und beim Abschluss)

Die beantragte Mittelaufstockung betrifft die Modernisierung und Wartung des IT-Systems. Im Hinblick auf die Kontrolltätigkeiten im Zusammenhang mit den IT-Systemen, die von der für den Vorschlag zuständigen Direktion entwickelt oder verwaltet werden, überwacht der IT-Lenkungsausschuss regelmäßig die Datenbanken der Direktion und die erzielten Fortschritte, wobei die Vereinfachung und Kosteneffizienz der IT-Ressourcen der Kommission berücksichtigt werden.

Die GD MOVE berichtet in ihrem jährlichen Tätigkeitsbericht jährlich über die Kosten der Kontrolle ihrer Tätigkeiten. Das Risikoprofil und die Kosten für Kontrollen für Beschaffungstätigkeiten entsprechen den Anforderungen.

2.3. Prävention von Betrug und Unregelmäßigkeiten

Es gelten die üblichen Präventions- und Schutzmaßnahmen der Kommission, insbesondere:

Zahlungen für Dienstleistungen werden von den Kommissionsbediensteten vor der Zahlung unter Berücksichtigung etwaiger vertraglicher Verpflichtungen, wirtschaftlicher Grundsätze und einer guten Finanz- oder Verwaltungspraxis überprüft. In alle Vereinbarungen und Verträge zwischen der Kommission und den Zahlungsempfängern werden Bestimmungen zur Betrugsbekämpfung (Überwachung, Verpflichtung zur Berichterstattung usw.) aufgenommen.

Zur Bekämpfung von Betrug, Korruption und sonstigen rechtswidrigen Handlungen finden die Bestimmungen der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 883/2013 des

Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 1999 über die Untersuchungen des Europäischen Amtes für Betrugsbekämpfung (OLAF) uneingeschränkt Anwendung.

Die GD MOVE nahm im Jahr 2020 eine überarbeitete Betrugsbekämpfungsstrategie an. Die Betrugsbekämpfungsstrategie der GD MOVE beruht auf der Betrugsbekämpfungsstrategie der Kommission und einer besonderen Risikobewertung, die intern durchgeführt wird, um die Bereiche, die am anfälligsten für Betrug sind, die bereits bestehenden Kontrollen und die Maßnahmen, die erforderlich sind, um die Kapazitäten der GD MOVE für die Verhinderung, Aufdeckung und Behebung von Betrug zu verbessern, zu ermitteln. Die für die Vergabe öffentlicher Aufträge geltenden vertraglichen Bestimmungen gewährleisten, dass die Dienststellen der Kommission (einschließlich OLAF) Prüfungen und Vor-Ort-Kontrollen nach den vom OLAF empfohlenen Standardbestimmungen vornehmen können.

3. GESCHÄTZTE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN DES VORSCHLAGS/DER INITIATIVE

3.1. Betroffene Rubrik(en) des Mehrjährigen Finanzrahmens und Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan

Bestehende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Beiträge			
	Nummer	GM/NGM ⁽⁴⁾	von EFTA-Ländern ⁽⁵⁾	von Kandidatenländern und potenziellen Kandidaten ⁽⁶⁾	von anderen Drittländern	andere zweckgebundene Einnahmen
01	02.20.04.01	GM	NEIN	NEIN	NEIN	NEIN

Neu zu schaffende Haushaltslinien

In der Reihenfolge der Rubriken des Mehrjährigen Finanzrahmens und der Haushaltslinien

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens	Haushaltslinie	Art der Ausgaben	Beiträge			
	Nummer	GM/NGM	von EFTA-Ländern	von Kandidatenländern und potenziellen Kandidaten	von anderen Drittländern	andere zweckgebundene Einnahmen

⁽⁴⁾ GM = Getrennte Mittel/NGM = Nichtgetrennte Mittel.

⁽⁵⁾ EFTA: Europäische Freihandelsassoziation.

⁽⁶⁾ Kandidatenländer und gegebenenfalls potenzielle Kandidaten des Westbalkans.

	[XX.YY.YY .YY]	GM/NGM	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN	JA/NEIN
--	-------------------	--------	---------	---------	---------	---------

3.2. Geschätzte finanzielle Auswirkungen des Vorschlags auf die Mittel

3.2.1. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die operativen Mittel

- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative werden keine operativen Mittel benötigt.
- ☒ Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden operativen Mittel benötigt:

3.2.1.1. Mittel aus dem verabschiedeten Haushaltsplan

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens			Nummer 01			Binnenmarkt, Innovation und Digitales	
GD MOVE			Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027 ⁽⁷⁾	MFR 2021-2027 INSGESAMT
Operative Mittel							
Haushaltslinie: 02 20 04 01	Verpflichtungen	(1a)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	Zahlungen	(2a)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
Haushaltslinie	Verpflichtungen	(1b)					0,000

⁽⁷⁾ Das Jahr 2027 ist das Jahr, in dem mit der Umsetzung des Vorschlags/der Initiative begonnen wird. Für die Folgejahre werden die laufenden Anpassungskosten auf 0,05 Mio. EUR geschätzt, ohne dem nächsten MFR vorzugreifen.

	Zahlungen	(2b)					0,000
Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel ⁽⁸⁾							
Haushaltsli nie		(3)					0,000
Mittel INSGESA MT für die GD MOV E	Verpflicht ungen	=1a+1b+3	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	Zahlungen	=2a+2b+3	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
			Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021- 2027 INSGES AMT
Operativ e Mittel INSGES AMT (alle operative n Rubriken)	Verpflich tungen	(4)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	Zahlunge n	(5)	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250

⁽⁸⁾ Technische und/oder administrative Hilfe und Ausgaben zur Unterstützung der Durchführung von Programmen bzw. Maßnahmen der EU (vormalige BA-Linien), indirekte Forschung, direkte Forschung.

Aus der Dotation bestimmter spezifischer Programme finanzierte Verwaltungsmittel INSGESAMT (alle operativen Rubriken)		(6)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Mittel INSGESAMT unter den RUBRIKEN 1 bis 6 des Mehrjähri- gen Finanzrah- mens (Referenz- betrag)	Verpflich- tungen	= 4+6	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
	Zahlunge- n	= 5+6	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens		7	„Verwaltungsausgaben“ ⁽⁹⁾				
GD MOVE			Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021- 2027

⁽⁹⁾ Der Mittelbedarf sollte auf der Grundlage der Angaben zu den Durchschnittskosten veranschlagt werden, die auf der einschlägigen BUDGpedia-Seite verfügbar sind.

						INSGES AMT
	Personalausgaben	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
	Sonstige Verwaltungsausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
GD MO VE INSGES AMT	Mittel	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
	Mittel INSGESAMT unter der RUBRIK 7 des Mehrjährigen Finanzrahmens	(Verpflichtungen insges. = Zahlungen insges.) 0,000	0,000	0,000	0,188	0,188

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

		Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021- 2027 INSGESA MT
Mittel INSGESA MT unter den RUBRIKE N 1 bis 7	Verpflichtun gen	0,000	0,000	0,000	0,438	0,438
des	Zahlungen	0,000	0,000	0,000	0,438	0,438

Mehrjährige Finanzrahmen						
-----------------------------	--	--	--	--	--	--

3.2.2. Geschätzter Output, der mit operativen Mitteln finanziert wird (nicht auszufüllen im Fall dezentraler Agenturen)

Mittel für Verpflichtungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele und Outputs angeben ↓			Jahr 2024		Jahr 2025		Jahr 2026		Jahr 2027		Bei länger andauernden Auswirkungen (siehe 1.6) bitte weitere Spalten einfügen.						INSGESAMT	
	OUTPUTS																	
	Art ⁽¹⁰⁾	Durchschnittskosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Anzahl	Kosten	Gesamtzahl	Gesamtkosten
EINZELZIEL Nr. 1 ⁽¹¹⁾ : [...]																		
- Output																		

⁽¹⁰⁾ Outputs sind Produkte, die geliefert, und Dienstleistungen, die erbracht werden (z. B. Zahl der Austauschstudenten, gebaute Straßenkilometer).

⁽¹¹⁾ Wie in Abschnitt 1.4.2. „Einzelziel(e)“ beschrieben.

- Ou tpu t																		
- Ou tpu t																		
Zwischensum me für Einzelziel Nr. 1																		
EINZELZIEL Nr. 2 ...																		
- Ou tpu t																		
Zwischensum me für Einzelziel Nr. 2																		
INSGESAM T																		

3.2.3. Übersicht über die geschätzten Auswirkungen auf die Verwaltungsmittel

- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative werden keine Verwaltungsmittel benötigt.
- ☒ Für den Vorschlag/die Initiative werden die folgenden Verwaltungsmittel benötigt:

3.2.3.1. Mittel aus dem verabschiedeten Haushaltsplan

BEWILLIGTE MITTEL	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021-2027 INSGESAMT
RUBRIK 7					
Personalausgaben	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
Sonstige Verwaltungsausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Zwischensumme RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188
Außerhalb der RUBRIK 7					
Personalausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Sonstige Verwaltungsausgaben	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Zwischensumme außerhalb der	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

RUBRIK 7					
INSGESAMT	0,000	0,000	0,000	0,188	0,188

Der Mittelbedarf für Personal- und sonstige Verwaltungsausgaben wird durch der Verwaltung der Maßnahme zugeordnete Mittel der GD oder/oder durch eine Umschichtung innerhalb der GD gedeckt. Hinzu kommen etwaige zusätzliche Mittel, die der für die Verwaltung der Maßnahme zuständigen GD nach Maßgabe der verfügbaren Mittel im Rahmen der jährlichen Mittelzuweisung zugeteilt werden.

3.2.4. Geschätzter Personalbedarf

- ☐ Für den Vorschlag/die Initiative wird kein Personal benötigt.
- ☒ Für den Vorschlag/die Initiative wird das folgende Personal benötigt:

3.2.4.1. Finanziert aus dem verabschiedeten Haushalt

Schätzung in Vollzeitäquivalenten (VZÄ)⁽¹²⁾

BEWILLIGTE MITTEL	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027⁽¹³⁾
Planstellen (Beamte und Bedienstete auf Zeit)				
20 01 02 01 (Zentrale Dienststellen und Vertretungen der Kommission)	0	0	0	1
20 01 02 03 (EU-Delegationen)	0	0	0	0

⁽¹²⁾ Bitte unter der Tabelle angeben, wie viele der aufgeführten VZÄ bereits der Verwaltung der Maßnahme zugeordnet sind und/oder durch Personalumschichtung innerhalb der GD dieser Aufgabe zugeteilt werden können. Den Nettobedarf beziffern.

⁽¹³⁾ Der technische und digitale Rahmen erfordert zusätzliches Personal im Ausmaß von 1 VZÄ/Jahr ab 2027. Für die Folgejahre greift dies dem nächsten MFR nicht vor.

01 01 01 01 (Indirekte Forschung)		0	0	0	0
01 01 01 11 (Direkte Forschung)		0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben)		0	0	0	0
Externes Personal (in VZÄ)					
20 02 01 (VB und ANS der Globaldotation)		0	0	0	0
20 02 03 (VB, ÖB, ANS und JPD in den EU-Delegationen)		0	0	0	0
Haushaltslinie administr. Unterstützung [XX.01.YY.Y Y]	- in den zentralen Dienststellen	0	0	0	0
	- in den EU-Delegationen	0	0	0	0
01 01 01 02 (VB und ANS – indirekte Forschung)		0	0	0	0
01 01 01 12 (VB und ANS – direkte Forschung)		0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte angeben) – Rubrik 7		0	0	0	0
Sonstige Haushaltslinien (bitte		0	0	0	0

angeben) – außerhalb der Rubrik 7				
INSGESAMT⁽¹⁴⁾	0	0	0	1

3.2.5. Einschätzung der Auswirkungen auf die Investitionen im Zusammenhang mit digitalen Technologien

Obligatorisch: In die Tabelle unten ist die bestmögliche Einschätzung der für den Vorschlag/die Initiative erforderlichen Investitionen in digitale Technologien einzutragen.

Wenn dies für die Durchführung des Vorschlags/der Initiative erforderlich ist, sollten die Mittel unter Rubrik 7 ausnahmsweise in der dafür vorgesehenen Haushaltslinie ausgewiesen werden.

Die Mittel unter den Rubriken 1-6 sollten als „IT-Ausgaben zur Politikunterstützung für operationelle Programme“ ausgewiesen sein. Diese Ausgaben beziehen sich auf die operativen Mittel, die für die Wiederverwendung/den Erwerb/die Entwicklung von IT-Plattformen/Instrumenten verwendet werden, welche in direktem Zusammenhang mit der Durchführung der Initiative und den damit verbundenen Investitionen stehen (z. B. Lizenzen, Studien, Datenspeicherung usw.). Die in dieser Tabelle dargelegten Informationen sollten mit den Angaben in Abschnitt 4 „Digitale Aspekte“ vereinbar sein.

Mittel INSGESAMT für Digitales und IT	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	MFR 2021- 2027 INSGESAMT
RUBRIK 7					
IT-Ausgaben (intern)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
Zwischensum me RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

⁽¹⁴⁾ Unter Berücksichtigung der insgesamt angespannten Lage in Rubrik 7 sowohl in Bezug auf die Personalausstattung als auch die Höhe der Mittel wird der Personalbedarf durch Personal der GD gedeckt, das bereits der Verwaltung der Maßnahme zugeordnet ist und/oder innerhalb der GD oder anderer Kommissionsdienststellen umgeschichtet wurde.

Außerhalb der RUBRIK 7					
IT-Ausgaben zur Politikunterstützung für operationelle Programme	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
Zwischensumme außerhalb der RUBRIK 7	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250
INSGESAMT	0,000	0,000	0,000	0,250	0,250

3.2.6. Vereinbarkeit mit dem derzeitigen Mehrjährigen Finanzrahmen

Der Vorschlag/Die Initiative

- ☒ kann durch Umschichtungen innerhalb der entsprechenden Rubrik des Mehrjährigen Finanzrahmens (MFR) in voller Höhe finanziert werden.
- ☐ erfordert die Inanspruchnahme des verbleibenden Spielraums unter der einschlägigen Rubrik des MFR und/oder den Einsatz der besonderen Instrumente im Sinne der MFR-Verordnung.
- ☐ erfordert eine Änderung des MFR.

3.2.7. Beiträge Dritter

Der Vorschlag/Die Initiative

- ☒ sieht keine Kofinanzierung durch Dritte vor.
- ☐ sieht folgende Kofinanzierung durch Dritte vor:

Mittel in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027	Insgesamt
Kofinanzierend e Einrichtung					
Kofinanzierung INSGESAMT					

3.3. Geschätzte Auswirkungen auf die Einnahmen

- ☒ Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich nicht auf die Einnahmen aus.
- ☐ Der Vorschlag/Die Initiative wirkt sich auf die Einnahmen aus, und zwar
- ☐ auf die Eigenmittel
 - ☐ auf die übrigen Einnahmen
 - ☐ Bitte geben Sie an, ob die Einnahmen bestimmten Ausgabenlinien zugewiesen sind.

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Für das	Auswirkungen des Vorschlags/der Initiative ⁽¹⁵⁾
--	---------	------------------------------------------------------------

⁽¹⁵⁾ Bei den traditionellen Eigenmitteln (Zölle, Zuckerabgaben) sind die Beträge netto, d. h. abzüglich 20 % für Erhebungskosten, anzugeben.

Einnahmenlinie :	laufende Haushaltsjahr zur Verfügung stehende Mittel	Jahr 2024	Jahr 2025	Jahr 2026	Jahr 2027
Artikel					

Bitte geben Sie für die sonstigen zweckgebundenen Einnahmen die betreffende(n) Ausgabenlinie(n) im Haushaltsplan an.

[...]

Sonstige Anmerkungen (bei der Ermittlung der Auswirkungen auf die Einnahmen verwendete Methode/Formel oder weitere Informationen).

[...]

4. DIGITALE ASPEKTE

4.1. Anforderung 1 (R1): Anforderung der Prüfbescheinigung in elektronischem Format

- a) Artikel 8 Absatz 2 der Richtlinie 2014/45/EU (PTI).
- b) Die derzeitige PTI-Richtlinie erlaubt zwar die Verwendung von „elektronisch erstellten“ Prüfbescheinigungen, verlangt jedoch, dass der Person, die das Fahrzeug für die PTI vorführt, ein beglaubigter Ausdruck ausgehändigt wird. Die Maßnahme beschränkt die Anforderung auf die Ausstellung eines elektronischen Dokuments, während ein Ausdruck nur auf Antrag der Person, die das Fahrzeug vorführt, zur Verfügung gestellt wird.
- c) Der Austausch von PTI-bezogenen Daten im Rahmen von R1 wird es den Durchsetzungsbehörden ermöglichen, den Status eines in der EU zugelassenen Fahrzeugs im Falle einer Unterwegskontrolle oder zum Zwecke der erneuten Zulassung zu überprüfen, ohne dass der Eigentümer des Fahrzeugs eine ausgedruckte Bescheinigung vorlegen muss.
- d) Betroffene Interessenträger: Mitgliedstaaten, Fahrzeugeigentümer.
- e) Verwaltung der bestehenden nationalen Fahrzeugregister und PTI-Datenbanken.

Anforderung 2 (R2): Gewährung des elektronischen Zugangs zu einschlägigen Daten, auch zu in nationalen Datenbanken gespeicherten PTI-Berichten, für Zulassungsbehörden anderer EU-Mitgliedstaaten über eine gemeinsame Schnittstelle

- a) Artikel 15 der überarbeiteten Richtlinie 1999/37/EG (VRD), Artikel 16 der Richtlinie 2014/45/EU (PTI) und Artikel 18a der Richtlinie 2014/47/EU (RSI).
- b) Diese Maßnahme schreibt vor, dass die Mitgliedstaaten anderen Mitgliedstaaten, die auf die Zulassung bezogene oder PTI-bezogene Fahrzeugdaten und Kilometerstandsdaten für die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge beantragen, Zugang gewähren.
- c) Betroffene Interessenträger: Mitgliedstaaten, Kommission
- d) Um den Datenaustausch zu erleichtern, würden die Mitgliedstaaten durch die Maßnahme verpflichtet, ihre nationalen Datenbanken (Fahrzeugregister und gegebenenfalls zugehörige PTI-Datenbanken) mit der bestehenden MOVE-HUB-Plattform, die von der Kommission für den Austausch verschiedener straßenverkehrsbezogener Informationen zwischen den Mitgliedstaaten entwickelt und betrieben wird, zu verknüpfen.

Anforderung 3 (R3): Einführung der Ausstellung von Zulassungsbescheinigungen in digitalem Format, um die derzeitigen Papierdokumente (und Smartcards) schrittweise zu ersetzen

- a) Artikel 2, 3 und 5 sowie Anhang III der überarbeiteten Richtlinie 1999/37/EG (VRD).
- b) Mit der Maßnahme wird die Anforderung eingeführt, dass neue Zulassungsbescheinigungen standardmäßig in digitalem Format ausgestellt werden müssen. Die technischen Einzelheiten der digitalen Zulassungsbescheinigung werden in einem Durchführungsrechtsakt festgelegt und beziehen sich auf die einschlägigen ISO-Normen wie im Falle des

digitalen Führerscheins. Ähnlich wie beim digitalen Führerschein wird sich die digitale Zulassungsbescheinigung auf die eIDAS-Initiative stützen.

- c) Betroffene Interessenträger: Mitgliedstaaten, Fahrzeugeigentümer.
- d) Die Maßnahme gilt für alle Fahrzeugklassen, die in den Mitgliedstaaten zur Zulassung verpflichtet sind. Zur Identifizierung von Fahrzeugen im Straßenverkehr und zur erneuten Zulassung müssen die Mitgliedstaaten die digitale Version der Zulassungsbescheinigung anerkennen. Wie die physischen Dokumente würde die digitale Zulassungsbescheinigung verwendet, um die Zulassung des Fahrzeugs zu bestätigen, bestimmte technische Daten zu überprüfen (die digitale Version könnte mehr Daten speichern als die Papierversion) und die Überprüfung durch die Behörden zu ermöglichen.

Anforderung 4 (R4): Aufnahme neuer Daten in das Fahrzeugregister – obligatorischer Mindestsatz (u. a.: Land der Erstzulassung, Zulassungsstatus, PTI-Status, Änderungen aufgrund von Umbau)

- a) Artikel 6 sowie Anhänge I und II der überarbeiteten Richtlinie 1999/37/EG (VRD).
- b) Die Richtlinie wird einen Mindestsatz verpflichtender Daten vorsehen, die von den Mitgliedstaaten zu erfassen sind. Neue Datenelemente könnten unter anderem Folgendes umfassen: a) Land, in dem das Fahrzeug erstmals zugelassen wurde; b) Fahrzeugstatus (z. B. abgemeldet, vorübergehend abgemeldet, Zulassung ausgesetzt, ausgeführt, Altfahrzeug, verwertet); c) PTI-Status (bestanden – keine oder geringfügige Mängel; eingeschränkte Gültigkeit – erhebliche Mängel; nicht bestanden – gefährliche Mängel) und Gültigkeitsdauer der Prüfbescheinigung (einschließlich Ablaufdatum) sowie Batteriestatus (bei Elektrofahrzeugen) (Batterie-Identifizierungsnummer und Angabe, ob die Batterie repariert oder ersetzt wurde); d) Änderungen in der Dokumentation oder Umbau – alle wichtigen Fahrzeugmodernisierungen, die genehmigt und zugelassen werden müssen; e) bei einem Fahrzeug, das endgültig abgemeldet wird, Angaben zu den Gründen für die Abmeldung.
- c) Betroffene Interessenträger: Mitgliedstaaten, Fahrzeugeigentümer.
- d) Verwaltung der bestehenden nationalen Fahrzeugregister und PTI-Datenbanken.

Anforderung 5 (R5) Erfassung der Kilometerstände in den nationalen Datenbanken

- a) Artikel 4a der Richtlinie 2014/45/EU (PTI).
- b) Die Maßnahme sieht vor, dass Dienstleister, die Reparatur- oder Wartungsarbeiten an einem Fahrzeug durchführen, die Kilometerstände in einer speziellen nationalen Datenbank oder im nationalen Fahrzeugregister erfassen. Die Fahrzeughersteller müssen auch regelmäßig Kilometerstände der von ihnen hergestellten vernetzten Fahrzeuge übermitteln. Der Artikel verpflichtet die Mitgliedstaaten ferner, die Kilometerstandsdaten den Prüfern, dem Inhaber der Zulassungsbescheinigung und den zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten zur Verfügung zu stellen (vgl. R2).
- c) Betroffene Interessenträger: Mitgliedstaaten, Fahrzeugreparaturbetriebe, Werkstätten, Fahrzeughersteller, Fahrzeugeigentümer und potenzielle Käufer.

Anforderung 6 (R6): **Übermittlung von Informationen an die Kommission durch die Mitgliedstaaten**

- a) Artikel 20a der Richtlinie 2014/45/EU (PTI), Artikel 16 der überarbeiteten Richtlinie 1999/37/EG (VRD), Artikel 20 der Richtlinie 2014/47/EU (RSI).
- b) Ähnlich wie jetzt, aber einfacher und seltener als nach der derzeitigen Berichterstattungspflicht im Rahmen der RSI-Richtlinie werden die Mitgliedstaaten verpflichtet sein, alle drei Jahre ein Mindestmaß an Informationen über PTI, RSI und erneute Zulassungen von Fahrzeugen zu übermitteln. Die Mitgliedstaaten nutzen eine gemeinsame Berichterstattungsplattform, anstatt E-Mails mit beigefügten Excel-Dateien zu versenden. Das Berichtsformat wird in einem von der Kommission zu erlassenden Durchführungsrechtsakt festgelegt.
- c) Betroffene Interessenträger: Mitgliedstaaten.

4.2. **Daten**

Auf Kommissionsebene werden keine Daten erhoben, abgesehen von den kumulativen Daten, die von den Mitgliedstaaten übermittelt werden (siehe R6 und Nummer 2.1 dieses Bogens zur Überwachung und Berichterstattung für weitere Einzelheiten). Diese Daten beziehen sich auf die Zahl der bei regelmäßigen Prüfungen und Unterwegskontrollen geprüften Fahrzeuge, ihr Zulassungsland sowie die Anzahl und die Art der Mängel.

Alle anderen einschlägigen Anforderungen (R1, R2, R3, R4, R5 siehe oben) stehen im Einklang mit der Verordnung über das einheitliche digitale Zugangstor, da sie den Online-Zugang zu fahrzeugbezogenen Informationen, einschlägigen Verwaltungsverfahren sowie Hilfs- und Problemlösungsdiensten erleichtern.

Sie tragen auch zu den Zielen der EU-Datenstrategie für die Entwicklung europäischer Datenräume für öffentliche Verwaltungen bei, die die Durchsetzung der Rechtsvorschriften, auch im Bereich Straßenverkehrssicherheit und Umwelt, unterstützen können.

Der Austausch von Informationen über Daten zu Verkehrs- und Betriebssicherheit und Zulassungen muss an die einschlägigen Datenschutzvorschriften (DSGVO) angepasst werden.

Der Grundsatz der einmaligen Erfassung wurde berücksichtigt und die Möglichkeit der Weiterverwendung vorhandener Daten wurde geprüft.

4.3. **Digitale Lösungen**

Um den Datenaustausch zu erleichtern, würden die Mitgliedstaaten durch R2 verpflichtet, ihre nationalen Datenbanken (Fahrzeugregister und gegebenenfalls zugehörige PTI-Datenbanken) mit der bestehenden MOVE-HUB-Plattform, die von der Kommission für den Austausch verschiedener straßenverkehrsbezogener Informationen zwischen den Mitgliedstaaten entwickelt und betrieben wird, zu verknüpfen. Es wird nicht erforderlich sein, zusätzliche Software für die Erfassung von Meldungsstatistiken zu entwickeln. Das System MOVE-HUB könnte auch verwendet werden, um zum Zeitpunkt der erneuten Zulassung eines Fahrzeugs in einem anderen Mitgliedstaat den gemäß R5 erfassten Kilometerstand des betreffenden Fahrzeugs zu übermitteln.

Andere Anforderungen (R1, R3, R4) erfordern keine zentrale Lösung und werden sich auf die bestehenden nationalen digitalen Lösungen stützen. R5 erfordert entweder die Einrichtung nationaler Datenbanken (ähnlich dem belgischen Car-Pass-System) oder die Nutzung der nationalen Fahrzeugregister, um Kilometerstände zu erfassen.

Alle vorgeschlagenen Anforderungen (R1, R2, R3, R4, R5, R6) stehen im Einklang mit der Digitalpolitik (einheitliches digitales Zugangstor, Datenverordnung) sowie mit den Anforderungen des EU-Rahmens für die Cybersicherheit. Für die genannten Anforderungen ist kein Einsatz von KI-Technologien vorgesehen.

R6 wird sich auf die von der Kommission eingerichtete Online-Plattform („E-Plattform“⁽¹⁶⁾) stützen, um die Kommunikation zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten zu erleichtern.

Sowohl in Bezug auf regelmäßige technische Prüfungen als auch auf Unterwegskontrollen müssen die Mitgliedstaaten der Kommission über die Online-Berichterstattungsplattform („E-Plattform“) die Daten zu jedem der drei vorangegangenen Kalenderjahre und zu den in ihrem Hoheitsgebiet kontrollierten Fahrzeugen übermitteln.

Der Berichtszeitraum der Mitgliedstaaten ist alle drei Jahre, und die E-Plattform soll die automatische Zusammenstellung von Daten durch spezifische Berichtsfunktionen erleichtern.

4.4. Interoperabilitätsbewertung

R2 schreibt vor, dass die Mitgliedstaaten anderen Mitgliedstaaten, die auf die Zulassung bezogene oder PTI-bezogene Fahrzeugdaten für die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge beantragen, Zugang gewähren. Um den Datenaustausch zu erleichtern, würden die Mitgliedstaaten durch R2 verpflichtet, ihre nationalen Datenbanken (Fahrzeugregister und gegebenenfalls zugehörige PTI-Datenbanken) mit der bestehenden MOVE-HUB-Plattform, die von der Kommission für den Austausch verschiedener straßenverkehrsbezogener Informationen zwischen den Mitgliedstaaten entwickelt und betrieben wird, zu verknüpfen.

Im Hinblick auf die Interoperabilität haben R1, R2, R3, R4 und R5 wahrscheinlich

- 1) positive Auswirkungen auf die rechtliche grenzüberschreitende Interoperabilität, da sie einen kohärenten Rechtsrahmen für die grenzüberschreitende Verwendung und den grenzüberschreitenden Zugang zu den genannten Bescheinigungen und Dokumenten bieten;
- 2) positive Auswirkungen auf die semantische grenzüberschreitende Interoperabilität, da sie einen klaren Rahmen zur Klarstellung eines gemeinsamen Formats und einer gemeinsamen Bedeutung der ausgetauschten Daten bieten;
- 3) positive Auswirkungen auf die technische grenzüberschreitende Interoperabilität, da sich die Meldung aufgrund ihrer Struktur für die grenzüberschreitende Nutzung

⁽¹⁶⁾ Verordnung (EU) 2018/1999 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2018 über das Governance-System für die Energieunion und für den Klimaschutz, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 663/2009 und (EG) Nr. 715/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 94/22/EG, 98/70/EG, 2009/31/EG, 2009/73/EG, 2010/31/EU, 2012/27/EU und 2013/30/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinien 2009/119/EG und (EU) 2015/652 des Rates und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 525/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 328 vom 21.12.2018, S. 1).

eignet. Dies wird weiter verbessert, wenn die Mitgliedstaaten beschließen, die MOVE-HUB-Lösung zu nutzen, die bereits von der Kommission bereitgestellt wird und von den Mitgliedstaaten für den Meldungs austausch genutzt wird. Wenn die Mitgliedstaaten beschließen, ihre eigenen Systeme zu entwickeln, müssen sie sicherstellen, dass diese keine Hindernisse für die Interoperabilität darstellen;

4) positive Auswirkungen auf die organisatorische Interoperabilität, da die Mitgliedstaaten ihre Verfahren aufeinander abstimmen müssen, um die grenzüberschreitende Verwendung und den grenzüberschreitende Zugang zu den genannten Bescheinigungen und Dokumenten zu ermöglichen.

4.5. Unterstützungsmaßnahmen für die digitale Umsetzung

Um die reibungslose Umsetzung der in Abschnitt 4.1 genannten Anforderungen von digitaler Relevanz zu erleichtern, müssen Durchführungsrechtsakte/delegierte Rechtsakte zu folgenden Zwecken erlassen werden:

- a) Zur Festlegung eines Mindestsatzes an technischen Daten, der für die Durchführung regelmäßiger technischer Prüfungen erforderlich ist und den zuständigen Behörden kostenlos und unverzüglich zur Verfügung gestellt werden muss. Die Behörden müssen dann sicherstellen, dass die von ihnen zugelassenen Prüfstellen den erforderlichen Zugang dazu haben. Zusätzliche technische Anforderungen sollten in einem Durchführungsrechtsakt zur Änderung der Durchführungsverordnung 2019/621 der Kommission festgelegt werden.
- b) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Umsetzung der digitalen Zulassungsbescheinigung sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse übertragen werden, um Interoperabilitätsmerkmale und Sicherheitsmaßnahmen für die auf den Zulassungsbescheinigungen eingeführten QR-Codes festzulegen.
- c) In Bezug auf grenzüberschreitende Fragen sollten die Mitgliedstaaten einander bei der Umsetzung dieser Richtlinie unterstützen. Zu diesem Zweck sind Vorschriften über den Austausch von Informationen und Fahrzeugdaten erforderlich, damit der rechtliche und technische Status eines Fahrzeugs und der Kilometerstand überprüft werden können.
- d) Die Funktionen des MOVE-HUB sollten in Zukunft erweitert werden, um den erforderlichen Austausch von Informationen und/oder Fahrzeugdaten für die Zwecke dieser Richtlinie zu ermöglichen, insbesondere um Format und Inhalt der auszutauschenden Informationen/Daten festzulegen. Die Mitgliedstaaten sollten ihre Fahrzeugregister und elektronischen Systeme, die Informationen über Prüfbescheinigungen und Kilometerstandsdaten enthalten, mit dem MOVE-HUB-System verknüpfen.
- e) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Umsetzung der Berichtspflichten durch die Mitgliedstaaten, die alle drei Jahre über die Umsetzung dieser Richtlinie Bericht erstatten sollen.